

KIIRUSALADE VÕISTLUSMÄÄRUS

Uuendatud 15.04.2021

1. ÜLDMÄÄRUS

1.1. Üldosa

Käesolev määrustik kehtib kõigil Eesti Vabariigis korraldatavatel kiirusalade võistlustel (ringrajasõit, rallikross, autokross, bagikross, rahvakross, lumerajasõit, hipodroomisõit jm. ringradadel peetavad).

1.2. Võistluse korraldamine

Võistlused tuleb korraldada Eesti Autosporidi Liidu Võistluste korraldamise üldnõuete kohaselt (EAL kalenderplaan, registreerimise juhend jmt.). Korraldustööst peavad osa võtma lisaks korraldajafirmale ka võistluse juht, ohutusülem, EAL alakomitee. Rahvusvahelise võistluse korraldamine toimub FIA eeskirjade kohaselt, korraldusloa ja FIA Spordikalendrisse lülitamise taotlused väljastab EAL iga võistluse jaoks eraldi.

2. ÜLDNÕUDED VÕISTLUSRADADE OHUTUSELE

2.1. Pealtvaatajad

Kiirusvõistlusel tuleb pealtvaatajatele tagada täielik ohutus. Pealtvaatajatele lubatud alad tuleb selgelt tähistada ning eraldada võistlusrajast piiretega (põrkpiire, vallid, rehvivirnad jne). Kui pealtvaatajad paiknevad raja suunast kaitsmata alal, peab see ala olema vähemalt 30 m raja servast eemal ning mitte väliskurvides. Piirdena ei tohi kasutada trossi, terastraati või okastraati. Pealtvaatajate distsipliin neile lubatud aladel tuleb tagada piisavalt arvuka instrueeritud julgestusmeeskonnaga.

2.2. Väljasõidualad

Kohtades, kus rajalt väljasõidu oht on suur, tuleb tagada võimalikult laiad takistusteta väljasõidualad, kus ei ole sportlasele ohtlikke esemeid, ehitisi, poste vm. Väljasõidualad tuleb soovitatavalt piirata võrkaia või amortiseeruva piirdega välisperimeetrit pidi.

2.3. Kohtunike paiknemine

Rajaboksid, kohtunikeboksid rajal ja võistluse keskus tuleb planeerida võimalikult ohutusse kohta. Kohtunikepostide vahel peab olema silmside.

2.4. Esmaabi

Võistlusrajal peab nii treeningu kui võistluse ajal pidevalt viibima vähemalt 1 arst, 1 medõde ja 1 kiirabiauto (soovitatavalt kõiki 2). Esmaabitöötajate täpne arv sõltub raja pikkusest, kujust ja asukohast.

Esmaabivahendite ja -töötajate paiknemine peab olema kõigile teada ning hästi tähistatud. Personal peab olema instrueeritud ning teadlik, kelle korraldusel ja mis moel esmaabi antakse, tagatud peab olema kindel side.

Võistlusrajal peab olema päästeauto erivarustusega (lõikeriistad, puksiir, keevitus jmt).

2.5. Päästeauto, tuleohutus

Raja KP-des, parklates, boksid, starditsoonis peab olema piisav arv selgelt tähistatud tuletõrjevahendeid. Nii treeningu kui võistluse ajal peab kohal olema päästeauto erivarustuse ja instrueeritud meeskonnaga.

2.6. Radade ülevaatus

Rajad tuleb enne võistlusloa saamist EAL ohutusvaatleja või alakomitee esindaja poolt üle vaadata. Rada peab vastama EAL poolt kehtestatud ohutusnõuetele, rajal (va ajutised rajad) peab olema kehtiv EAL pass. Ajutistel radadel piisab EAL kooskõlastusega rajaskeemist (rajaluba). Enne võistluste algust peab võistluste juht veenduma raja vastavuse raja passile või raja skeemile.

2.7. Pääste-, kiirabi-, puksiir- jt eriautod võivad rajale sõita ainult võistluse juhi loal. Rajal liikumine vastavalt raja sõidusuunale.

3. RAJAKOHTUNIKE POSTID (KP)

3.1. Paiknemine ja isikkoosseis

3.1.1. KP-d peavad paiknema nii, et rada on kogu pikkuses KP-de vaateväljas. KP-st peab olema silmside eelnevasse ja järgnevasse KP-sse. KP-d peavad rajalt olema võistlejaile hästi nähtavad, ent ohutus kohas. KP-d tuleb nummerdada alates stardist, numbritähised 50x50 cm. Suurim lubatud vahemaa on 200 m.

3.1.2. Kiirusalade võistlusel piisab KP mehitamiseks 2-st töötajast: KP ülem rajakohtunikuna ja lipumees. Ringrajavõistlusel otsustab iga KP töötajate arvu KP ülem, töötajaid peab olema vähemalt kolm, kes on selgelt eristatavas eririietuses. Eririietus ei tohi olla signaallippude värvi (punane, kollane, sinine, roheline ega valge).

3.2. Rajakohtunike kohustused ja tööülesanded

a) Signaallippude abil teatada võistlejatele rajal tekkinud ohtudest ja takistustest.

b) Teatada võistluse juhile kõikidest KP tsoonis aset leidnud õnnetustest ja võistlusmäärustike rikkumistest.

c) Teatada võistluse juhile esmaabi, tuletõrje vm vajadusest KP tsoonis.

d) Koristada ja puhastada rada KP tsoonis.

e) Rajal seiskunud auto eemaldamine ohutusse paika raja servas, seiskumise põhjuste väljaselgitamine ja nendest ettekandmine võistluse juhtidele.

f) Jälgida sportlaste sõiduvõtteid ja teatada võistluse juhile igast ebasportlikust või ohtlikust käitumisest, eriti juhul kui need vastuolus Spordikoodeksi Lisa L, pt IV ja pt V „Võidusõitmise Eeskirjadega“

g) Registreerida kogu rajal toimuv, KP tegevus, märguanded, avariid jne, teha ettekanne võistlussõidu lõppedes võistluse juhile, kes edastab selle žüriile.

3.3. Rajakohtunike postide (KP) varustus

KP-d peavad olema varustatud järgnevalt:

a) signaallipud

- 2 kollast

- 1 kollane punaste triipudega

- 1 sinine

- 1 valge

- 1 roheline

- 1 punane

Võistluste juhi nõudmisel võib mõned KP-d varustada ka musta lipuga ja oranži rõngaga musta lipuga.

Lisaks peavad ringradadel kõik KP-d olema varustatud tahvlitega suuruses vähemalt 60x80 cm, millistel valgel taustal mustas kirjas kõrgusega 40 cm tähed

- „SC“ juhiks kui rajal on turvaauto („Safety Car“).

- „FCY“ (Full Course Yellow) juhiks kui kogu rajal näidatakse kollaseid lippe.

b) 10 liitrit absorbeerivat ainet rajale valgunud õli, kütuse või muude vedelike puhastamiseks;

c) kaks harja ja labidat, rallikrossi-, autokrossi- ja teistel radadel konksud, köied, sõrgkangid jms ümberpaiskunud auto pööramiseks;

d) ringradadel vähemalt kolm tulekustutit ja teistel radadel vähemalt kaks tulekustutit, mis ei kaalu rohkem kui 10 kg ja sisaldavad vähemalt 6 kg kustutusainet.

4. SIGNAALLIPUD

Signaallippude kasutamine KP-des on üks tähtsamatest võistlejate ohutuse tagamise vahenditest. Aus sportlik võidusõit ning sportlaste tervis sõltub KP lipukohtunike tegevusest ning eelkõige sõitjate kohustuslikust allumisest märguannetele.

Võistluse juht ja KP-de kohtunikud on kohustatud kasutama värvilisi signaallippe tagamaks sõitjate ohutuse ja nõudmaks määrustikest kinnipidamist. Sõiduolukorras mittevajalikud lipud ei tohi olla sõitjatele rajalt nähtavad.

4.1. Signaallippude kasutamine

Võistlusel tuleb kasutada FIA poolt kehtestatud signaallippe (värvid, mõju, sõitjate kohustused). Sõltuvalt võistluse iseloomust võib märguannete süsteemi lihtsustada EAL loal (eri kiirusalade määrustikud). Lippe tuleb kasutada nii võistlusel kui ka treeningul.

4.2. Signaallippude mõõdud ja värvid.

Lippude vähim lubatud suurus on 60 x 80 cm, punase lipu suurus 80 x 100 cm.

Lippude värvikoodid Pantone süsteemis:

Punane – 186C

Kollane – YellowC

Sinine – 298C

Roheline – 348C

Must – BlackC

Oranž – 151C

4.3. Signaallippude kasutamise kord ja nende tähendused

4.3.1. Märguanded stardi-finišipaigalt.

Märguanded signaallippudega võistluse juhi või tema asetäitja poolt.

a) Stardilipp.

Tavaliselt korraldajamaa rahvuslipp. Kui seda ei kasutata, siis peavad lipuvärvid olema selgelt eristatavad teistest signaallippudest, sellest tuleb teatada Juhendis. Stardisignaali tuleb anda lipu langetamise teel.

Paigaltstardi korral ei tohi stardilipu aeglase tõstmisega alustada enne, kui kõik autod on peatunud oma stardipositsioonidel. Stardilipp ei või seista üleval kauem kui 10 sekundit. Stardihetkeks on lipu järsk allarabak.

b) Finišilipp – must-valge maleruudustik.

Lipp tähendab võistluse või võistluse osa lõppu.

c) Punane lipp

Näidatakse võistluse juhi poolt liikumatuna stardi-finišipaigas ja dubleeritakse kõikides KP-des.

Lipp tähendab võistlejatele:

-treeningsõidul: vähendada kiirust ja jätkata aeglaselt liikumist bokssidesse või rajakohtunike juhiste järgi võistlusjuhendiga määratud asukohta;

-võistlusel: vähendada kiirust ja jätkata aeglaselt liikumist „punase lipu joonele“ või selle puudumisel rajakohtunike juhiste järgi võistlusjuhendiga määratud asukohta.

Punane lipp tähendab ülisuurt ohtu rajal, võistluse lõppu, liikumisel võistlejad peavad olema eriti tähelepanelikud ning valmis iga hetk peatuma. Möödastõidud on keelatud.

d) Must-valge diagonaallipp – hoiatus määrustevastase sõidu eest. Näidatakse liikumatuna koos tahvil oleva võistlejanumbriga. Märguannet näidatakse kahel ringil sõitjale, kelle võistlusnumber on tahvil võistlusmäärustikuvastase sõidu eest.

e) Must lipp – näidatakse liikumatuna koos tahvil oleva võistlusnumbriga. Märguanne tähendab, et antud sõitja on kohustatud järgmisel ringil sõitma rajaboksi või vastava kiirusala võistlusmääruste/üldjuhendiga määratud kohta ja seal peatuma.

Musta lipu näitamise otsustab ainult žürii või selle puudumisel võistluse juht, kes teavitab sellest koheselt ka sõitja võistkonda. Juhul kui võistleja mingil põhjusel ei allu märguandele, näidatakse musta lipu talle maksimaalselt nelja ringi vältel.

f) Must lipp oranži ringiga keskel – näidatakse liikumatuna koos tahvliga, millel võistlejanumber. Oranži ringi läbimõõt 40 cm. Lipp tähendab, et antud võistlejal on juhtunud masinarike, mis seab ohtu nii tema enda kui ka kaasvõistlejad. Võistleja on kohustatud järgmisel ringil sõitma rajaboksi või vastava kiirusala võistlusmääruste/üldjuhendiga määratud kohta ja seal peatuma. Sõltuvalt võistluse iseloomust võib rikke kõrvaldamise järel ja tehnilise kontrolli loal võib võistleja pöörduda tagasi rajale.

NB! Must-valge diagonaallipu ja musta oranži ringiga lipu näitamise otsustab võistluse juht.

4.3.2. Märguanded raja KP-dest

a) Kollane lipp – oht rajal, möödasõit keelatud.

Üks lehvitatav kollane lipp.

Märguanne sõitjale kiiruse vähendamiseks, möödasõidud keelatud ja valmis olla sõidusuuna muudatuseks. Kollase lipu lehvitamine märgib ohuolukorda antud KP tsoonis, lippu lehvitatakse kahe ringi jooksul. Kui selle ajaga pole olnud võimalik ohuallikat kõrvaldada, loetakse tekkinud olukord püsivalt eksisteerivaks ning lipu lehvitamine lõpetatakse. Võimaluse korral antakse sõitjatele märku sellest, milline rajaosa on ohutum takistuseks möödasõiduks.

Kaks lehvivat kollast lippu koos.

Märguanne sõitjale kiiruse vähendamiseks, möödasõidud keelatud ja valmis olla sõidusuuna muudatuseks või peatumiseks. Kui võistlusrajal on ohtlikult avarii teinud autosid, ent puudub vajadus sõidu katkestamiseks punase lipuga, siis näidatakse KP-st kaht lehvivat kollast lippu koos. Kahte kollast lippu näidatakse ka siis, kui rada on täiesti ummistunud ja üliohtlik, ent võistluskeskusest pole veel saanud käsku punase lipu näitamiseks.

Et tagada võistlejate piisav pidurdusmaa, näidatakse kollaseid lippe ohtlikule alale eelnevas KP-s.

Kui avarii tagajärjel on võistlusautode eemalelennanud osi ka avariikohale järgnevas KP tsoonis, siis ka sealt KP-st näidatakse lehvivat kollast lippu. Kui aga järgnevas KP tsoonis on rada puhas ja ohutu, siis näidatakse sealt rohelist lippu. Möödasõidud on keelatud esimese kollase lipu ja roheline lipu vahelises tsoonis.

Rahvuslikel võistlusel ei kasutata rohelist lipumärkuannet ohutsooni lõpetamiseks. Ohutsooni lõpuks (möödasõidukeelu lõpuks) loetakse ohuallikast möödumine.

b) Kollane lipp punaste püsttriipudega – libe rada.

Märguanne näitab, et KP tsoonis on võistlusraja pind muutunud ootamatult libedaks kas õli või vee tõttu.

Kollast punaste triipudega lippu näidatakse kuni 4 ringi jooksul või seni, kuni rajakate on jälle tavalises olukorras. Sellele signaallipule järgnevas KP-s ei pea näitama rohelist lippu.

c) Roheline lipp – rada vaba.

Märkuannet roheline lipuga kasutatakse:

- lõpetamiseks kollaste lippudega märgitud ohutsooni ja seega ka möödasõidukeeldu,
- vajaduse korral soojendusringi alguses või treening sõidu alustamiseks.

f) Valge lipp – rajal aeglane auto.

Valge lipp annab võistlejale teada, et ta on rajal järele jõudmas endast tunduvalt aeglasemale autole. Valget lippu näidatakse siis, kui rajale on sõitnud teenindusauto või kui rajal liigub väga aeglaselt mõni võistlusauto. Lipuga alustatakse lehvitamist siis, kui aeglane auto on KP-st möödumas, lehvitamine lõpetatakse, kui auto on jõudnud järgmise KP tsooni ja omakorda sealt alustatakse lehvitamismärkuannet.

g) Sinine lipp – ära takista möödasõitjat.

Liikumatu lipp: näidatakse boksides väljuvale sõitjale, et rajal on lähenemas kaasvõistlejad. Liikuv lehvitatav lipp: antakse treeningute ja võistluse ajal (tavaliselt ringiga mahajäänud) sõitjale märku, et kaasvõistleja(d) on järele jõudnud ja alustanud möödasõitu, mida ei tohi segada.

4.4. Muud informeerimisvahendid

4.4.1 Signaallippudega koos näidatava numbritahvli suuruseks on A3–A2, värvideks must-valge. Soovitav numbrimärgi kõrgus 28 cm, joone laius 5 cm.

4.4.2 Valestarditahvel, millel soovitavalt suur kiri VALESTART või FALSE START must-valges kujunduses. Tahvilil olgu koht numbritahvli kinnitamiseks/näitamiseks.

5. VÕISTLEMISE REEGLID

5.1. Stardiks valmistumine

5.1.1. Startijate arv ja paiknemine

Igal võistlusrajal üheaegselt startida võivate autode arv määratakse võistlusjuhendiga.

Samuti on kirjeldatud stardirivis seisjate arv ja stardirivide arv, vahekaugus ning paiknemine.

5.1.2. Masinaklasside ühisstart

Ühes stardis võivad osaleda autod mitmest võistlusklassist.

5.1.3. Stardijärjestus

Stardijärjestuse määrab võistleja parim ringiaeg kvalifikatsioonis. Stardirivis paigutatakse parima kvalifikatsiooniajaga sõitja soovitatavalt esimese kurvi suhtes siserajale. Võistluse žürii võib lubada võistlejaid startida ilma kvalifikatsiooniajata stardirivi lõpust. Kui ühises stardis on mitmes eri masinaklassis sõitjaid, siis stardijärjestus tuleb määrata iga võistleja kvalifikatsiooniaja järgi, masinaklasside grupeerimine ei ole lubatud.

Eri kiirusaladel võib kasutada teisi meetodeid stardijärjestuse selgitamisel (loos, eelmise osavõistluse tulemused, jmt) ning stardipositsioonide määramisel (järjekorras valimine).

5.1.4. Soojendusring

Ringrajavõistlustel tuleb üldjuhul võistlejaile võimaldada ühe soojendusringi läbimine enne stardiks rivistumist.

5.1.5. Sõit stardikohale

Soojendusringilt tulles või eelstardiplatsilt välja sõites on sportlastel keelatud starditsoonis stardiproovide sooritamise (järsk paigaltvõtt ja/või lühiajaline kiirendus). Erinevatel aladel võib kasutada enne stardialale sõitmist rehvipuhastus-kiirendusala rehvide puhastamiseks ja soojendamiseks, kui selleks on piisavalt ruumi ning see on lubatud võistlusjuhendiga.

5.2. Stardikohtunik

Stardikohtunik peab asuma stardijoonest piisaval kaugusel, kõigile hästi nähtavas kohas ning nii kõrgel, et kõik startijad oma positsioonilt tema märguandeid takistusteta näevad.

Stardikohtuniku tegevus on kiirusalade ohutuks ja takistusteta läbiviimiseks määrava tähtsusega. Stardisignaalid peavad olema selged, õigesti ja üheselt arusaadavad ning sooritatud.

5.3. Stardiviis

Kiirusaladel kasutatakse reeglina grupiviisilist paigaltstarti töötavate mootoritega. Startijad on stardikohtuniku otseses alluvuses hetkest, kui stardilipp hakkab tõusma, hetkeni, kui see lipp langeb. Võistleja, kes stardilipu tõusma hakates pole oma autoga stardikohtuniku alluvuses, loetakse mittestartinuks. Stardi signaaliks võivad olla ka tuled. Sellisel juhul peab starditulede kasutamine oleme kirjeldatud juhendis või üldjuhendis.

Rahvusvahelisel võistlusel on reeglina stardikohtunikuks võistluse juht või tema poolt määratud isik.

5.4. Start

Võistlusjuhendis tuleb nimetada stardiviisi. Stardiviis tuleb Juhendis täpselt kirjeldada ning võistlejate koosolekul korrata.

5.4.1. Stardiks valmisolek

Enne rajale sõitu kontrollitakse sõitjate riietust, rihmade, kiivrite kinnitust jmt.

Võistluse juhi loal lubab eelstardikohtunik eelstardiväljakule või boksidesse rivistunud sõitjad rajale. Sõita tuleb rahulikult, aeglaselt (vt. ka 5.1.5) oma kohta hoides. Stardialal peab olema piisavalt abikohtunikke, kes juhatavad startijad oma stardikohtadele (soovitatud on numbritahvlite kasutamine). Abikohtunikud veenduvad veelkord, et kõikidel on rihmad-kiivrid jmt. kinnitatud, et kõik oleks oma stardikohtadel ning annavad valmisolekusignaali stardikohtunikule. Kõik mehaanikud, kohtunikud jt. peavad lahkuma stardialast.

5.4.2. Stardisignaal stardilipuga

Kui startijad on asetunud oma kohtadele ja abikohtunikud on andnud valmisolekusignaali, tõstab stardikohtunik tahvli kirjaga "1 MIN" või "30 SEK". Märguanne näitab stardihetkeni jäänud aega. Tahvlid peaksid olema kollased musta tekstiga ja piisavalt suured (et ka viimase stardirea sõitjad selgelt lugeda saaksid).

Võistlusauto mootor ei tohi välja surra.

Stardikohtuniku otsustada jääb, millise tahvli ta üles tõstab. Kui stardiootel võistlejatega ja ametnikega on kõik korras, võib alustada kohe "30 SEK" tahvliga. Tahvli tuleb hoida üleval umbes 10 sekundit.

Umbes 15 sekundit enne stardihetke võtab stardikohtunik paremasse kätte stardilipu, lipp peab olema allpool põlvkõrgust. Umbes 5 sekundit hiljem hakkab stardikohtunik lippu

aeglaselt tõstma. Kui lipp on tõusnud horisontaalsendisse, tõstab stardikohtunik vasaku käe vertikaalasendisse.

Stardilipp tõuseb aeglaselt edasi kuni 20–30° asendini enne vertikaalseisu. Nüüd jääb lipp 2-5 sekundiks sellesse asendisse ning langetatakse välkkiirelt. See ongi stardihetkeks.

5.4.3. Stardisignaal fooriga

Kui startijad on asetunud oma kohtadele ja abikohtunikud on andnud valmisolekusignaali, näitab stardikohtunik tahvlit "30 SEK" (vt. 5.4.2).

Võib näidata ka tahvlit "10 SEK" enne foori sisselülitamist. Järgnevalt lülitatakse põlema stardifoori punane tuli, mis peab põlema 2-5 sekundit ning siis kustuma. Punase tule kustumine on stardihetkeks.

Stardifoor peab asetsema eespool stardijoont ning piisavalt kõrgel. Fooris tuleks kasutada tugeva valgusjõuga pirne, fooritulesid ei tohiks nähtamatuks muuta ere päiksevalgus. Soovitav on kasutada topeltfoori. Punase fooritule ülalpool on kollane foorituli. Kui stardiprotsess katkestatakse võistluse juhi poolt, lülitatakse sisse kollane vilkuv tuli – ja alles siis lülitatakse välja võimalikult juba süttinud punane tuli.

5.4.4. Punktides 5.4.2. ja 5.4.3. kirjeldatuist erinevaid stardisignaale kasutades peab neid Juhendis ja võistlejate koosolekul täpselt kirjeldama. Eri aladel kasutatakse ka teisi stardiviise. Erinevate stardisignaalide koos kasutamine on keelatud.

5.5. Valestart

5.5.1. Definitsioon

Valestart on toimunud juhul, kui sõitja, kes on stardikohtuniku otseses alluvuses, on liikunud oma võistlusautol stardikohalt edasi enne stardihetke tähistavat signaali.

5.5.2. Karistused

Valestarti sooritamise eest karistatakse võistlejat vastavalt erinevate sarjade üldjuhenditele.

5.5.3. Informeerimine

Valestarti sooritamise eest antakse võistlejale teada eritahvlitega (4.4.2), samuti tuleb valestartist võimalusel teatada antud võistleja tehnilise teeninduse personalile.

5.5.4. Tuvastamine

Valestarti tuvastamisõigus ja -kohustus on ainult stardikohtunikul. Tema otsus on lõplik ja ei kuulu protesteerimisele. Rahvusvahelisel võistlusel teatab stardikohtunik valestartist kirjalikult võistluse juhile. Stardi- ja finišikohtunike otsuseid võivad ainult nad ise tagasi võtta, kui veenduvad oma eksimuses. Otsuse tagasivõtt eeldab žürii (võistluse juhi) heakskiitu. Valestarti fikseerimiseks võib kasutada ka elektroonilisi seadmeid. Sellisel juhul peab see olema kirjeldatud võistlusjuhendis või üldjuhendis.

5.6. Võidusõit rajal

Vaata FIA Spordikoodeks Lisa L, pt IV ja V

<http://autosport.ee/sites/default/files/Võidusõitmise%20eeskirjad%202021.pdf>

5.7. Meditsiiniline ja tehniline kontroll avarii järel

Peale iga tõsisemat avariid rajal (auto ümberpaiskumine, kokkupõrge, põrge vastu rajapiirdeid jm) on võistleja kohustatud ilmuma arstlikule ülevaatusele võistluse arsti juurde ning esitama võistlusauto tehnilisele komisjonile kontrollimiseks.

5.8. Finiš

Kui võistlussõidu liider on läbinud ettenähtud arvu ringe või etteantud piiraja, näidatakse talle finišilippu. Finišilippu näidatakse edasi kõigile teistele võistlejatele, vaatamata nende poolt läbitud ringide arvule. Peale finišit peavad sõitjad hoidma oma kohta ja aeglaselt peatumata sõitma bokssidesse. Finiši järel suletakse bokssidest väljasõit-

5.9. Võistlussõidu peatamine

Võistlussõidu peatamise võib põhjustada ilmastikuolude järsk muutus, raske suur avarii rajal, raja ohutuse kadumine vmt. Vastava otsuse võib vastu võtta ainult võistluse juht. Võistlussõit peatatakse punaste signaallippudega (esmlt võistluse juhilt stardipaigast, kohe selle järgi dubleeritakse KP-dest).

5.9.1. Kordusstart

Vastavalt eri alade võistlusmäärustele või võistlussarjade üldjuhenditele.

5.13. Tulemused. Autasustamine

Tulemuse saamiseks peab sõitja läbima üldreeglina vähemalt 75% kogu ringide arvust, eri alade reeglid kehtestavad ka teisi tingimusi. Tulemuse määrab läbitud ringide arv ja finišiaeg (st. millises järjekorras ületati finišijoon). Rajal seiskunud sõitjate ja mittetäieliku distantsi läbinute järjestuse määrab läbitud ringide arv. Kui mitu sõitjat on läbinud sama ringide arvu, määrab nende järjestuse parem koht eelmise ringi ringiarvestuses. Avaringil katkestanute omavahelise paremusjärjestuse võib määrata eelsõitute tulemuste vmt. alusel.

Kui võistleja, kes on protestiga seotud, on võistluspaigalt lahkunud enne, kui žürii on lõpuprotokoll kinnitanud, siis see võistleja kaotab õiguse žürii ees esineda, end õigustada või protestida.

Registreerija, kes pole rahul žürii otsusega, peab esitama protesti kirjalikult hiljemalt 30 minutit peale žürii otsuse (eeltulemuste) teadasaamist, seda tähtaega võidakse Juhendites lühendada 15 minutini.

Võistluse esialgsed tulemused koostatakse ja vormistatakse protokollina kohtunikekogu poolt ning avaldatakse ametlikul teadete tahvil. Tulemuste protokoll peab sisaldama võistlejate nimed, autode numbrid, registreerijad, autode margid ja mudelid, tulemused, läbitud ringid, katkestajad, katkestamise põhjused, lõpu-aeg, kiirus, protokoll esitamise kellaeg, ülevaade intsidentidest jne. Kui protestiaeg on möödunud, kirjutavad žürii liikmed protokollile alla.

Protestide lahendamisel tuleb otsustest asjaosalistele teatada.

Allkirjastatud lõpuprotokoll on auhinnasaajate loeteluks.

6. BOKSID, PARKLAD

6.1. Kinnine park (Park Fermè)

Kinnine park on eraldatud ja tähistatud võistluspaiga parkla osa, kuhu kogutakse võistlusautod tehniliseks ülevaatuses võistluse vaheajal või lõpul. Sinna on kõrvalistel isikutel pääs keelatud, mingeid teenindus või remonditöid autodele teha ei tohi, kui kohtunikud seda oma valve all ei luba.

Võistlusautot võib kinnisest parklast eemaldada ainult kohtunike loal.

6.2. Boksid

- Ringradadel: Boksid on kõva kattega rajaga piirnev ala, kus võistlussõidu ajal võib võistlusautot hooldada ja remontida. Boksides on igale võistlusautole määratud oma koht. Boksidel peab olema hea side võistluskeskusega. Boksides peab olema piisav tuleohutus ja tuletõrjujad kustutitega.

- Autokrossi-, rallikrossi- ja teistel radadel: täpsem info boksialade kohta avaldatakse iga kiirusala üld- ja/või võistlusjuhendis.

Korraldaja võib piirata kõrvaliste isikute juurdepääsu boksidesse.

7. TEHNILINE ÜLEVAATUS

7.1. Tehniline ülevaatus on osaks võistlusest. Ülevaatus läbiviimine võib toimuda ajagraafiku kohaselt masinaklasside kaupa. Ülevaatusle hilinenud võistlejat võib trahvida, trahvisumma on määratud võistluste juhendi või üldjuhendiga.

7.2. Ülevaatus võib toimuda ettevalmistatud territooriumil või hooldusalal võistleja boksis, kus peaks olema kinnine ruum litsentside, meditsiinisertifikaatide ja võistlusriietuse kohustuslikuks kontrollimiseks ja registreerimiseks. Ülevaatusle tuleb esitada korras ja puhas auto koos sõitja varustusega.

7.3. Võistleja ei tohi osaleda treening- või võistlussõidus autol, mis pole läbinud tehnilist ülevaatus.

7.4. Autode tehniline järelevalve toimub vastava komisjoni juhi organiseerimisel ka võistluse ajal ning treeningsõidul. Komisjoni juht esitab ülevaatusete ja leidunud puuduste kohta aruande võistluse juhile.

7.5. Kui võistlusautoga on juhtunud treeningsõidul avarii, peab tehniline komisjon auto uuesti üle vaatama.

7.6. EAL Tehnikakolleegium võib võistlejalt nõuda tõendusvormi täitmist kasutatava ohutusvarustuse kohta.

8. VÕISTLEJATE KOOSOLEK, INFO SÕITJATELE

Üksikasjalikku, eriti ohutust puudutav teavet võistluse kohta võib jagada võistlejatele kirjalike meelepeadena allkirja vastu hiljemalt 1 tund enne treeningsõitude algust. Kogu informatsioon võistluse kohta, k.a. võimalikud Juhendi või ajakava muudatused, esitatakse ametlikul teadetetahvilil, mida võib dubleerida digitaalsete lahendustega. Võistlejad on kohustatud seelset informatsiooni jälgima ja teadma.

On soovitatav korraldada hiljemalt 1 tund enne esimest starti võistlejate koosolek. Võistlejate koosolek võib olla asendatud kirjaliku meelepeaga või esindajate koosolekuga.

Rahvusvahelisel võistlusel on võistlejate koosoleku pidamine kohustuslik nendele masinaklassidele, kust võtavad osa välismaa võidusõitjad.

Võistlejate koosolek ei tohiks kesta üle 15 minuti, koosolekult puudunuid või sinna hilinenuid võib trahvida, trahvisumma on määratud võistluste juhendi või üldjuhendiga. See raha jääb võistluse korraldajale.

9. VÕISTLUSEST OSAVÕTJAD

9.1. Võistlejad

Treeningsõidust ja võistlusest saab osa võtta ainult selline sportlane, kellel on kehtiv võistleja litsents. Kui kohtunikekogu liikmed nõuavad, on võistleja kohustatud ilmuma arstlikule ülevaatusele. Võistluse arst omab õigust eemaldada võistleja haiguse, üleväsimuse vmt. põhjusel.

9.2. Võistlejalt nõutavad dokumendid

- a) sõitjalitsents (sisaldab elukindlustust),
- b) autojuhiluba (pole nõutud alla 18-aastastelt sõitjatelt),
- c) võistlusauto tehniline kaart, vajadusel tüübikinnitusdokumendid või homologatsioon
- d) stardiluba (vastavalt FIA spordikoodeksi p 2.3.7).
- e) osavõtuavaldus

9.2.1. Kiirusalade võistlusel võivad osaleda sportlased alates 16. eluaastast sünniaasta alusel. Need sportlased võivad osaleda masinaklassides/võistlusmasinatel mootori töömahuga kuni 1600 cm. Võistlema pääseb EAL-i noortelitsentsiga kuni 18 aastaseks saamiseni. Võimalikud erandid kooskõlastatakse alakomiteedes.

9.3. Litsentsid

Litsentside kehtivus vastavalt EAL-i kehtivale korrale ja tulenevalt FIA nõuetest

9.4. Osavõtumaksud

Maksud määratakse võistluse juhendiga, EAL võib kehtestada iga-aastased maksu piirmäärad. Kui võistlusautot või võistlejat soovitakse registreerida osalema mitmes eri masinaklassis, tuleb ka osavõtumaks iga klassi eest maksta. Osavõtumaksu tasumise kord määratakse võistluse juhendiga.

9.5. Registreerijad

Võistlusele registreerimise õigust omavad ainult need füüsilised ja juriidilised isikud, kellele on väljastatud EAL-i poolt registreerija litsents. Füüsilisest isikust registreerija võib võistlusele registreerida vaid iseennast. Litsentsi hind kehtestatakse iga-aastaselt.

Litsentsi omanik kohustub täitma FIA ja EAL võistlusmäärusi ning vastutab registreeritud võistlejate, mehaanikute, abiliste jt. tegevuse eest võistluse ajal. Ainult registreerija või tema määratud kirjaliku volitusega esindaja omab õigust esitada proteste.

9.6. Stardiluba

Rahvusvahelisel võistlusel nõutakse igalt võistlejalt oma rahvusliku autospordiföderatsiooni (Eestis EAL) kirjalikku stardiluba antud võistluse jaoks. Stardiloaks on EAL allkiri ja pitsat registreerimisvormil või eraldi stardiluba võistluse nime, spordiala, võistleja, tema litsentsi, aja, koha äranäitamiseks koos allkirja ja pitsatiga. Hooajalist stardiluba ära ei võeta, see trükitakse RV litsentsi tahaküljele.

9.7. Osavõtuavaldus

Võistelda soovijatel tuleb korralikult täita ja allkirjastada võistlusjuhendi lisana esitatud osavõtuavalduse vorm.

10. SÕITJATE OHUTUSVARUSTUS

Vaata FIA Spordikoodeksi, Lisa L, pt. III, „Sõitjate ohutusvarustus“

http://autosport.ee/sites/default/files/Sõitjate%20ohutusvarustus%202021_1.pdf

11. VÕISTLUSAUTOD

11.1. Tehnilised tingimused

Kõik võistlusautod peavad vastama nõuetele, mis on määratud vastavalt iga ala tehniliste tingimustega. Olulised muudatused tehnilistes tingimustes teatatakse võimalusel vähemalt 1 aasta enne kehtima hakkamist.

11.2. Võistlusauto tehniline kaart

EAL tehniline kaart väljastatakse EAL-i sekretariaadist autodele, mis vastavad kehtivatele tehnilistele ja FIA Spordikoodeksi Lisa J ohutustingimustele. Enne kaardi taotlemist on kohustuslik lasta auto üle vaadata Tehnikakolleeegiumi liikmel, kes kontrollib auto nõuetekohasust.

11.3. Mürapiirang

Lubatud mürapiirang on määratud alade tehniliste tingimuste, võistlusmääruste, võistlusjuhendite ja /või üldjuhenditega.

12. VÕISTLUSMÄÄRUSTIKU KASUTAMINE

Käesolevad määrused kehtivad autode kiirusalade võistluste korraldamisel ja läbiviimisel ning on kohustuslikud järgimiseks kõigile korraldajatele, kohtunikele, registreerijatele ja sportlastele. Järgnevad eri kiirusalade määrused täpsustavad Kiirusalade Võistlusmäärust. Võimalike eri tõlgenduste või puudulike määrangute puhul tuleb juhendada FIA Võistlusmäärustikest ning järgnevatest alamäärustest. Võistlusdokumentides mittemääratletud vaidlusküsimuste lahendamisel tuleb eelistada sportlase (registreerija) huve.