



EESTI MEISTI- JA KARIKAVÕISTLUSED DRIFTIS 2022 ÜLDMÄÄRUS

Kinnitatud EAL-is 17.03.2022

Eesti Autospordi Liidu Driftikomitee
Professionaalne driftimine alates 2008

Tallinn 2022

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
<i>Sihid</i>	5
<i>Võistlusmääruste kohaldamine</i>	5
<i>Võistluste statuut</i>	5
<i>Võistluste registreerimine</i>	5
<i>Võistluse kuupäeva muutmine ja võistluse ära jätmine</i>	5
1 ÜLDINE INFORMATSIOON	5
1.1 ADMINISTRATIIVNE KONTROLL	6
1.2 AMETLIKUD KOHTUMISED	6
1.3 VÕISTLUSTE KORRALDAMINE	6
1.3.1 <i>Korraldaja</i>	6
1.3.2 <i>Korraldustingimused</i>	6
1.3.3 <i>Ohutusplaan</i>	7
1.4 REEGLITE TÖLGENDAMINE JA RAKENDAMINE.....	7
1.5 MÄÄRUSTE, REEGLITE JA TINGIMUSTE MUUDATUSED.....	7
2 VÕISTLUSJAOTUS	9
2.1 VÕISTLUSEL OSALEJAD.....	9
2.1.1 <i>Võistleja</i>	9
2.1.2 <i>Meeskond</i>	9
2.1.3 <i>Võistlusauto</i>	10
2.1.4 <i>Võistlusklassid</i>	10
2.1.5 <i>Võistlussarjad</i>	11
2.1.6 <i>Võistlusele registreerumise protseduur</i>	11
3 VÕISTLUSE AMETNIKUD	13
3.1 VÕISTLUSE JUHT	14
3.2 VÕISTLUSE SEKRETÄR	14
3.3 TEHNILINE KONTROLL JA/VÕI TEHNILINE DELEGAAT	15
3.4 HINDAJAD	15
3.5 KOHTUNIKUD	16
3.5.1 <i>Faktikohtunikud</i>	16
3.5.2 <i>Rajakohtunik</i>	16
3.5.3 <i>Stardirivi kohtunik</i>	16
3.5.4 <i>Stardijoone kohtunik</i>	16
3.5.5 <i>Boksivanem</i>	17
3.5.6 <i>Abikohtunik</i>	17
4 RIKKUMISED JA KARISTUSED	17
4.1 VASTUTUS	17
4.2 MÄÄRUSTE RIKKUMISED	17
4.3 VÕISTLEJA POOLT RIKKUMISED	18
4.4 KARISTUSTE SKAALA	18
4.5 TRAHVID	18
4.6 DISKVALIFITSEERIMINE	19
4.7 VÕISTLUSKEELD	19
4.8 VÕISTLUSKEELD KATSEAJAGA	19
4.9 TULEMUSTE KORRIGEERIMINE.....	19
4.10 AUHINDADEST ILMA JÄTMINE	19
4.11 KARISTUSE AVALDAMINE	19
5 VÕISTLUSE ÜLDINFO	19
5.1 VÕISTLUSAUTO TEHNILINE VASTAVUS	19
5.2 VÕISTLUSNUMBRID JA REKLAAM AUTODEL	19

5.2.1	Võistlusnumbrid.....	20
5.2.2	Reklaam autodel.....	20
5.3	OHUTUS.....	21
5.3.1	Üldine ohutus.....	21
5.3.2	Boksiala ohutus.....	21
5.3.3	Stardiala ja stardirivi ala ohutus.....	21
5.3.4	Ohutus võistlusrajal.....	21
5.3.5	Raja kontroll.....	22
5.4	KINDLUSTUS.....	22
5.5	MÄRGUANDED.....	22
5.5.1	Märguanded rajal.....	22
5.5.2	Märguanded stardis.....	23
5.5.3	Paarissõidud.....	23
5.6	VÕISTLUSEL DOKUMENTIDE KONTROLL.....	23
5.7	TEHNILINE KONTROLL.....	23
5.7.1	Üldised reeglid.....	23
5.7.2	Tehnilise kontrolli protseduur.....	24
5.7.3	Lisakontroll.....	24
5.7.4	Võistleja turvavarustus.....	25
5.7.5	Kaasreisijaga sõidud.....	26
5.7.6	Auto vahetamine.....	26
6	VÕISTLUS.....	27
6.1	VÕISTLUSRADA.....	27
6.2	BOKSIALA.....	27
6.3	VÕISTLEJATE KOOSOLEK.....	27
6.4	VABATREENING.....	28
6.5	VÕISTLUSE FORMAAT.....	28
6.6	STARDIJOONE PROTSEDUUR.....	28
6.7	STARDIPROTSEDUUR.....	28
6.7.1	Tempokoonused(Pace cones).....	29
6.7.2	Vahe hoidmine.....	29
6.7.3	Täisgaasi tsoon(Full throttle zone).....	29
6.7.4	Ligiduskast(Proximity box).....	29
6.7.5	Liiga suur vahemaa.....	29
6.7.6	Hindamise alustamise joon(START JUDGING LINE).....	29
6.7.7	Stardiprotseduuri muutmine.....	30
6.8	KVALIFIKATSIOON.....	30
6.8.1	Kvalifikatsiooni süsteem.....	30
6.8.2	Soojendussõit kvalifikatsioonis.....	30
6.8.3	Rehvide soojendamine.....	30
6.8.4	Rehvide vahetus ja hooldus.....	30
6.8.5	Võistlusauto tehniline rike.....	31
6.8.6	Testisõidud.....	31
6.8.7	Hindamine kvalifikatsioonis.....	31
6.8.8	Force majeure.....	34
6.9	PAARISSÕIDUD.....	35
6.9.1	Paarissõidu süsteem.....	35
6.9.2	Soojendussõidud paarissõitides.....	35
6.9.3	Rehvide soojendamine.....	35
6.9.4	Rehvide vahetus ja hooldus.....	35
6.9.5	Kahjustustega autod.....	36
6.9.6	Hindamine paarissõitides.....	36
6.9.7	Paarissõidu algatamise protseduur.....	38
6.9.8	Kokkupõrked ja kontakt paarissõidus.....	39
6.9.9	Paarissõitude kordused ja telemeetria.....	39
6.10	5 MINUTI REEGEL.....	39
6.11	POODIUMI TSEREMOONIA.....	40

7	VÖISTLUSE PUNKTISÜSTEEM	41
7.1	PUNKTIDE JAOTUS	41
7.2	VÖRDESED PUNKTID HOOAJA LÖPUS	41
8	PROTESTID	41
8.1	PROTEST (TEHNILINE PROTEST)	41
8.1.1	<i>Tehnilise protesti esitamine</i>	41
8.1.2	<i>Tehnilise protesti kaitsjon</i>	42
8.1.3	<i>Protestide läbivaatamine.....</i>	42
8.2	MITTEAMETLIK PÄRING	42
8.2.1	<i>Mitteametliku päringu esitamine.....</i>	42
8.2.2	<i>Mitteametliku päringu kuulamine.....</i>	42
9	ÜLDISED KÄITUMISNORMID	42
9.1	ÕIGUSTEST LOOBUMINE	42
9.2	MEEDIA AKREDITEERIMINE.....	42
9.3	KÄITUMISKODEKS.....	43
9.3.1	<i>Raadioside</i>	43
9.4	ALKOHOL JA MEELEMÜRGID	43
LISA 1 - ELIMINAATORTABELID		45
LISA 2 - TERMINITE SÕNASTIK.....		46
LISA 3 - 2022 VÖISTLUSKALENDER		49

SISSEJUHATUS

Antud võistlusmäärus on välja töötatud Eesti Autospordi Liidu Driftikomitee (DK) poolt ja see on kinnitatud Eesti Autospordi Liidu (EAL) juhatuses.

Võistlusmäärus põhineb FIA Drifti Komisjoni võistlusmäärusele ja FIA juhistele Drifti võistluse korraldamise kohta. Antud võistlusmäärused on kohandatud Eesti Meistri- ja Karikavõistluste läbiviimisele vastavaks.

SIHID

DK tegeleb driftispordi juhtimise, koordineerimise ja edendamisega Eesti Vabariigi territooriumil vastavalt EAL-i normdokumentidele.

DK tagab Eesti Vabariigis driftispordi rahvuslike võistluste (edaspidi: võistlused) järelevalve ja heatasemelise läbiviimise.

VÕISTLUSMÄÄRUSTE KOHALDAMINE

Kõik EAL kalendrisse kantud võistluste juhendid peavad olema kooskõlas Rahvusvahelise Spordikoodeksi ja selle lisadega, käesolevate võistlusmäärustega ja DK ametlike bülletäänidega.

VÕISTLUSTE STATUUT

Kõik võistlused peavad olema registreeritud EAL-is ja eelnevalt kantud kalendri projekti (siin ja edaspidi võistluskalender).

VÕISTLUSTE REGISTREERIMINE

Ainult EAL kooskõlastusel võib Meistri- ja Karikavõistlustel kasutada nimetusi "Eesti", "Regiooni" (näiteks Harjumaa) või "Linna".

Võistlus kantakse korraldaja taotluse alusel võistluskalendrisse eeldusel, et võistlus on kooskõlastatud DK-s ja viiakse läbi vastavalt kõigile normdokumentidele.

Võistluskalender valmistatakse igal aastal ette DK poolt hiljemalt eelneva aasta 1. detsembriks.

DK võib luua Eesti rahvuslikke võistlusklassid, mis on Eesti tingimustele tehniliselt ja majanduslikult sobivaimad. Need võistlusklassid peavad aitama võistlejatel siseneda rahvusvahelistesse võistlusklassidesse ja/või aitama tegeleda võistlusspordiga rahvuslikul tasemel.

VÕISTLUSE KUUPÄEVA MUUTMINE JA VÕISTLUSE ÄRA JÄTMINE

Drifti Meistrivõistlused viiakse läbi mitme-etapilisena.

Tulenevalt COVID-19 viiruse levikust selgub lõplik etappide arv ning konkreetsete võistlusklasside etappide kuupäevad hooaja jooksul. Muudatused avaldatakse bülletäänidena hiljemalt 7 päeva enne võistlust.

1 ÜLDINE INFORMATSIOON

Rahvusvahelised võistlused tuleb korraldada vastavalt FIA rahvusvahelisele spordikoodeksile ja EAL- i poolt kehtestatud normdokumentidele. Rahvuslikud võistlused viiakse läbi vastavalt antud võistlusmäärusele ja EAL- i poolt kehtestatud normdokumentidele.

Drifti Võistlusmäärus on dokument, mis sätestab driftivõistlusi reguleerivad põhimõtted. Korraldaja vastutab võistluste läbiviimise eest vastavalt käesolevas määruses sätestatule.

Driftimine on hinnatav autospordiala, kus autod võistlevad ettemääratud rajal (võidusõidurada, suletud tee või tähistatud rada) driftides. Driftimiseks loetakse, kui auto tagumise telje pöörderaadius on suurem, kui esimesel teljel ning auto esirattad on suunatud pöördele vastu.

Võistleja peab:

- Vältima auto tagarataste libisemise katkemist.
- Vältima piruetti.
- Vältima auto otsesõitu (taga telg järgib esisilda).
- Järgima ideaaltrajektoori, mida kirjeldatakse võistlejatele võistlejate koosolekul hindajate poolt.

Osaleda saavad ainult tagaveolised autod. Üldiselt koosneb iga võistlus kolmest etapist:

- Vabatreening.
- Kvalifikatsioon (Üksik-sõidud).
- Paarissõit.

1.1 ADMINISTRATIIVNE KONTROLL

Eesti Drifti Meistrivõistlused (EMV) ja Karikavõistlused (EKV) on Eesti rahvuslikud driftivõistluste sarjad, mille eestvedajaks ja järelevalveorganiks on DK. EMV ja EKV sarjades saavad osaleda ainult EAL poolt väljastatud sõitjalitsentsiga võistlejad.

1.2 AMETLIKUD KOHTUMISED

DK esindaja viibib kohal kõigil ametlikel kohtumistel, istungitel, mis puudutavad selle võistlusmääruse tõlgendamist või rakendamist või DK üldist toimimist ja ärihuvisid.

1.3 VÕISTLUSTE KORRALDAMINE

Kõigile Drifti võistlused peab registreerima EAL-is.

EAL ja/või FIA võib saata Drifti võistlusele sõltumatu vaatleja.

1.3.1 KORRALDAJA

Võistluste korraldaja peab olema juriidiline isik, keda esindab füüsiline isik põhikirja või volituse alusel. Võistluste juhendis esitatakse mõlemad kontaktid.

Võistluste korraldajal ei tohi olla tähtajaliselt täitmata võlgnevusi EAL-i ees.

Võistluste korraldaja peab omama DK poolt kirjaliku korraldusluba.

Võistluse juht ei tohi olla mitmes ametis ja peab omama selget ülevaadet võistluse kulgemise kohta. Võistluste korraldaja tunneb ja järgib võistlusmäärust ning sarja reegleid.

1.3.2 KORRALDUSTINGIMUSED

Korraldaja peab võistluse kooskõlastama kohalikus omavalitsuses ja omama luba võistlusteks kasutatavate teede ja rajatiste kasutamiseks või sulgemiseks.

Korraldaja peab võistluse toimumisest informeerima kohalikku politseid, päästeametit, häirekeskust (112) ja oma regiooni lähimat kiirabi. Ajutise liikluskeemi jagamine antud organisatsioonidega on kohustuslik.

Võistluse ajal peab võistlusosalal olema meditsiiniline abi või kiirabi teenuse osutamise õigusega brigaad koos vastava masinaga.

Võistluse registreerimiseks EAL-is peab korraldaja esitama võistluste ohutusplaani, mis on kinnitatud EAL ohutusvaatleja poolt ja võistlusjuhendi projekti, mis on kinnitatud alakomitee poolt.

Drifti võistluse ohutusplaani visand tuleb esitada EAL ohutusvaatlejale minimaalselt 3 nädalat enne võistluste toimumist.

Võistluse peab registreerima minimaalselt 2 nädalat enne võistluse toimumist.

ASNis registreeritud võistlusel on tagatud avalik vastutuskindlustus.

1.3.3 OHUTUSPLAAN

Ohutusplaan koostatakse eesmärgiga tagada võistlejate, kohtunike/korraldajate ja pealtvaatajate ohutus. Läbimõeldult koostatud ning erinevaid riske arvestav ohutusplaan on edukalt läbiviidud võistluse alus.

Ohutusplaan peab sisaldama:

1. Kõikide võistluse vanemametnike nimesid ja telefoninumbreid:
 - võistluse direktor (korraldaja), võistluse juht, ohutusülem, sekretär, tehnilise kontrolli ülem
2. Võistluskeskuse asukohta koos koordinaatidega
3. Õnnetusjuhtumi aruande blanketti
4. Raja detailne ohutusplaan peab sisaldama:
 - Stardi ja finiši asukohta
 - Raja sulgemise ja avamise orienteeruvat aega
 - Kiirabi ja päästeteenistuse asukohta raja lähedal
 - Julgestajate arvu ning paiknemist
 - Rajaplaani
 - Keelualade asukohta
 - Lintide, turvaümbrike paiknemist
 - Publiku alade paiknemist ja jooniseid
 - Ülekäiguraja paiknemist (kui on vajalik)

Raja ohutusplaan võib olla esitatud võistlusraja visandil ja/või aerofoto formaadis.

1.4 REEGLITE TÕLGENDAMINE JA RAKENDAMINE

DK komitee liikmed vastutavad reeglite lõplike tõlgenduste ja rakendamise eest. Nende otsused on lõplikud ja siduvad. **Järelvalvet korraldaja üle teostab DK.**

1. Drifti võistluste edukaks läbiviimiseks, nõustuvad kõik korraldajad ja osalejad (sh võistlejate esindajad ja ametnikud), et:
 - a. juhitudakse kehtivatest reeglitest
 - b. nõustutakse apelleerimise ja läbivaatuste protseduuridega, mis on reeglitega määratud
2. **Osalejad nõustuvad:**
 - a. osaleja vastutab, et võistlusauto vastab kehtivatele tehnilistele tingimustele ja sõitja on tutvunud kehtivate määruste, reeglite ja bülletäänidega.
 - b. osaleja nõustub karistuste ja muude tegevustega, mis tehakse reeglite järgmiseks
 - c. osaleja austab igat lahendit
3. Osaleja, kes ei järgi reegleid ja regulatsioone:
 - a. võidakse diskvalifitseerida käesolevalt võistluselt
 - b. võidakse karistada võistluskeeluga tulevastel võistlustel
 - c. võib kaotada rikkumise ajahetkel olnud meistri- ja/või karikavõistluste punktid
 - d. **DK võib teha ettepaneku võistluslitsentsi kehtivus tühistamiseks**

Reeglite tõlgendamisel vaidluste lahendamiseks kasutatakse nii eesti- kui ka ingliskeelseid kehtivaid määruseid reegleid ja tingimusi. **Erinevate tõlgenduste korral kehtib eestikeelne tekst. Kui eesti võistluse raames toimub ka Baltic, Livonia või NEZ etapp, siis lähtutakse kõrgema sarja reeglitest.**

1.5 MÄÄRUSTE, REEGLITE JA TINGIMUSTE MUUDATUSED

DK jätab endale õiguse muuta antud määrust, reeglit ja tingimust avaldades need kirjalikult bülletääni formaadis EAL juhatuse kinnitusega hiljemalt 7 päeva enne võistlust.

Bülletäänid avaldatakse <https://uus.autosport.ee/sport/drift/> ja EDL ametlikul kodulehel <http://www.driftime.ee/dokumentid/>

Bülletäänid avaldatakse ja hakkavad kehtima hiljemalt koos võistlusjuhendiga.

Turvakaalutlustel on võimalikud ka hilisemad võistlust puudutavad muudatused ja need kommunikeeritakse hiljemalt võistlejate koosolekul.

Määruste, reeglite ja tingimuste tõlgendamise abiks pöördatakse võistluste vahenduskohtuniku või vahenduskohtuniku ülesandeid täitma määratud ametniku poole.

Reeglite tõlgendamisel vaidluste lahendamiseks kasutatakse nii eesti- kui ka ingliskeelseid kehtivaid määruseid reegleid ja tingimusi.

Käimasoleva hooaja reeglid hakkavad kehtima 3 kuud enne hooaja esimest võistlust, mis lükkavad ümber/tühistavad kõik varasemad väljaanded.

Osalejate poolt esitatud soovitusel tuleva aasta reeglite muudatusteks tuleks esitada hiljemalt jooksva aasta 1. novembriks.

2 VÕISTLUSJAOTUS

2.1 VÕISTLUSEL OSALEJAD

Võistleja on võistlustele registreerunud juht, kes omab kehtivat EAL võistleja litsentsi. Otsuse võistlustel osalemise osas võtab vastu võistleja.

Võistlejad, meeskonnad ja teised võistleja ja/või meeskonna esindajad peavad käituma professionaalselt.

2.1.1 VÕISTLEJA

Võistlusel osalemine on lubatud alates kaheksateistkümnendast eluaastast.

Alla 18-aastane võistleja võib osaleda võistlusel ainult DK eriloa alusel.

Eriloa saamiseks peab võistleja vajadusel tõendama oma teadmisi, oskusi ja võimeid (näiteks proovisõit), mis on vajalikud auto iseseisvaks juhtimiseks.

Eriloa saamiseks peab lapsevanem või hooldaja saatma e-kirja vastava sooviga koos alaealise ja vastutava isiku andmetega e-postile: info@drifttime.ee.

Alla 18-aastasel võistlejal on nõutud lapsevanema või ametliku hooldaja kirjalik luba. Ankeet saadaval: <https://uus.autosport.ee/wp-content/uploads/2021/12/Vanema-luba-2022.doc>

Vastav luba tuleb esitada võistluste sekretariaati võistlusele registreerimisel.

Võistleja on vastutav enda esindajate, meeskonna ja külaliste käitumise eest kogu võistluse ajal.

2.1.2 MEESKOND

Meeskond on võistlusel võistleja ja võistlejat toetav personal (mehaanik, "spotter", esindaja jne.).

Meeskonnale rakendub Spordikoodeksi Art.9 Registreerija vastutus

9.15.1 Registreerija on vastutav igasuguste väärtegude ja reeglite rikkumiste eest, mille on põhjustanud Võistlusel või Meistrivõistlusel tema nimega seostatavad võistlejad, mehaanikud, konsultandid, teenusepakkujad või reisijad ja samuti ka kõik isikud, kellele Registreerija on lubanud ligipääsu piiratud aladele.

9.15.2 Lisaks vastutab igaüks neist eraldi käesolevate ja rahvuslike määruste rikkumise eest.

Võistlejat võib esindada võistlusele registreeritud meeskonna esindaja, kes on volitatud võtma vastu otsuseid meeskonna eest.

Kõik võistleja meeskonnaliikmed, kes töötavad boksis, või mujal kindlaksmääratud kõrge riskiga alal, peavad olema vähemalt 16-aastased või vanemad.

Täisealised meeskonnaliikmed vastutavad alaealiste meeskonnaliikmete eest.

2.1.2.1 MEESKONNA ESINDAJA

Meeskonna liikmed peavad määrama meeskonna esindaja, kes ei ole võistleja:

1. Meeskonna esindaja määratakse võistlusele registreerimisel
2. Meeskond tegutseb ainult meeskonna esindaja kaudu
3. Meeskonna esindaja on volitatud esindama võistlejat
4. Meeskonna esindaja on lisaks võistlejale ainus, kes ametlikult võib meeskonna eest kosta
 - a. esitada proteste
 - b. paluda „5-minuti reegli“ kasutamist
 - c. võtta tagasi võistlemise avaldus
 - d. ja muu ametlik kommunikatsioon võistluste korraldajaga
5. Meeskonna esindajat on lubatud asendada
 - a. Kui võistluste ajal asendatakse meeskonna esindaja on võistlejal/meeskonna esindaja kohustusi täitval isikul, enne võistlustelt lahkumist, kohustus teatada muudatusest taasesitatavas vormis võistluste sekretariaadile

- b. Meeskonna esindaja asendamine on ametlik ainult pärast muudatuse ametlikku teatamist võistluse sekretariaadile

Võistluste korraldajal on õigus võistlusel osalejad ja tema meeskonnaliikme reeglite mittetäitmise või ebasportliku käitumise tõttu võistlustelt eemaldada.

2.1.2.2 SPOTTER

Spotter on meeskonna liige, kelle ülesandeks on teabe edastamine oma juhile, hoides teda informeeritud rajal toimuva suhtes. Nad on tavaliselt kogu raja nägemiseks kõrgemal. Spotter hoiab oma juhtidega kontakti soovituslikult kahepoolse raadioside kaudu (vt. raadioside tingimusi). Spottereid peetakse juhtide "silmadeks".

Spotter peab "kuumas tsoonis" kandma kinniseid jalanõusid, pikki riideid ja helkurvesti. Spotterite võimalikud asukohad võistlusel lepatakse kokku võistlejate koosolekul.

2.1.2.3 MEHAANIK

Mehaanik hoolitseb selle eest, et võistlustel on võistlusauto tehniliselt korras.

Mehaaniku ülesandeks võistlusel on võistlusauto hooldus, remont ja käia rehvidega rehvi vahetuses. Mehaanik peab olema kogu võistluse käigus, võistlusautole hooldust või remonti tehes, nõuetekohaselt rietatud (pikkade säärtega püksid ja pikkade käistega pluus, kinnised jalanõud, lisaks helkurvest võistlusalas liikumisel). Mehaanik vastutab boksiala korrashoiu eest.

2.1.2.4 ALAEALISED

14-18-aastased võistlejad võivad osaleda võistlusel DK eriloa alusel.

Erandkorras võib DK anda õiguse võistlusel osaleda ka noorematele kui 14 aastastele võistlejatel. DK eriloa saamiseks peab võistleja suutma tõestada piisavate oskuste olemasolu. DK võib selleks nõuda/korraldada proovisõidu ja teadmiste kontrolli.

Kõik võistleja meeskonnaliikmed, kes töötavad boksis, või mujal kindlaksmääratud kõrge riskiga alal, peavad olema vähemalt 16-aastased või vanemad.

Alaealine võistleja vajab lapsevanema või ametliku hooldaja kirjalikku nõusolekut võistlustel osalemiseks. Vastav nõusolek tuleb esitada võistluste sekretariaati võistlusele registreerimisel.

Täisealised meeskonnaliikmed vastutavad alaealiste meeskonnaliikmete eest.

Alaealise turvalisuse ja kindlustuse võimalike lisanõuete täitmine on vastava meeskonna vastutus ja kohustus.

2.1.3 VÕISTLUSAUTO

Võistlemiseks võib kasutada ainult neid võistlusautosid, mis vastavad Eesti Drifti MV ja KV 2022 kehtivatele tehnilistele tingimustele.

Võistlusauto peab vastama võistleja riigi ja tema võistlusklassi kehtivatele tehnilistele tingimustele. Iga riik peab ise kehtestama omad tehnilised tingimused.

Kõigil Pro klassi ja Semipro klassi võistlusautodel peab olema EAL-i või mõne muu ASNi poolt väljastatud tehniline kaart. Taotluse saab täita <https://www.autosport.ee/voistlusauto-tehniline-kaart>.

EAL tehnikakolleegiumi liikmed kelle poole pöörduda tehnilise kaardi saamiseks <https://www.autosport.ee/tehnikakolleegium>.

Kui auto ei vasta eeltoodud tingimustele, teeb otsuse osalemise lubamise osas võistluse juht.

2.1.4 VÕISTLUSKLASSID

2022 aasta drifti võistlusklassid on Eestis jagatud 3 kategooriasse.

2.1.4.1 PRO KLASS (DC1)

Pro klass on professionaalne klass, kõrgeim drifti-võistleja tase. See on mõeldud asjakohase oskuste ja kogemustega sõitjatele. Kõik Pro klassi võistlusautod peavad vastama FIA ja/või DK Pro klassi kehtivatele tehnilistele tingimustele. Kõigil võistlejatel peab olema kehtiv vastava taseme võistluslitsents, mis on välja antud võistleja päritolumaal ASN poolt.

Kõik rahvusvahelised võistlused toimuvad vastavalt PRO klassi reeglitele.

2.1.4.2 SEMIPRO KLASS (DC2)

Semipro klass on mõeldud piisava sõidukogemusega juhtidele. Autod peavad vastama Semipro klassi kehtivatele tehnilistele tingimustele. Kõigil sõitjatel peab olema kehtiv vastava taseme võistluslitsents, mis on välja antud võistleja päritolumaa ASN poolt.

Semipro klassi võistlusel maksimaalne lubatud sisenemise kiirus on 80 km/h.

2.1.4.3 STREET KLASS (DC3)

Street klass on mõeldud algajatele või keskastme sõitjatele ehk neile, kellel on drifti võistlustel vähe kogemusi või pole neid üldse. Autod peavad vastama Street klassi kehtivatele tehnilistele tingimustele. Kõigil sõitjatel peab olema kehtiv vastava taseme võistluslitsents, mis on välja antud võistleja päritolumaa ASN poolt.

Street klassis võivad osaleda kehtiva tehnöülevaatusega autod, mis ei pea võistluse ajal vastama tehnöülevaatuse eeskirjadele.

2.1.4.4 VÕISTLUSKLASSI VAHETUS

Võistlejal on hooaja jooksul õigus vahetada võistlusklassi üks kord. Sellisel juhul võistleja kaotab kõik jooksval aastal eelnevalt teenitud punktid. Võistlusklassi võib vahetada mistahes võistlusel.

Võistlusauto peab vastama uue võistlusklassi kehtivatele tehnilistele tingimustele.

Lõpliku otsuse võistleja võimaliku klassi vahetamise kohta teeb DK.

Võistlejal on hooaja jooksul ühel korral õigus, ilma klassi vahetamata, osaleda **kõrgemas** võistlusklassis selle võistlusklassi tehnilistele nõuetele vastava võistlusautoga. Sellisel juhul võistleja ei kaota oma võistlusklassis hooajal teenitud punkte.

2.1.4.5 VÕISTLUSKLASSI KOHUSTUSLIK VAHETUS

Kui Street klassi või Semipro klassi võistleja saavutab kahel järjestikusel hooajal hooajakokkuvõttes esikolmiku koha, on võistlejal kohustus järgneval hooajal liikuda kõrgemasse võistlusklassi.

2.1.5 VÕISTLUSSARJAD

Eesti võistlussarjad:

- Pro klassi Eesti Meistrivõistlused
- Semi PRO klassi Eesti Meistrivõistlused
- Street klassi Eesti Karikavõistlused

Rahvusvahelised PRO klassi võistlussarjad:

- Livonia Drift Championship – Eesti ja Läti Meistrivõistlused
- Baltic Drift Championship – Eesti, Läti, Leedu Meistrivõistlused
- NEZ Drift Championship – Põhja-Euroopa Meistrivõistlused

2.1.6 VÕISTLUSELE REGISTREERUMISE PROTSEDUUR

Võistleja peab võistlusele registreeruma eelnevalt vastavalt korraldaja poolt välja töötatud korrale.

2.1.6.1 HOOAJA REGISTREERIMINE

Eesti võistlejad peavad ennast hooajaks registreerima hiljemalt 10 päeva enne esimest võistlust, kus võistleja planeerib osaleda. Registreerimisel peab võistleja valima endale võistlusnumbri kogu hooajaks hetkel vabade numbrite seast (p.5.2.1). Võistleja saab registreerimise vormi täita EDL ametlikul veebilehel <https://www.driftime.ee/2022-hooaja-registreerimine/> Hooajaks registreerimine ei tähenda võistlusele registreerimist.

2.1.6.2 SARJA REGISTREERIMINE

1. Pro ja Semipro klassi võistlejad, kes soovivad osaleda EMV sarjas, peavad end EMV sarja registreerima enne esimest võistlust, kus võistleja soovib saada EMV sarja punkte. EMV sarjas osalemise tasu on 100EUR. Tasumine ainult ülekandega (p.2.1.6.6.2). Sarjatasu peab

- olema laekunud enne antud võistluse dokumentide kontrolli algust, kus võistleja soovib hakata saama sarja EMV punkte. EMV sarja punkte arvestatakse alates sarjatasu laekumisest
2. Street klassi EKV sarjas osalemine ei vaja eraldi registreerimist ja on võistlejatele tasuta.

2.1.6.3 HOOAJA EELNE TEHNILINE KONTROLL

Enne käimasoleval hooajal võistlusauto esimest korda võistlusel osalemist peab semipro ja pro klassi võistlusauto läbima DK poolt määratud tehnilise kontrolli. Peale oma võistlusklassi tehnilistele reeglitele vastavuse kontrolli väljastatakse aastase tehnilise kontrolli kleebis ja kleebitakse see turvapuuri peakaarel, juhi poolele, nähtavale kohale. Võistlema lubatakse vaid autod, millel on läbi viidud iga-aastane tehniline kontroll ja millele on kleebitud vastav kleebis.

Iga-aastast tehnilise kontrolli saab läbi viia:

- Kutsudes tehnilise kontrolli osapooltele sobival ajal sobivasse võistlusauto ülestõstmise võimekusega asukohta. Kutsuja kannab tehnilise kontrolli läbiviimisega kaasnevad kulud.
- Hooaja esimesele võistlusele eelneval ametlikul treeningul.
- Läbiviimise aja peab võistleja DK-ga eelnevalt kokku leppima.

Võistlusauto tuleb taas esitada tehnilisele kontrollile kui võistlusautot modifitseeritakse kas avarii tagajärjel või ümberehituse eesmärgil moel, mis mõjutab võistlusauto turvalisust või seab kahtluse alla võistlusauto reeglitele vastavuse.

Kui auto saab kahjustada avarii või mõne muu intsidendi läbi, võib tehniline kontroll eemaldada iga-aastase tehnilise kontrolli kleebise.

Võistleja meeskonnal on kohustus teavitada DK tehnilist komisjoni eeltoodud muudatustest.

2.1.6.4 VÕISTLUSELE REGISTREERIMINE

Võistlusele registreerimine avatakse koos võistlusjuhendi avaldamisega ja lõppeb 24h enne võistluse ajakavas märgitud kohapealset dokumentide kontrolli algust. Võistlusel osaleda sooviv võistleja peab igale võistlusele registreeruma.

1. Võistleja saab võistluse registreerimise vormi täita EDL ametlikul veebilehel <https://www.driftime.ee/voistlusele-eelregistreerimine/>
2. Registreerumiseks on vajalik kehtiv EAL litsents.
3. Registreerimise vormil peavad olema täidetud kõik kohustuslikud väljad.
4. Nõuetele mitte vastavalt täidetud avaldust ei aktsepteerita.
5. Registreeritakse avalduste laekumise järjekorras.
6. Registreerunud võistlejate nimekirja alusel tehakse Tehnilise kontrolli ajakava, mis avaldatakse hiljemalt 12 tundi enne võistluse väravate avamist EDL ametlikul veebilehel <http://www.driftime.ee>
7. Võistluspaiga sekretariaadis toimub dokumentide kontroll (p.5.6)
8. Juhul kui võistleja soovib võistlusele registreeruda pärast registreerimise lõpptähtaja möödumist, võidakse korraldajaga kokkuleppel ja vabade kohta olemasolul võistlusele registreerida ka peale registreerimisaja lõppu. Seejuures:
 - a. rakendub kahekordne osavõtumäär
 - b. tehnilisse kontrolli saab minna esimesel vabal ajal (peale õigeaegselt registreeritud võistlejate aegsid)
 - c. võistlejale ei garanteerita võimalust pääseda vabatreeningule
9. Korraldaja jätab endale õiguse piirata võistlusele vastuvõetavate võistlejate koguarvu, mis täpsustatakse võistlusjuhendiga.
10. Kui võistluse korraldaja keeldub võistleja osavõtu soovist, antakse võistlejale sellest teada avalduses märgitud meeskonna esindaja kontaktandmete kaudu, nii kiiresti kui võimalik taasesitatavas vormis.

2.1.6.5 REGISTREERIMISE TAGASIVÕTMINE

1. Võistleja peab võistlusel osalemisest loobumisest teavitama taasesitatavas vormis (e-post, SMS) võistluse sekretäri enne dokumentide kontrolli algust

2. Võistleja võib osalustasu tagasi võtta või üle kanda teisele üritusele
3. Võistlejale, kes ei teavita nõuetekohaselt registreerumisest loobumisest, osalustasu ei tagastata.

2.1.6.6 LITSENTSEERIMINE

2.1.6.6.1 SÕITJALITSENTS

Kõik Eesti Drifti võistlustel osalevad võistlejad peavad omama oma riigi ASN (või oma riigi ASN loal teise riigi ASN) poolt väljastatud kehtivat sõitjalitsentsi.

Täpsem info litsentsi tingimuste ja litsentsi taotlemise kohta on EAL ametlikul veebilehel <https://uus.autosport.ee/litsents/>.

Rahvuslikke litsentse füüsilisel kujul EAL ei väljasta, nende kehtivust ja numbrit saab kontrollida <https://app.autosport.ee/validation/driver-license>

Pro klassi ja Semipro klassi võistlejal peab olema minimaalselt rahvuslik litsents.

Street klassi võistlejal peab olema minimaalselt rahvaspordi litsents.

Kokkuleppel Läti ja Leedu, Soome ASNiga kehtib Eesti rahvuslik litsents ka nende riikide rahvuslikel võistlustel, kuid vajalik on füüsilise litsentsi olemasolu ja selle esitamine registreerimisel.

Ühekordne sõitjalitsents kehtib ainult ühel konkreetsel võistlusel.

2.1.6.6.2 OSAVÕTUMAKS

- Pro klassi osavõtumaks – 150 EUR
- Semipro klassi osavõtumaks – 125 EUR
- Street klass osavõtumaks – 95 EUR

Osavõtumaks sisaldab:

- 1 võistleja pääse
- 2 võistleja meeskonnaliikme pääset
- võistluspäeval rehvide vahetus
- sarja-, reklaam- ja muid kleebiseid ning võistlusnumbrit
- muud korraldaja poolt ette nähtud materjalid

Pro ja Semipro klassi EMV sarjamaks on 100 EUR.

EMV sarjamaks tuleb tasuda ülekandega Eesti Drifti Liit MTÜ a/a EE507700771007156215, selgitus: „sarjamaks – võistleja nimi“.

EMV sarja tasu peab olema laekunud enne võistlust alates millest soovitakse punkte koguda. EMV sarjamaksust 80% läheb hooaja lõpu autasustamisel antud klassi 3 parima vahel jagamisele. Kõiki osavõtumaksusid käsitletakse EDL liikmemaksuna.

Pro klassi teiste sarjade (Baltic ja NEZ) osavõtumaksud on kirjas vastava sarja reeglites.

Sarjamaksud peavad olema tasutud enne võistluste algust millest soovitakse punkte koguda.

3 VÕISTLUSE AMETNIKUD

Võistluse ametnikud määrab korraldaja, vajadusel konsulteerides EAL-i ja/või FIAGA. Ametnikud peavad deklareerima kõik huvide konfliktid, mis võivad kahjustada nende ülesannete täitmist.

Kõik ametnikud käituvad vastavalt kõige kõrgematele käitumishormidele ja nende eiramine võib kaasa tuua võistlusel ametniku staatuse kaotamise või kohtuniku litsentsi tühistamise.

Ametnik ei või võistlusel täita muid ülesandeid, kui neid, mis on neile juhendiga määratud.

Ametnikul pole õigust osaleda võistlusel, kus ta on ametnikuna tegev.

Võistlus peab olema mehitatud DK poolt määratud ametnikega või DK poolt heaks kiidetud ametnikega.

Ametnikel võivad olla ka assistendid kellele võib delegerida ülesandeid. Ametnikud täidavad oma rolli alates väravate avamisest kuni võistluse lõpuni.

Ametnik vastutab, et tal oleks olemas tööks vajalik varustus (dokumendid, raadiosaatjad jne), mille saab võistluse korraldaja või tema poolt määratud isiku käest.

Ametnik tagastab võistluse lõppedes kõik temale usaldatud varustuse korraldajale või korraldaja poolt määratud isikule.

Võistluse ametnikud:

- Korraldaja
- Võistluse juht
- Tehniline kontroll / Päästemeeskond / Sekretär
- kohtunikud / hindajad
- tugimeeskond / meedia

Võistluse juhendis tuleb määrata ja nimetada järgmised rollid:

- võistluse juht
- võistluse sekretär
- tehnilise kontrolli ülem ja/või tehniline delegaat
- hindajad
- kohtunikud

3.1 VÕISTLUSE JUHT

Võistlusel on võistluse juht.

Võistluse juhil peab olema kehtiv EAL-i vastava kategooria litsents.

Võistluse juhil koostöös korraldajaga on otsustusõigus kõikide võistlust puudutavate aspektide üle.

Kui võistlus on sarja-, karika- või meistrivõistluste üks etapp, siis võib žürii või sarja korraldaja määrata võistluse juhile assistendi, tagamaks sarja-, karika- või meistrivõistluste läbiviimise sarnaste standardite ja protseduuridega.

Võistlejad peavad järgima kõiki võistluse juhi korraldusi.

Võistluse juhi kohustused ja vastutus (kuid ei ole nendega piiratud):

1. Vastutab selle eest, et võistlus oleks korraldatud võistlusmäärusele vastavalt ja ohutult.
2. Vastutab, et kohalik omavalitsus, EAL ja/või FIA on andnud võistluse korraldamise loa.
3. Veendub, et kõik ametnikud, kohtunikud ja varustus on paigas.
4. Vastutab korraldusmeeskonna käitumise eest.
5. Veendub, et võistlusrada on ohutu ja võistlusvalmis.
6. Jälgib, et võistlus oleks graafikus vastavalt avaldatud ajakavale.
7. Parandab vajadusel kohtuniku eksliku otsuse.

3.2 VÕISTLUSE SEKRETÄR

Võistlusel on võistluse sekretär.

Võistluse sekretäril peab olema kehtiv EAL-i vastava kategooria litsents.

Võistluse sekretäri kohustused ja vastutus:

1. Vastutab võistluse korraldusega seotud vajalike teadaannete väljastamise eest.
2. Vastutab võistluse dokumentatsiooni korrasoleku ees.
3. Võistlejate registreerimine.
4. Võistlejatega seotud dokumentide kontroll.
5. Võistlust puudutav info teadete tahvil.
6. Veendub, et erinevad ametnikud ja kohtunikud on kursis oma ülesannetega ja neil on selleks vajalik varustus.
7. Vajadusel abistab võistluse juhti lõpparuande materjalide ettevalmistamisel.
8. Esitab ametlikud võistluse tulemused.

3.3 TEHNILINE KONTROLL JA/VÕI TEHNILINE DELEGAAT

Võistlusel on tehniline kontroll.

Võistluse tehnilisel kontrollil peab olema kehtiv EAL-i vastava kategooria litsents.

Tehniline kontroll võib olla mitme liikmeline. Sellisel juhul määratakse ka tehnilise kontrolli ülem kes vastutab tehniliste küsimuste, sealhulgas tehnilise kontrolli eest.

Tehniline kontroll peab tagama tehniliste reeglite järgimise. Nende otsused ei ole protesteeritavad.

EAL võib nimetada tehnilise delegaadi, kes kontrollib ja abistab tehnilise kontrolli tööd. Sellisel juhul allub tehniline kontroll EAL tehnilisele delegaadile ning tehniline delegaat vastutab kõigi tehniliste küsimuste, sealhulgas tehnilise kontrolli eest.

Tehnilise kontrolli kohustused ja vastutus:

1. Viib läbi hooaja eelset tehnilist kontrolli.
2. On abiks hooaja välisel ajal tehniliste reeglite tõlgendamisel.
3. Enne võistluse algust kontrollib, et registreeritud võistleja võistlusauto vastaks kehtivatele tehnilistele tingimustele.
4. Kontrollib, et registreeritud võistleja kasutab nõuetekohast turvavarustust, sealhulgas kindaid, saapaid, tulekindlaid alusriideid, võistluskombinesooni, kiivrit ning pea- ja kaelatuge (HANS).
5. Võistlusauto tehnilise kontrolli lehe täitmine.
6. Võistluse käigus avariides või intsidentides osalenud võistlusauto kontroll ja/või nõuandmine nende võistluskorda viimiseks.
7. Õnnetustes osalenud võistlusauto võistlustegevuse jätkamiseks sobivuse hindamine.
8. Tehniline kontroll võib igal ajahetkel nõuda iga võistlusauto lahti võtmist ja/või läbivaatust, et hinnata selle vastavust kehtivatele tehnilistele tingimustele.
9. Annab teada võistluse juhile, kui võistlusauto ja/või võistleja varustus ei vasta kehtivatele tehnilistele tingimustele.
10. Tehnilise kontrolli protokoll loomine ja esitamine võistluse juhile.

3.4 HINDAJAD

Hindajate paneel koosneb kolmest hindajast, kellest üks nimetatakse peahindajaks. Peahindaja on nimetatud iga võistluse võistlusjuhendis. Peahindaja vastutab võistlejate hindamisprotokollide eest ning peab kogu ürituse vältel suhtlust võistluse juhiga. Hindajaid peetakse faktikohtunikeks.

Hindajate kohustused:

1. Enne võistlust raja määramine koostöös korraldaja ja/või võistluse juhiga.
2. Võistlejate koosolekul hindamiskriteeriumide tutvustamine.
3. Võistluse ajal sõitude hindamine.
4. Vajadusel võistlejale tagasiside andmine (mitteametlik päring).
5. Vastutuse määramine võimalike kontaktide / juhtumite eest rajal.
6. Vajadusel kaebuste või päringute analüüsimine.
7. Peahindaja ülesanne on hinnata võistlusraja olukorda ja vajadusel läbi viia raja taastamine, et tagada võistlejatele võrdsed tingimused.
8. Hindamine:
 - a. Hindamine peab olema sõltumatu.
 - b. Iga hindaja hindab sõite vastavalt temale määratud hindamiskriteeriumite järgi.
 - c. Iga hindamiskriteeriumi eest on hindajal võimalik anda maksimaalne arv punkte, mis on paika pandud võistlusjuhendis.
 - d. Hindajate poolt antud punktide maksimaalne kogusumma saab olla 100.
 - e. Kvalifikatsioonide ajal hindavad hindajad iga võistleja kvalifikatsioonisõitu.
 - f. Paarissõitudes selgitavad hindajad võitja välja, võrreldes mõlema sõitja eessõite, samuti mõlema sõitja jälitussõite igas paarissõidus.

Hindajad võivad kasutada videokorduseid või muid mõõtmisvahendeid, mis aitavad neil otsusele jõuda. Sõidutingimuste oluliste muutuste korral võivad hindajad soovitada võistluse juhile võistluse korralduse muutmist.

Kvalifitseerumise hindamiskriteeriumid:

- sõidujoon (joon tähistatakse Clippingu alade, Clippingu punktide ja "touch & go" alade abil)
- sõidu nurk
- stiil (sisenemine, voolavus, pühenduvus)
- kiirus (juhul kui mõõdetakse)

Paarissõidu hindamiskriteeriumid:

- eessõitja joon, nurk ja stiil.
- Jälitaja võimet kopeerida eessõitja joont, nurka, kiirust ja stiili.
- Jälitaja lähedust eessõitjale.

3.5 KOHTUNIKUD

3.5.1 FAKTIKOHTUNIKUD

Faktikohtunikud on hindajad ja kohtunikud.

Faktikohtunik fikseerib fakti, mis on määratletud võistlusmääruses või muus võistlusega seotud dokumendis. Näiteks kas võistleja on või ei ole puudutanud või ületanud mingit joont.

Üks faktikohtunik võib olla vastutav ühe või mitme fakti tuvastamise eest.

Faktikohtunike otsused ei kuulu protestimisele.

3.5.2 RAJAKOHTUNIK

Rajakohtuniku kohustused ja vastutused:

1. Allub võistluse juhile.
2. Peab sisse võtma koha, mille on määranud võistluse juht.
3. Vastutab, et tema töökohal oleks olemas kõik tema tööks vajalik varustus (lipud, tulekustuti, raadiosaatja, absorbent, hari, tulekustutid jne.).
4. Teavitab koheselt võistluse juhti tähelepanekutest ja intsidentidest rajal (inimene ohtlikus kohas, võistlusauto võimalikud kontaktid, rada vajab puhastust.).
5. Annab vajadusel võistlejatele märguandeid lipuga.
6. Aitab vajadusel puhastada võistlusrada.

3.5.3 STARDIRIVI KOHTUNIK

Stardirivi kohtuniku ("line-up") kohustused ja vastutused:

1. Allub võistluse juhile
2. Vastutab, et tema töökohal oleks olemas kõik tema tööks vajalik varustus (raadiosaatja, vajalik dokumentatsioon jne.).
3. Koondab ja järjestab võistlusautod stardi eel.
4. Suunab võistlejad õiges järjekorras stardialasse.
5. Kontrollib, et võistlusauto on tehnilise kontrolli poolt markeeritud võistlusele sobivaks.
6. Kontrollib võistlejate sõiduvastuse ja ohutusvarustuse kasutamist.
7. Jälgib, et stardialasse suunatud võistlusautodel ei esineks nähtavaid puudusi.
8. Peab edastama erakorralise info stardirivis olevatele võistlejatele.
9. Korra hoidmine stardirivi alal. Turvalisuse ja ohutusnõuete täitmise jälgimine.
10. Peab jälgima, et võistlusautode hooldamine stardirivi alal toimuks vastaval võistlusmäärusele (näiteks paarissõidu ajal on auto hooldamine keelatud).
11. Teeb koostööd tehnilise kontrolliga.
12. Teavitab koheselt võistluse juhti tähelepanekutest ja intsidentidest stardirivi alal.

3.5.4 STARDIJOONE KOHTUNIK

Stardijoone kohtuniku kohustused ja vastutus:

1. Allub võistluse juhile.
2. Vastutab, et tema töökohal oleks olemas kõik tema tööks vajalik varustus (stardilipp/stardifoor, raadiosaatja, tulekustuti, vajalik dokumentatsioon jne.).
3. Annab võistlusautodele starte kas stardifoori, stardilipu või käemärguannetega.

4. Peab viivitamatult teatama võistluse juhile võimalikest valestartidest.
5. Jälgib, et stardiala oleks võrdväärne kõigile võistlejatele. Võimalusel jäädvustab stardiala enne esimest starti, et vajadusel oleks võimalik kiiresti taastada algne olukord.
6. Teavitab koheselt võistluse juhti tähelepanekutest ja intsidentidest stardialal.

3.5.5 BOKSIVANEM

Boksivanema (*"paddock chief"*) kohustused ja vastutus:

1. Allub võistluse juhile.
2. Vastutab, et tema töökohal oleks olemas kõik tema tööks vajalik varustus (raadiosaatja, kell, vajalik dokumentatsioon jne.).
3. Võistlusautode, abivahendite (telgid) ja võistleja meeskonna abiautode liikumise, paiknemise ja parkimise korraldamine.
4. Jälgib et võistlejad ja nende meeskonnad järgiksid boksiala reegleid.
5. 5 min reegli täitmise jälgimine.
6. Teeb koostööd tehnilise kontrolliga.
7. Teavitab koheselt võistluse juhti tähelepanekutest ja intsidentidest boksialal.

3.5.6 ABIKOHTUNIK

Abikohtunik ei ole faktikohtunik.

Igal ülalpool loetletud kohtunikul võivad olla assistendid, kes on neile appi määratud. Tungival vajadusel võivad nad neid ka asendada, kuid erimeelsuste puhul faktide tõlgendamisel annavad lõpliku otsuse siiski fakitkohtunikud.

4 RIKKUMISED JA KARISTUSED

Igasugune käesoleva võistlusmääruse ja tema lisade, rahvuslike võistlusmääruste või võistlusjuhendi rikkumine korraldaja, ametniku, võistleja, osavõtja või muu litsentsiomaniku poolt võib saada karistatud.

Võistlusel toime pandud rikkumise uurimine ja võimaliku karistuse määramine on võistluse juhi ülesanne.

Otsuse võistleja karistamiseks teeb võistluse juht.

Protesti esitamise ajalimiit on määratletud FIA rahvusvahelises spordikoodeksis.

4.1 VASTUTUS

Kui pole teistmoodi sätestatud, on kõik õigusrikkumised ja rikkumised karistatavad, olgu nad siis tahtlikud või hooletusest tingitud.

Ka katsed reeglite rikkumist toime panna on samuti karistatavad.

Iga füüsiline või juriidiline isik, kes võtab osa süüteost või rikkumisest, ka kaasosalise või algatajana, on samuti karistatav.

Võistleja vastutab kogu meeskonna ja külaliste käitumise ning tegevuse eest.

4.2 MÄÄRUSTE RIKKUMISED

Määruste rikkumiseks loetakse ka järgmised tegevused:

1. Iga tegevus, mille eesmärgiks on otseselt või kaudselt anda altkäemaksu võistlusega seotud ametnikule või muule isikule (kes on korraldaja poolt ükskõik, mis viisil määratud aitama võistlust läbi viia), samuti nende isikute poolt ükskõik, milline tegevus, mille eesmärk on altkäemaksu vastu võtta.
2. Iga tegevus, mille eesmärgiks on võistlusel osalemine või sellele registreerumine võistlusautoga, mis pole tehnilist kontrolli edukalt läbinud.
3. Igasugune pettuslik või tahtlik tegu, mis riivab võistluse või autospordi huviseid.
4. Igasugune püüdlus, mis on vastuolus FIA eesmärkidega.

5. Väljaütlemised, teod või kirjutised, mis põhjustavad EAL-ile, selle liikmetele või ametnikele moraalset või muud kahju, ja samuti EAL poolt kaitstud väärtustele ja mootorisportidele üldisemalt.
6. Osalemine üritusel või tegevusel, mis kahjustab DK või autosporti huve üleüldiselt.
7. Võistluse ametnike korralduste ja suuniste mittetäitmine või täitmisest keeldumine.
8. Võistluse ametnikkudega koostööst keeldumine või nende töö ja/või tegevuse segamine ning uurimisele kaasaaitamisest keeldumine.
9. Iga ohtlik toiming või ohutusmeetme rakendamisest loobumine, mis loob ohtliku situatsiooni.
10. Füüsiline kontakt või ähvardamine sellega, mille eesmärgiks on kahjustada või vigastada osalejat, EAL-i liiget, korraldusmeeskonna liiget, dopingukontrolliametnikku.
11. Ebasportlik käitumine. Igasugune ausa mängu reeglite rikkumine võistlusel, ebasportlik käitumine või katse mõjutada Võistluse tulemust vastupidiselt spordieetikale.
12. Katseaja tingimuste rikkumine.
13. Keeldumine ülevaatusest või auto komponentide uurimisest, kui seda nõuab tehniline kontroll või võistluse juht.

4.3 VÕISTLEJA POOLT RIKKUMISED

Võistleja kuulub karistamisele alljärgnevatel juhtudel:

1. Võistleja eirab ja ei täida võistluse juhendis olevaid nõudeid.
2. Võistleja eirab kohtunike või ametlike isikute märkusi ja hoiatusi.
3. Ebasportlik käitumine ja/või ohuolukorra tekitamine.
4. Väljaspool võistlusrada kehtestatud kiiruspiirangutest mitte kinni pidamine.
5. Rehvide soojendamine ("Burnout") väljaspool selleks ettenähtud ala.
6. Suitsetamine selleks mitte ettenähtud alal.
7. Võistlusautos suitsetamise karistus on kohene võistleja diskvalifitseerimine.
8. Võistleja on tarvitanud narkootilisi aineid või alkoholi.
9. Võistleja ja/või meeskonnaliikmete poolt psühhotroopsete ainete tarvitamine.
10. Boksiala ei vasta boksiala reeglitele.
11. Juhul kui võistlusautost lekib rajale vedelikke rohkem kui üks kord võistluse jooksul.
12. Boksialas kasutatakse lahtist tuld.
13. võistluspaiga mis tahes rikkumine/lõhkumine. Näiteks teekattesesse aukude puurimine, võrkaia välja venitamine, vedelikkude maha valamine, haljasala rikkumine jne.

4.4 KARISTUSTE SKAALA

Karistuse määr sõltub rikkumise iseloomust ja juhtumi tagajärgedest.

Ükskõik millise karistustest võib määrata peale sellekohase uurimise läbiviimist.

Karistusi võib määrata järgmiselt:

1. Hoiatus.
2. Rahaline karistus (trahv).
3. Võistluste auhinnarahast ilma jätmine.
4. Kohene diskvalifitseerimine.
5. Korduv rikkumine, diskvalifitseerimine.
6. Võistluskeeld, DK ettepanekul sõitjalitsentsi peatamine EAL-i poolt.

4.5 TRAHVID

1. Võistleja ei saa enne võistlust jätkata, kuni trahv(id) on tasutud.
2. Trahvi määrab võistluse juht, DK või EAL.
3. DK registreeritud võistluste promootor võib määrata maksimaalselt €1000 trahvi igale, võistlejale või osalejale, kes kahjustab organisatsiooni toimimist, organisatsiooni kliente või partnereid.

4.6 DISKVALIFITSEERIMINE

1. Iga võistleja, kes võistluselt diskvalifitseeritakse jääb automaatselt ilma ka õigusest sellel võistlusel auhinda saada.
2. Mistahes viisil ohtlikult käituva võistleja ja/või tema meeskonna liikme korral kuulub võistleja diskvalifitseerimisele võistluselt ja/või võistluspaigast füüsilisele eemaldamisele.
3. Võistleja diskvalifitseerimise otsustab võistluse juht või žürii.
4. Võistluselt diskvalifitseeritud võistleja osavõtutasu ei tagastata.

4.7 VÕISTLUSKEELD

1. Võistluskeeld toob oma kehtivuse ajal kaasa osavõtuõiguse (ükskõik, millises rollis) kaotamise igal võistlusel, mis peetakse EAL territooriumil, või igas FIA poolt tunnustatud riigis.
2. Võistluskeeld tühistab ühtlasi iga registreeringu võistlusele, mis toimub võistluskeelu ajal. Tasutud osavõtumaksu ei tagastata.
3. Võistluse juhil on õigus teha ettepanek EAL-ile võistleja sõitjalitsentsi peatamiseks või ära võtmiseks.

4.8 VÕISTLUSKEELD KATSEAJAGA

- Võistleja katseaja tingimused esitatakse ja kinnitatakse EAL-i poolt.
- EAL poolt määratud võistluskeeld kehtib ainult oma riigi territooriumil.

4.9 TULEMUSTE KORRIGEERIMINE

Võistluselt eemaldamise, võistluskeelu või diskvalifitseerimise korral, on võistluse juhil või žüriil õigus võistluse tulemusi korrigeerida. Võistluse juht otsustab, kas paremustulemustelt järgmine võistleja tõstetakse lõpp-protokollis paremusjärjestuses ülespoole.

4.10 AUHINDADEST ILMA JÄTMINE

Võistleja, kes on võistluselt eemaldatud, saanud võistluskeelu või diskvalifitseeritud, kaotab õiguse selle võistluse auhindadele.

4.11 KARISTUSE AVALDAMINE

DK-l on õigus avaldada karistused ja nende põhjused. Karistatutel pole õigust õiguslikeks ettevõtmisteks FIA, EAL või DK poolt teate avalikustanud isiku vastu, samas on neil apelleerimisõigus.

5 VÕISTLUSE ÜLDINFO

5.1 VÕISTLUSAUTO TEHNILINE VASTAVUS

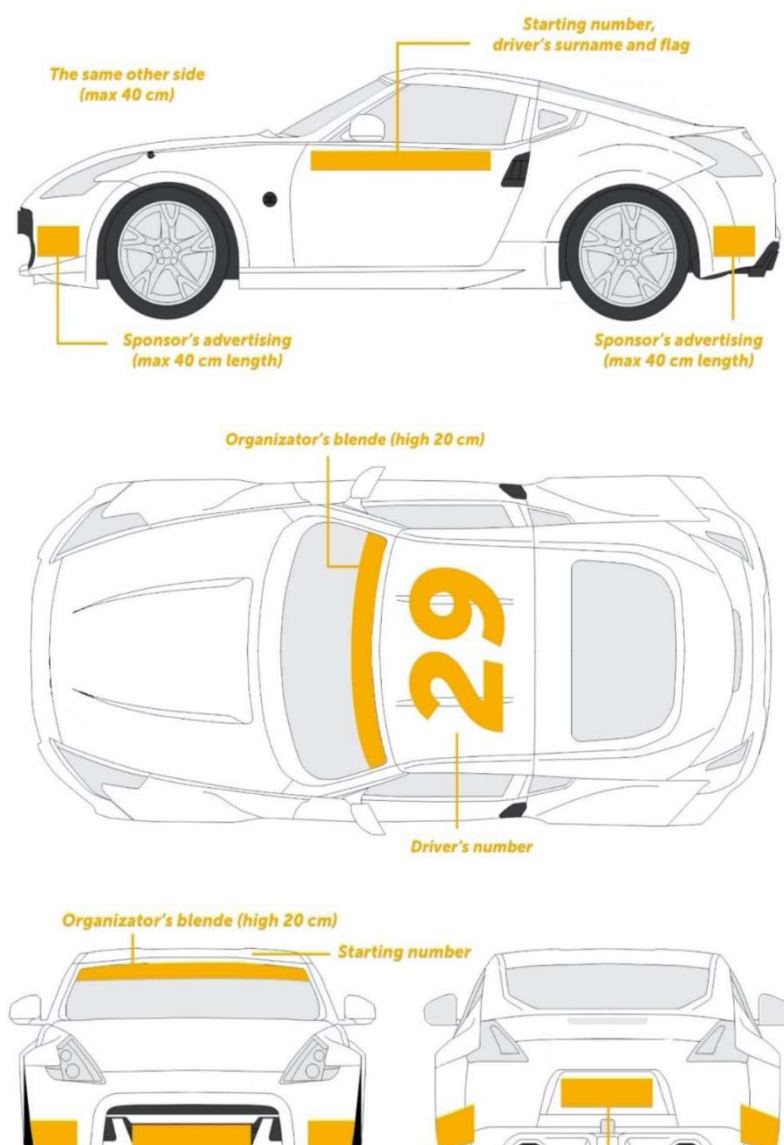
1. Tehnilisel kontrollil on õigus mitte lubada võistlustel osalema võistlusautot, kui see ei vasta kehtivatele tehnilistele tingimustele või hindab seda ohtlikuks.
2. Kogu võistluse vältel peab auto olema komplektne.
3. Õnnetuse korral võib erandi teha võistluse juhi ja/või tehnilise kontrolli äranägemisel.
4. Võistlusautost ei tohi lekkida vedelikke.

5.2 VÕISTLUSNUMBRID JA REKLAAM AUTODEL

- Kõik vajalikud kleebised, embleemid ja logod peavad olema ettenähtud moel nähtavad.
- DK ja võistluse korraldaja sümboolikat tuleb kasutada vastutustundlikult ja korrektselt.

5.2.1 VÕISTLUSNUMBRID

1. Võistlejal on õigus valida oma stardinumber (vahemikus 2 kuni 999), kooskõlastatult DK-ga (number pole veel teise võistleja poolt valitud).
2. Numbrid määratakse järjekorra alusel. Number 1 on reserveeritud eelneva hooaja sarjade võitjatele, kes soovi korral võivad valida ka mõne muu võistlusnumbri (kui see on saadaval).
3. Kui võistlejalt päringut ei saada, määravad korraldajad nende numbrit.
4. Sõitjatel, kellel on tarvis hooajasisest võistlejanumbrit, palutakse ühendust võtta liis@driftime.ee
5. Võistleja on kohustatud panema oma perekonnanime ja riigilipu (nimekleebis) mõlemale küljele akende alla.
6. Sarja maks sisaldab ühe komplekti nimekleebiseid.
7. Nimekleebise hävinemisel on vaja tellida asenduseks nimekleebis. Asenduseks nimekleebis on tasuline. Nimekleebis on saadaval vaid ettetellimisel.
8. Võistlejate numbrid kleebitakse iga võistlusautol ettenähtud asukohtadele. Joonis 1
9. Katusenumber on kohustuslik juhul kui korraldaja selle väljastab.



Joonis 1

5.2.2 REKLAAM AUTODEL

Reklaam võistlusautol ei tohi olla vastuolus FIA spordikoodeksiga ega vastava riigi kehtiva reklaamiseadusega.

1. Reklaam võistlusautol ei tohi takistada võistleja vaatevälja.
2. Võistlusautol peavad olema kleebised, mis antakse välja DK ja/või võistluse korraldaja poolt ning täpsustatakse vajadusel võistluse juhendiga, bülletääni, memo või muu kokkulepitud suhtlusvahendi kaudu.
3. Võistlejaid võidakse võistluse põhiselt kohustada kasutama spetsiifiliste sponsorite kleebiseid või märke.
4. Esiklaasile võib kleepida ainult korraldaja poolt ettenähtud kleebiseid. Muude siltide või kleebiste asetamine esiklaasile on rangelt keelatud.
5. Kõik kleebiste asukohad võistlusautol on toodud Joonis 1.
6. Kõik Joonis 1 toodud alad on reserveeritud võistluse korraldaja poolt ja sinna ei ole lubatud muude kleebiste (näiteks võistleja sponsor) kleepimine. Korraldaja ei pruugi kõiki reserveeritud alasid.
7. Ettenähtud kleebiste komplektid jagatakse võistlejale võistlusel registreerimisel.

5.3 OHUTUS

5.3.1 ÜLDINE OHUTUS

1. Turvalisus on kõigile võistlusel osalejatele.
2. Võistleja peab austama ja järgima võistluse ametniku korraldusi ja märguandeid ning võistluse reegleid.
3. Vabatreeningu ja võistluse ajal võib võistleja driftimiseks kasutada vaid selleks ettenähtud võistlusrada.
4. Võistluste ametnik võib mistahes ajal kohustada võistlejat ja/või tema meeskonna liiget tegema alkoholijoobe või narkojoobe tuvastamise testi. Joobe tuvastamisel vastav isik eemaldatakse võistluselt. Samad nõuded kehtivad ka korraldaja meeskonna suhtes.
5. Suitsetamine on lubatud vaid selleks ette nähtud märgistatud aladel.
6. Üldine kiirusepiirang väljaspool võistlusrada on 30 km/h ja bokside piirkonnas on kiirusepiirang 20 km/h.
7. Võistlusel peab kohal olema kvalifitseeritud päästemeeskond koos kvalifitseeritud meedikuga.

5.3.2 BOKSIALA OHUTUS

1. Võistluse juht või tema poolt määratud ametnik vastutab boksi ala, raja turvalisena hoidmise eest ja muude reeglite ja protseduuride järgimise eest.
2. Võistlusauto mootorit tuleb käivitada mootori küljes oleva starteriga kasutades autos olevat vooluallikat.
3. Tankimine on lubatud vaid selleks eraldi ette nähtud alas või meeskonna boksi alas.
4. Tankimine on keelatud stardirivi ja stardialas.
5. Tankides tuleb tagada selle ohutus. Tankimisel peab kohal olema täiendav meeskonnaliige, kes on varustatud vähemalt 6 kg kaaluva käsikustutiga.

5.3.3 STARDIALA JA STARDIRIVI ALA OHUTUS

1. Stardialasse sisenedes peab võistlusauto juhiaken olema suletud. Turvavõrgu, käerihmade ja kinnise kiivri olemasolul on lubatud täielikult avada või eemaldada juhiaken. Kiivri visiir peab avatud või eemaldatud juhiakna korral olema stardi hetkel ja võistlussõidu käigus suletud.
2. Stardirivi alasse sisenedes on võistleja kohustatud kandma kogu turvavarustust.
3. Kui võistleja turvavarustuses esineb puudusi ja võistleja peab seetõttu lahkuma stardirivi alt või paluma puuduoleva turvavarustuse toomist, rakendatakse võistlejale automaatselt 5 minuti reeglist lähtuv hooldusaeg.

5.3.4 OHUTUS VÕISTLUSRAJAL

1. Võistlusrajal on vastassuunas liikumine rangelt keelatud. Võistluse juht võib seda erandkorras ohutuse tagamiseks lubada.

2. Võistlusrajal toimunud avarii, rikke või muu ohtliku juhtumi korral lehvitavad rajakohtunikud koheselt punast lippu.
3. Punase lipu korral peavad võistlejad viivitamatult hoo maha võtma, lõpetama driftimise ja jätkama sõitmist võistlusraja lõppu, kui seda on ohutu teha.
4. Võistluse juht võib nõuda auto rajalt eemaldamist, kui see auto on ohtlik kaasvõistlejatele liiga aeglase kiiruse, ebastabiilse sõidu, lekkivate vedelike või mõnel muul põhjusel.
5. Kui võistlusautol esineb võistlusel või treeningul tehniline rike, tuleb võistlusauto võistlusrajalt võimalikult kiiresti eemaldada.
6. Rikke või avarii korral eemaldavad võistlusauto rajal võistluse ametnikud.
7. Võistlusrajale ei tohi liikuda enne kui kõik võistlusautod on rajalt lahkunud või täielikult peatunud ja võistluse juht on andnud selleks loa.
8. Võistleja meeskonna liikmed ei ole lubatud võistlusrajale.
9. Võistlejatel ja meeskondade liikmetel pole lubatud minna võistlusrajale autode küljest eemaldunud tükke või muid objekte üles korjama. Nad võivad paluda rajakohtunikul võimalusel need tükid rajalt ära tuua.
10. Avarii või rikke korral peab võistleja jääma autosse kuniks võistluse ametnikud annavad loa võistlusautost väljumiseks.
11. Tulekahju korral on võistlejal õigus ka loata võistlusautost väljumiseks veendudes enne selle ohutuses.
12. Võistlusauto, mis osaleb avarii, sõidab rajalt välja või läheb rikki, peab võimalusel lahkuma võistlusrajalt sõites võistlusraja sõidusuunas ning võimalusel vältima ideaaltrajektoiril sõitmist. Võistlusauto pukseerimisel peab käituma samamoodi.
13. Võistluse juht võib õnnetuse korral kohustada võistlejat tervisekontrolli minema. Sellisel juhul ei ole võistlejal lubatud võistleva enne päästemeeskonna meedikute nõusolekut.
14. Peale avariid võib tehniline kontroll hinnata võistlusauto ohutust ja sobivust edasiseks võistlemiseks.
15. Kui võistlusauto esiklaasis on mõrad, võib tehniline kontroll nõuda visiiriga kinnise kiivri kasutamist.

5.3.5 RAJA KONTROLL

Võistluse juht ja peahindaja peavad veenduma, et võistlusrada on ohutu ja võistlusvalmis vabatreeningu, kvalifikatsiooni ja võistluse eel.

5.4 KINDLUSTUS

1. EAL rahvusvahelise, rahvusliku ja rahvaspordi sõitjalitsentsiga kaasneb õnnetusjuhtumi kindlustus <https://www.autosport.ee/kindlustus>.
2. Igal võistlejal on soovituslik omada ka autospordiks sobivat isikukahju kindlustust.
3. Korraldaja ei vastuta rahaliselt võistlusauto kahjustumise, võistleja meditsiinikulude või mis tahes varustuse või infrastruktuuri kahjustamise või kaotamise eest, välja arvatud juhul, kui see on korraldaja hooletuse tagajärg.

5.5 MÄRGUANDED

- Võistlusrajal kasutatakse märguanneteks eelistatult lippe ja/või elektroonilisi tabloosid.
- Võistlusrajal märguannete andmiseks kasutatakse punast ja rohelist lippu.
- Kui võistleja eirab ametniku lipu või valguspaneeli antud juhiseid, võib võistluse juht võistlejat karistada.

5.5.1 MÄRGUANDED RAJAL

1. Punane lipp - avarii, õli, autode tükid või muu oht rajal. Sõidusessioon on peatatud, katkestada drift, sõita aeglaselt boksi- või stardirivi alasse või oota edasisi juhtnõore rajakohtunikelt
2. Roheline lipp - tähistab, et rada on takistustest vaba ja võistlusvalmis.

5.5.2 MÄRGUANDED STARDIS

Stardikohtunik võib anda märguandeid:

- käega
- rohelise lipuga
- stardifooriga
- Rajale ei tohi liikuda ilma stardikohtuniku lubava märguandeta.

5.5.3 PAARISSÕIDUD

- Paarissõitude tulemuse väljakuulutamiseks peatatakse võistlusautod peale driftimise lõppu.
- Paarissõidu võitjale antakse märku lipuga (mis ei tohi olla punane aga roheline) või käemärguannetega.
- Kordussõidu määramise korral keerutatakse lippu või kätt märguandja pea kohal.

5.6 VÕISTLUSEL DOKUMENTIDE KONTROLL

Dokumentide kontroll toimub võistluse sekretäri juhtimisel, võistluspaiga sekretariaadis kohapeal.

1. Dokumentide kontrollis tuleb:
 - a. Esitada osavõtuavaldus
 - b. Osavõtuavaldusel peavad olema täidetud kõik kohustuslikud väljad
 - c. Osavõtuavaldusel peavad kõik esitatud andmed peavad olema tõesed
 - d. Osavõtuavaldus peab olema võistleja poolt allkirjastatud
 - e. Tõendada võistlejalitsentsi olemasolu. Juhul kui alaliidu poolt on väljastatud võistlejalitsentsi kaart tuleb see esitada koos osavõtu avaldusega.
 - f. Tõendada, et osavõtutasu on tasutud.
 - g. Alaealine võistleja peab esitama lapsevanema või ametliku eestkostja kirjaliku loa alaealise võistlusele osalemiseks.
2. Valeandmete esitamine
 - a. Osavõtuavaldus, milles esitatakse teadlikult valeandmeid, loetakse kehtetuks ja võistlejat ei lubata võistlusele.
 - b. Sellise osavõtuavalduse esitamist loetakse Spordikoodeksi rikkumiseks. Tasutud osavõtumaksu ei tagastata.
3. Registreerunud ja dokumentide kontrolli läbinud võistleja saab sekretariaadist:
 - a. Võistleja osaleja kaardi ja/või käepaela
 - b. Kahe meeskonnaliikme osaleja kaardid ja/või käepaelad
 - c. Võistluse ja sponsorkleebised
 - d. Tehnilise kontrolli lehe
 - e. Muud korraldaja poolt vajalikud materjalid
4. Peale dokumentide kontrolli ja kleebiste paigaldamist peab võistleja minema võistlusautoga talle ettenähtud ajal tehnilisse kontrolli.

5.7 TEHNILINE KONTROLL

5.7.1 ÜLDISED REEGLID

Turvalisuse tõstmiseks kontrollitakse iga võistluse eel üle võistlusautode tehniline seisukord ja võistleja turvavarustuse vastavus nõuetele.

Ilma tehnilist kontrolli läbimata võistluse vabatreeningule ja võistlusele ei lubata.

Võistluse jooksul, võidakse võistluse juhi või tehnilise kontrolli otsusel läbi viia lisakontrolle.

Tehnilise kontrolli otsus on lõplik.

Võistleja kohustused ja vastutus:

1. Võistlusele registreerudes võistleja kinnitab, et võistlusauto ja võistleja turvavarustus vastavad tehnilistele reeglitele ja turvavarustust kasutatakse vastavalt nõuetele.

2. Võistleja vastutab kogu võistluse vältel, et auto ja turvavarustus vastavad tehnilistele nõuetele.
3. Võistleja peab jõudma tehnilisele tehnoülevaatusel **võistluse tehnilise kontrolli ajakavas** toodud ajal ning esitama võistlusauto, selle dokumentatsiooni ja võistleja turvavarustuse.
4. Tehnilise kontrolli läbimine ei vabasta võistlejat ega tema meeskonda võistlusauto ja turvavarustuse tehnilistele nõuetele vastavuse eest vastutamisest.

5.7.2 TEHNILISE KONTROLLI PROTSEDUUR

Tehniline kontroll toimub kinnisel tehnilise kontrolli alal kuhu lubatakse võistleja meeskonnast üks inimene koos võistlusautoga.

1. Võistlusel tehnilise kontrolli peab kohale minema võistleja või tema esindaja koos võistlusautoga järgmistel tingimustel:
 - a. Esitama peab dokumentide kontrollis saadud tehnilise kontrolli lehe
 - b. Võistlusauto peab olema võistlusvalmis ja komplektne
 - c. Esitama peab võistleja sõiduvastuse, mis vastab kehtivatele tehnilistele tingimustele
 - d. **Kui soovitakse kaasreisijaga vabatreeningu sõite, peavad olema täidetud lisanõuded (p.5.7.5)**
 - e. Kui võrreldes eelmise tehnilise kontrolliga on tehtud võistlusautole muudatusi tuleb sellest tehnilist kontrolli informeerida
2. Tehnilise kontrolli edukal läbimisel:
 - a. võistlusautole kleebitakse "Ready to Drift" kleebis
 - b. **kaasreisijaga vabatreeningu sõitudeks kleebitakse lisa "Ready to Drift" kleebis**
 - c. võistlusauto võib osaleda vabatreeningul, kvalifikatsioonis ja võistlusel
3. Kui tehnilises kontrollis leitakse puudusi:
 - a. puudused võib kõrvaldada ainult boksisalas
 - b. tehnilise kontrolli saab uuesti minna esimesel tehnilise kontrolli vabal ajal
 - c. peale puuduste kõrvaldamist ei ole vabatreeningule pääs garanteeritud
 - d. tehnilise kontrolli teistkordsel mitte läbimisel võistlusautot võistlusele ei lubata

5.7.3 LISAKONTROLL

1. Võistluse juhi või tehnilise kontrolli otsusel võidakse, mistahes ajahetkel teha lisakontroll
2. Avarii või muu rikke korral tuleb võistlusauto esitada tehnilisele kontrollile ülevaatamiseks
3. Kui võistlusauto jätkamine ei ole lubatud eemaldab tehniline kontroll „Ready to Drift“ kleebise

5.7.4 VÕISTLEJA TURVAVARUSTUS

1. Võistleja peab sõitude ajal kandma nõuetekohast turvavarustust.
2. Võistleja turvavarustust kontrollitakse tehnilise ülevaatuse käigus.
3. Võistleja turvavarustus peab olema puhas, korras ja sobivas mõõdus.
4. Turvavarustus peab olema terve. Ei tohi olla rebendeid, avausi, läbi kõigi kihtide õmmeldud tikandeid ega õmblusi, mis ei ole tootja poolt tehtud.
5. Sünteetiline, akrüül, nailon või muu kergesti sulav ja/või süttiv materjal on keelatud. Heaks kiidetud tulekindlad materjalid on näiteks Nomex, Kynol
6. Kiivri külge kaamera panemine on keelatud ja kiivri all kantavad prillid peavad olema purunemiskindlad.

	Street	Semipro	Pro <i>(SK lisa L, peatükk III)</i>
Võistlus kombinesoon	Kohustuslik. Ühes tükis, kogu keha kattev. võistlus-, kardi- või mehaaniku kombinesoon	Kohustuslik. Ühes tükis, kogu keha kattev, tulekindel. FIA2000 või kõrgema sertifikaadiga kombinesoon. Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Ühes tükis, kogu keha kattev, tulekindel. FIA2000 või kõrgema sertifikaadiga kombinesoon
Võidusõidujalatsid	Kohustuslik. Kinnised, tulekindel.	Kohustuslik. Kinnised, tulekindel. FIA 8856-2000 sertifikaadiga. Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Kinnised, tulekindel. FIA 8856-2000 või 8856-2018 sertifikaadiga.
Kindad	Kohustuslik. Tulekindel. FIA poolt heakskiidetud	Kohustuslik. Tulekindel. FIA 8856-2000 sertifikaadiga. Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Tulekindel. FIA 8856-2000 või 8856-2018 sertifikaadiga.
Kiiver	Kohustuslik. Tulekindla sisuga. FIA homologeering FIA standard 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Tulekindla sisuga. FIA homologeering FIA standard 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Tulekindla sisuga. FIA homologeering FIA standard 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, 8860-2018
Balaclava (kiivrisukk) Aluspesu Sokid (üle pahkluu)	Soovituslik. Tulekindel.	Kohustuslik. Tulekindel. FIA 8856-2000 sertifikaadiga. Homologeering võib olla aegunud mitte rohkem kui 5 aastat.	Kohustuslik. Tulekindel. FIA 8856-2000 või 8856-2018 sertifikaadiga.
HANS	Ei ole kohustuslik (olenevalt rajast, võistluse juhendis)	Kohustuslik	Kohustuslik

5.7.5 KAASREISIJAGA SÕIDUD

1. Kaasreisijaga sõidud on lubatud ainult vabatreeningutes.
2. Võistleja ametnik (stardirivi ala kohtunikud ja/või võistleja juht) peab heaks kiitma kõik kaasreisijate sõidud.
3. Võistleja kes soovib teha vabatreeningul kaasreisijaga sõitu, peab olema läbinud vastava tehnilise kontrolli.

Kaasreisijaga sõitu tegeva võistlusauto lisanõuded:

4. Võistlusautos peab olema kõrvalistuja iste
5. Kõrvalistuja iste (kinnitused ja vööd) peab vastama juhi istmega samadele nõuetele

Kaassõitja varustus:

6. Kogu keha katvad, vähe tuleohtlikud riided.
7. Kiiver, peab vastama juhi varustusele.
8. Kinnised jalanõud.
9. Pikad sokid, mis katavad pahkluu.
10. Kindad
11. HANS – vajadus antakse teada **võistleja juhendis**

5.7.6 AUTO VAHETAMINE

Võistleja võib vahetada autot ühel korral võistleja jooksul.

5.7.6.1 MITME AUTO KASUTAMINE VABATREENINGUTEL

1. Vabatreeningutel on lubatud kahe auto kasutamine.
2. Vahetusest tuleb teavitada enne esimese kvalifikatsiooniringi algust.

5.7.6.2 MITME AUTO KASUTAMINE KVALIFIKATSIOONIS JA PAARISSÕITUTES

1. Mitme erineva auto kasutamine kvalifikatsioonis ja paarissõitutes on keelatud.
2. Erandjuhul, kui võistlusauto muutub võistluskõlbmatuks, võib võistleja kvalifitseeruda ühe autoga ja sõita paarissõitutes teise autoga.
 - Samas klassis võistleja ja kvalifitseerunud võistlusauto autot ei ole kõlblik selliseks vahetuseks.
 - Võistleja saab võistlusautot vahetada, küsides selleks tehnilise kontrolli ja võistleja juhi luba
 - Võistlusautot saab vahetada ainult enne paarissõite, kui paarissõidud on alanud, siis autovahetusi ei lubata.
3. Pro klassi eliminaatortabeli Top-8 sõidus, lähtuvalt punktis 5.9.8.1 Kahjustused kokkupõrke tagajärjel toodud juhule, kui ei saada võistlusautot võistluskorda, on võimalik võistleja juhilt küsida luba auto vahetuseks.
 - Vahetusauto peab olema läbinud tehnilise kontrolli.
 - Vahetusauto ei tohi sama klassi Top-8s osalev.
 - Loa küsimine ei garanteeri et võistlusauto vahetust lubatakse.
4. Ühe võistlusautoga saab osaleda ainult üks võistleja.
 - Erijuhtumi, saab enne võistlust kokku leppida korraldaja ja võistleja juhiga.

6 VÕISTLUS

6.1 VÕISTLUSRADA

1. Võistlus peab toimuma rajal, millel on vähemalt kolm pööret ja see peab sisaldama vähemalt kolme hinnatavat punkti/ala.
2. Raja pikkus peab olema vähemalt 300 m ja raja laius peab võimaldama paarissõite.
3. Rajal peab olema ohutuse tagamiseks piisav arv rajakohtunikke.
4. Raja kuju võib lisaks markeerida koonustega.
5. Raja elemendid
 - Drifti trajektoor on võistluse hindajate poolt paika pandud ja võistlejate koosolekul selgitatud ideaalne raja läbimise trajektoor.
 - Rada markeerivad koonused on koonused, mis määravad raja kuju.
 - Clippingu punktid (nina clip) on punktid rajal, mis asuvad kurvi siseosas ja on märgitud koonustega ja/või markeeritud värviga rajale.
 - Clippingu alad (saba clip) on alad rajal, mis asuvad kurvi välisosas ja on märgitud koonustega ja/või markeeritud värviga rajale.
 - "touch & go" ala on saba ala, mis koosneb ühest (1) koonusest

6.2 BOKSIALA

1. Bokside piirkonnas liiklemisel juhendatakse parema käe reeglist.
2. Võistlejal on kohustuslik hoida boksis 6 kg tulekustuti nähtaval kohal. Tulekustuti peab olema taadeldud ja töökorras.
3. boksisalal parkiva võistlusauto all peab olema vedelikke mitte läbi laskev aluskate, mis on vähemalt 10 cm suurem võistlusauto gabariitidest kõigis neljas suunas.
4. Boksisalal tekkinud olmeprügi ja kasutatud rehvid tuleb lahkudes võtta endaga kaasa.
5. Ohtlikuid jäätmeid ei tohi jätta boksisalale. Need tuleb võtta lahkudes endaga kaasa ning viia ohtlike jäätmete kogumiskonteineritesse.
6. Boksisalal ei ole lubatud kasutada grilli. Keelatud on lahtise tule tegemine.
7. Boksi alas suitsetamine, väljaspool korraldaja poolt ettenähtud ja markeeritud suitsetamise ala, on keelatud.

6.3 VÕISTLEJATE KOOSOLEK

1. Võistlejate koosolek toimub vastavalt võistluse juhendis toodud ajakavale ja/või teatatakse võistluse juhi otsusega võistluse ajal.
2. Võistleja ja/või meeskonna esindaja kohalolek on neile ette nähtud koosolekutel kohustuslik.
3. Võistlejate koosolekule on lubatud ainult võistleja, tema meeskonnaliige või tema spotter.
4. Võistlejate koosolekut juhivad peahindaja ja/või võistluse juht.
5. Võistlejate koosolekul selgitatakse võistlusreegleid, spetsiifilisemalt uusi reegleid ja regulatsioone, mis puudutavad antud võistlust.
6. Võistlejate koosolekul tutvustatakse raja kuju, raja olukorda, hindajate poolt ette nähtud ideaalset sõidujoont, sealhulgas clippingu punktide ja clippingu alade paigutust.
7. Kui võistleja pole ilma eelneva loata ja piisava põhjusega koosolekul esindatud, võidakse võistlejale määrata karistus.
8. Kvalifikatsiooni ja paarissõitude võistlejate koosolekul peavad võistlejad olema võistluskombinesoonis.
9. Võistleja, kes puudub vabatreeningu võistlejate koosolekult, eemaldatakse esimeselt vabatreeningult oma sõidugrupis.

6.4 VABATREENING

1. Vabatreeningul ei ole lubatud kasutada võistlusautot, mis on võistlusele registreerimata ja ei ole läbinud tehnilist kontrolli.
2. Vabatreeningul on lubatud kahe võistlusauto kasutamine.
3. Vabatreeningu ajal on võistleja lubatud võistlusrajale ainult stardikohtuniku märguandega.
4. Võistlusklasside vabatreeningu ajad on määratud võistluse ajakavaga.
5. Võistluse ajal on võistlejal ja/või võistleja meeskonnaliikme rangelt keelatud võistlusautoga:
 - Väljaspool ettenähtud oma klassi vabatreeningu aega võistlusrajal harjutamine.
 - Võistluse territooriumil väljaspool võistlusrada ja väljaspool võistluse territooriumi harjutamine.
6. Vabatreeningul osalemine ei ole kohustuslik.

6.5 VÕISTLUSE FORMAAT

1. Peale vabatreeninguid jagatakse võistlus kahte ossa - kvalifikatsioon ja paarissõidud.
2. Kvalifikatsioonisõitudes sõidab võistleja üksinda ja teda hinnatakse hindajate poolt punktidega trajektoori, nurga, stiili ja kiiruse eest.
3. Kuni 32 parimat võistlejat pääsevad paarissõitudesse, võisteldes paaridena elimineerimise meetodil, kuni viimane paarissõit ehk finaali selgitab võitja.
4. Võitmaks paarissõidus, tuleb jälitajal täpselt kopeerida eessõitja trajektoori, kiirust ja stiili. Võistleja, kellel kahe sõidu punktide kogusumma on suurem, loetakse paarissõidu võitjaks ja liigub edasi järgmisesse vooru.
5. Võistluse katkemisel enne paarissõitude lõppu, moodustatakse paremusjärjestus kvalifikatsioonitulemuste põhjal.

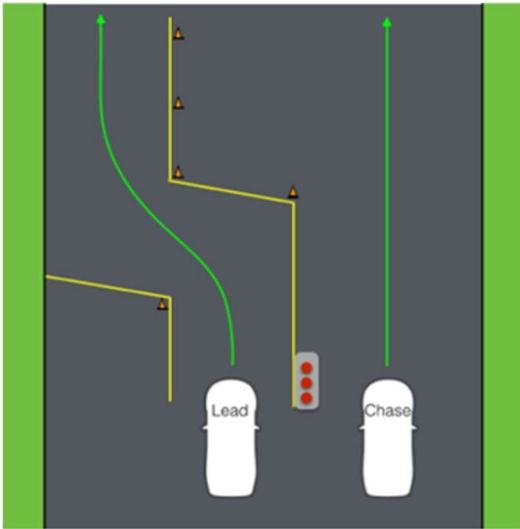
6.6 STARDIJOONE PROTSEDUUR

1. Korraldaja peab tagama võistlejatele võimalikult võrdsed stardi tingimused.
2. Stardiprotseduur peab olema korraldaja poolt võistlusjuhendis täpselt kirjeldatud.
3. Võistleja on kohustatud saabuma stardijoonele talle ettenähtud ajal.
4. Stardinimekirja peab avalikustama hiljemalt 15 minutit enne esimest starti.
5. **Võistleja stardijoonele õigeaegselt mitte ilmumist võrdsustatakse selle sõidu kaotusega.**
6. Enne starti paigutatakse võistlusautod stardijoonele.
7. Soojendussõidu ja esimese paarissõidu vahel peab võistleja jääma oma autosse, kuni talle antakse luba sõita stardijoonele. Välja arvatud juhul, kui on võistluse seisak ja stardirivi kohtunik annab loa autost väljumiseks.

6.7 STARDIPROTSEDUUR

1. Stardijoon asub võistlusraja alguses.
2. Stardijoon on iga kvalifikatsiooni ja paarissõidu alguspunkt.
3. Stardikohtunik annab stardi stardifoori, lipu või käemärguannetega.
4. Eessõitja peab startima kohe kui stardikohtunik on andnud stardimärguande.
5. Stardis võib olla märgitud tempokoonustega žikaan eesmärgiga eessõitja kiiruse vähendamiseks, et ei toimuks jälitaja eest ärasõitu. Joonis 2
6. Kui eessõitja tabab paarissõidu ajal žikaanis ühte või mitut koonust, peatatakse paarissõit millest teavitab rajakohtunik punase lipu märguandega, enne hindamise alasse sisenemise joont (*initiation*).
7. Kui eessõitja stardib liiga vara või liiga hilja, fikseeritakse rikkumine ja antakse kordusstart.
8. Kui paarissõitudes eessõitja eksib stardiprotseduuri vastu, jätkub sõit kuni punase lipuni.
9. Korduva rikkumise korral kuulutatakse võitjaks jälitaja.
10. Jälitaja ei tohi ületada drifti alustamise joont esimesena.
11. Korduva rikkumise korral kuulutatakse võitjaks eessõitja.
12. Stardiprotseduuri korrektset täitmist jälgivad stardikohtunik ja võistluse juht.

13. Kui hindajad näevad, et eessõitja või jälitaja kasutab ebaausaid võtteid (tõstab jala gaasilt, pidurdab, sõidab põhjuseta aeglaselt või laveerib), et suurendada sõitjate vahelist distantsi, võib võistlejat karistada ebaausate võtete kasutamise eest.



Joonis 2

6.7.1 TEMPOKOONUSED(PACE CONES)

Tempokoonused on koonused, mis on paigutatud võistlusraja keskele pärast stardijoont. Võistlejad peavad kuni nende koonusteni sõitma külg-külje kõrval. Tempokoonuste kaugus stardijoonest sõltub võistlusrajast.

6.7.2 VAHE HOIDMINE

Tempokoonuste ja täisgaasi tsooni vahel peab eessõitja jälgima jälitatavat autot ja kindlustama, et kahe auto omavaheline vahemaa ei ületaks 10 meetrit.

6.7.3 TÄISGAASI TSOON(FULL THROTTLE ZONE)

Täisgaasi tsoon on mõlemal võistlusraja poolel olevate koonustega märgitud kast. Selle kasti pikkus on 20-50 meetrit (olenevalt rajast). Võistleja peab selles tsoonis otse kiirendama. Täisgaasi tsoonis peab võistleja gaas põhjas kiirendama järgmisesse kasti – ligiduskasti.

6.7.4 LIGIDUSKAST(PROXIMITY BOX)

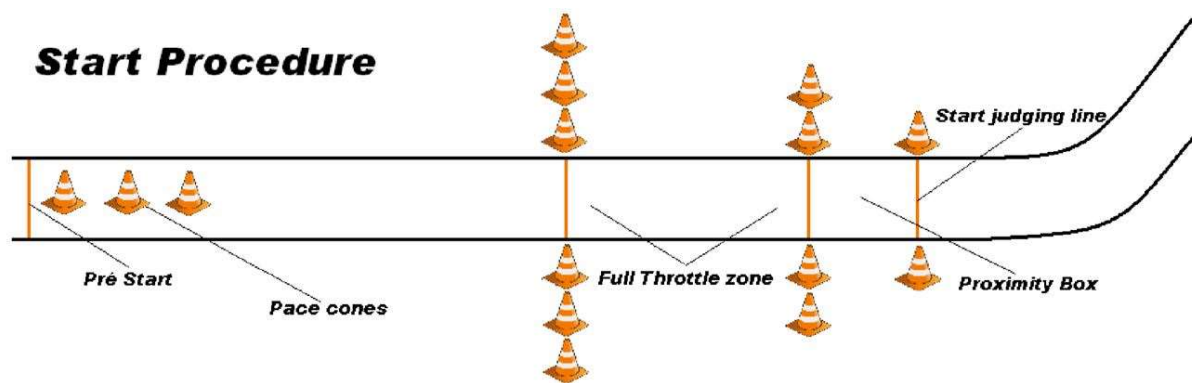
Ligiduskast on mõlemal raja poolel olevate koonustega märgitud kast. Selle kasti pikkus on 15 meetrit. Mõlemad autod peavad samaaegselt olema mõne auto osaga selles kastis.

6.7.5 LIIGA SUUR VAHEMAA

Kui autode omavaheline vahemaa on suurem kui 15 meetrit ja nad ei ole samaaegselt ligiduskastis, võivad hindajad kuulutada selle sõidu kehtetuks. Rajakohtunikud näitavad sellisel juhul võistlejatele punast lippu.

6.7.6 HINDAMISE ALUSTAMISE JOON(START JUDGING LINE)

Hindamise alustamise joon on märgitud ühe koonusega mõlemal võistlusraja poolel. Sellel joonel peavad mõlemad võistlusautod olema külge ees.



Joonis 3

6.7.7 STARDIPROTSEDUURI MUUTMINE

Koonused täisgaasi tsoonis võivad muutuda olenevalt rajast. Muudatustele juhatakse tähelepanu võistlejate koosolekul.

6.8 KVALIFIKATSIOON

6.8.1 KVALIFIKATSIOONI SÜSTEEM

1. Kvalifikatsioonisõidud sõidetakse võistlusautode numbrite järjestuses. Näiteks: auto nr 1 sõidab esimesena ja auto nr 99 viimasena.
2. Igas kvalifikatsioonigrupis osalevate võistlusautode maksimaalne arv öeldakse võistlejate koosolekul. See oleneb võistlusraja kujust ja pikkusest.
3. Võistlejad peavad sooritama vähemalt 1 kvalifikatsioonisõidu, maksimaalselt on võimalik sõita 2 kvalifikatsioonisõitu.
4. Võistleja peab olema võistlusvalmis hiljemalt siis, kui temast 2 autot eespool olev võistleja stardib.
5. Kui võistleja ei ilmu õigeaegselt kvalifikatsioonisõidu starti, kaotab ta kvalifikatsiooniringi. Välja arvatud juhul, kui võistluse juht on andnud hilisemaks stardiks loa.

6.8.1.1 KVALIFIKATSIOONI TULEMUSED

Ametlikud kvalifikatsioonitulemused avaldatakse tunni jooksul pärast **vastava võistlusklassi kvalifikatsiooni lõppu**. Olenevalt kvalifikatsiooni sõitude tulemustest pääsevad parimad 32 (Top-32) või 16 (Top-16) võistlejat paarissõitutesse. Juhul, kui üks või rohkem paarissõitutesse kvalifitseerunud võistlejat ei saa osaleda paarissõitutes, on korraldajal õigus tõsta madalamalt kvalifitseerunud võistlejad paremusjärjestuse alusel eliminaatortabelisse. Kvalifikatsioonis saavutatud punktid sellest ei muutu. **Street klassi kvalifikatsioonis peab võistleja saama vähemalt 35 punkti paarissõitutesse pääsemiseks.**

6.8.2 SOOJENDUSSÕIT KVALIFIKATSIOONIS

Soojendussõite võib lubada võistluse juht juhul kui rajal on toimunud ootamatuid muudatusi, mis on oluliselt mõjutanud raja haakuvust. Näiteks vihmased.

Sellest antakse teada võistlejate koosolekul või stardirivi alas.

6.8.3 REHVIDE SOOJENDAMINE

Rehvide soojendamine on lubatud ainult kindlaks määratud rehvisoojendustsoonis.

Rehvisoojendustsooni suurus ja kuju sõltuvad rajast ja seda tutvustatakse võistlejate koosolekul.

6.8.4 REHVIDE VAHETUS JA HOOLDUS

Rehviahetused ja väiksemad muudatused / parandused kvalifikatsiooni sõitude vahel on lubatud.

6.8.5 VÕISTLUSAUTO TEHNILINE RIKE

Võistleja, kelle võistlusautol on tehnilisi probleeme enne oma sõidu starti, võib sõita oma kvalifikatsiooni sõidu hiljem järgmistel tingimustel:

1. Võistlusauto on remonditud ja tehniline kontroll on andnud nõusoleku.
2. Võistluse juht on andnud nõusoleku.
3. Sõita saab oma kvalifikatsiooni sõidu kvalifikatsiooni stardinimekirja lõpus.
4. Antud kvalifikatsiooni vooru viimasest sõidust ei ole veel 5 minutit möödunud.
5. Kui tehniline probleem esines kvalifikatsioonisõitude esimeses voorus ja võistlusautot ei saadud õigeaegselt korda, siis võistlejal on endiselt õigus startida teises voorus eelpool toodud tingimustel.

6.8.6 TESTISÕIDUD

Pärast avariid võib võistleja või tema meeskonnaliige paluda kohtuniku kaudu võistluse juhilt, maksimaalselt kahte testsõitu enne kvalifikatsioonisõite, veendumaks auto ohutuses ja remonttööde kvaliteedis.

6.8.7 HINDAMINE KVALIFIKATSIOONIS

6.8.7.1 KVALIFIKATSIOONI HINDAMISE KRITÈRIUMID

Võistlejalt oodatakse julget, pühendunud sisenemist hindamis alale ja suure nurgaga drifti alustamist. Driftida tuleb läbi kõigi välimiste hindamise alade (Clippingu ala) ja kõigile sisemistele hindamispunktile (Clippingu punkt) võimalikult ligidalt. Seda tuleb teha maksimaalse võimaliku nurga ja kiirusega, tehes kiireid, puhtaid ja agressiivseid poolevahetusi. Võisteldes oma oskuste kõrgeimal tasemel hindajate poolt kirjeldatud võistlusrajal näitab võistleja oma taset auto kontrollimisel.

Sõidu ajal tehtud vigade ja ebatäpsuste eest vähendatakse võistleja lõpptulemusest punkte.

Näiteks võistleja ei kasuta rajal olevaid Clippingu alasid, ei ulatu Clippingu punktideni, teeb seda väikese nurgaga või teeb sõiduvigu ja sõidujoone parandusi.

6.8.7.2 PUNKTISÜSTEEM KVALIFIKATSIOONIS

Võistlejal on võimalik koguda ühes sõidus maksimaalselt 100 punkti. Kvalifikatsiooni sõite hinnatakse kolme kriteeriumi alusel.

- Sõidujoon - 35 punkti
- Sõidunurk - 35 punkti
- Sõidustiil (sisenemine, pühendumus ja voolavus) - 30 punkti
 - juhul kui antud võistlusel mõõdetakse ja hinnatakse kiirust, siis stiil 20 punkti ja kiirus 10 punkti

Iga toodud kriteeriumi hindab erinev sõltumatu hindaja.

6.8.7.2.1 SÕIDUJOONE HINDAJA

Sõidujoone hindaja jälgib võistleja driftimise joont, mis koosneb sisenemise, Clippingu alade ja Clippingu punktide läbimise ning kurvist väljumise trajektooriga. Punkte antakse võistlejale, kes läbib driftides võistlusraja ettenähtud trajektooriga ja on piisavalt lähedal kõigile Clippingu aladele ja Clippingu punktile.

6.8.7.2.2 SÕIDUNURGA HINDAJA

Sõidunurga hindaja jälgib võistleja driftimise nurka sõidujoone suhtes kurvides sisenedes, keset kurvi ja kurvist väljumisel. Võistleja peab suutma hoida maksimaalset driftimise nurka läbi terve kurvi ja väljuma kurvist auto driftimise nurka muutmata.

6.8.7.2.3 SÕIDUSTIILI HINDAJA

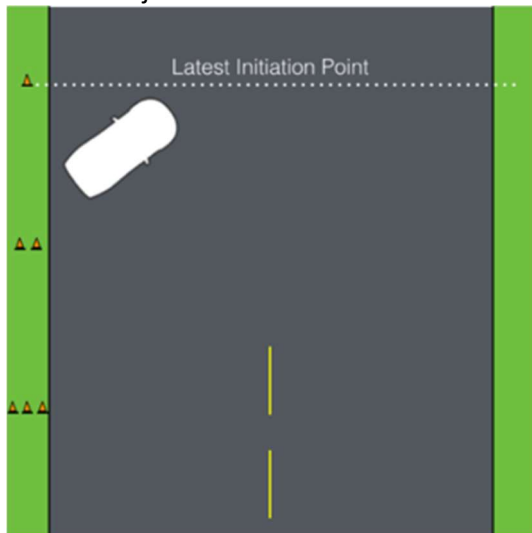
Sõidustiili hindaja punktid jagunevad 3 osaks

1. Sisenemine (*Initiation*). Joonis
 - Varajane sisenemine. Hindamise alustamise koonused märgivad hinnatava ala algust.

- Saavutades sisenemisel kiiresti soovitud nurga.
 - Sujuv sisenemine, sujuv nurga vähendamine ja sujuvad parandused.
2. Voolavus (raja ühtlane läbimine, kurvide ühendamise sujuvus).
 - Sujuv liikumine poole vahetusel.
 - Maksimaalne roolinurga kasutus (äärest äärde).
 - Auto käitumine rajal on rahulik, sõit on sujuv.
 3. Pühenduvus (gaasi kasutus, võimalikult „äge“ läbimine)
 - Ühtlane gaasi kasutus.
 - Kiiruse hoidmine, kasutades hoogu, hindamise aladesse jõudmiseks.
 - Kogu raja laiuse kasutamine.
 4. Kiirus (juhul kui mõõdetakse)
 - Täpsustatakse võistlejate koosolekul.

6.8.7.3 HINDAMISE ALASSE SISENEMINE KVALIFIKATSIOONIS

Kvalifikatsioonis peab võistlusauto ületama hindamise alustamise joone driftides. Hindamise alustamise joont märkivad koonused on asetatud võistlusraja serva järjestuses „3, 2, 1“. Joonis 4



Joonis 4

6.8.7.4 SÕIDUJOOON

Võistlejat hinnatakse selle järgi, kas ta suudab hindaja poolt määratud sõidujoonest kinni pidada. Punkte saab Clippingu alade läbimise ja Clippingu punktide läheduse eest, kuid neid võidakse määrata ka "touch & go" aladele. Joonepunktid jagatakse rajal sektorite kaupa. Joonis 5

Sõidujoone hindaja teeb mahaarvamisi ka kui võistlusauto rattad väljuvad etteantud võistlusrajalt:

1. Üks ratas rajalt väljas - iga rikkumise eest arvestatakse maha kaks (2) punkti.
2. Kaks ratast rajalt väljas - iga rikkumise eest arvestatakse maha viis (5) punkti.
3. Kolm ratast rajalt väljas - esimese rikkumise eest lahutatakse kümme (10) punkti.
Teistkordsel rikkumisel samas sõidus antakse sõidu eest null (0) punkti.
4. Neli ratast rajalt väljas - null (0) punkti.

Mahaarvamise näited:

- Ei jõua hindamis tsoonide ja punktideni (*Missing zones and clips*)
- Ratas üle joone (*Tire off course*)
- Vale trajektoori (*Off line*)
- Rada markeeriva koonuse tabamine

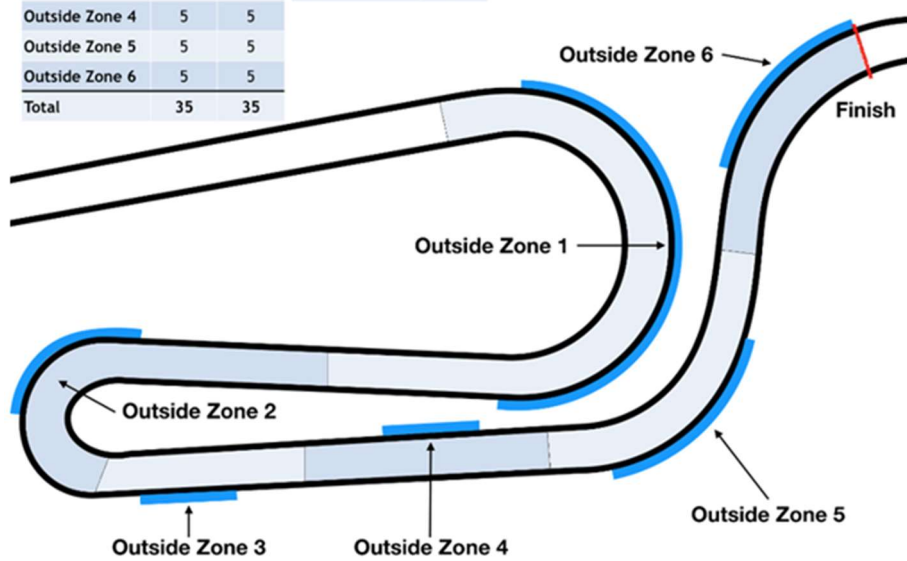
6.8.7.5 SÕIDUNURK

Võistlejat hinnatakse tema võime järgi hoida hindaja poolt määratud maksimaalset driftimise nurka läbi terve kurvi ja väljuma kurvist auto driftimise nurka muutmata. Nurgapunktid jagatakse igal rajal sektorite kaupa. Joonis 5

Mahaarvamise näited:

- Otsesõit (*Straightening*)
- Väike nurk (*Lack of angle*)
- Parandamine (*Angle corrections*)
- Topelt sisenemine (*Double initiation*)

AREA	LINE	ANGLE	STYLE	
Outside Zone 1	10	10	Fluidity	15
Outside Zone 2	5	5	Commitment	15
Outside Zone 3	5	5	Total	30
Outside Zone 4	5	5		
Outside Zone 5	5	5		
Outside Zone 6	5	5		
Total	35	35		



Joonis 5

6.8.7.6 SÕIDUSTIIL

Sõidustiil on jagatud kaheks komponendiks, pühendumus ja voolavus.

Pühendumine

- Ühtlane gaasi kasutus.
- Ühtlase kiiruse hoidmine.
- Põnev sõit - rajapiiretele ja rajaäärele enesekindel lähenemine.

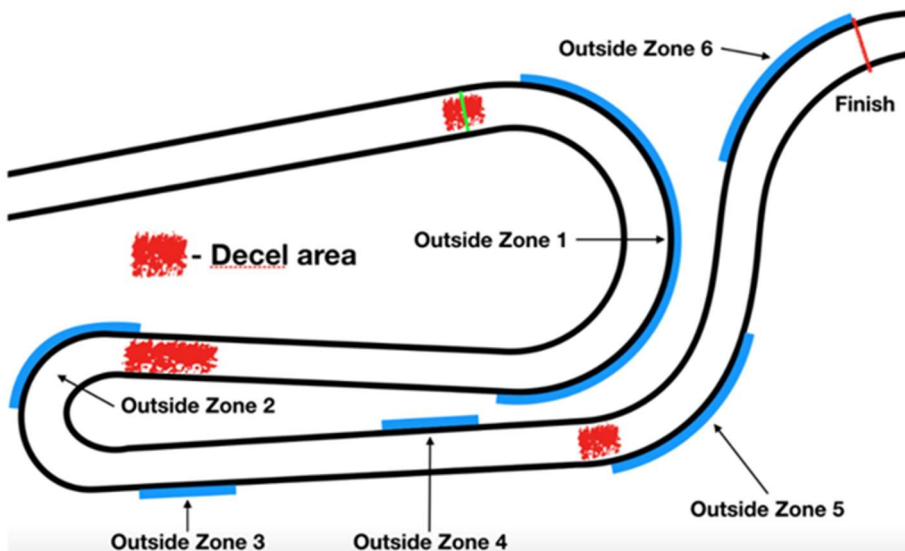
Voolavus

- Sujuvad poolevahetused.
- Sõidunurga hoidmine.
- Auto käitumine on rahulik ja voolav.

Juhul kui mõõdetakse ja hinnatakse kiirust, siis kiiruse saab jagada kaheks komponendiks, sisenemiskiirus ja raja läbimise keskmine kiirus. Sisenemise kiiruse mõõtmisel antakse ette sihtkiirus, mille peab sisenemisel saavutama punktide saamiseks. Keskmist kiirust hinnatakse lõigul hindamise alustamise joonest finišini. Võimalusel kasutatakse keskmise kiiruse hindamiseks telemetriat.

Mahaarvamise näited:

- Enne drifti alustamist gaasi vähendamine
- Drifti alustamine pärast hindamise alustamise joont .
- Aeglustamine väljaspool aeglustus tsoone. Joonis (*Decel area*)
- Arg lähenemine rajapiiretele või rajaäärele.
- Aeglane poolevahetus.
- Sõidunurga astmeline korrigeerimine.



Joonis 6

6.8.7.7 NULL PUNKTID KVALIFIKATSIOONIS

Null (0) punkti antakse kvalifikatsioonisõidu eest järgmistel juhtudel:

1. Võistleja ei alusta driftimist.
2. Clippingu punktis või clippingu alal koonuse tabamine.
3. Võistlusauto ettenähtule vastupidine driftimise nurk.
4. Võistlusauto pikem otsesõit.
5. Võistlusrajal võistlusauto kontrollimatu ümber oma telje pöörlemisel (piruett).
6. Võistlusauto 4 ratast väljuvad etteantud võistlusrajalt.
7. Võistlusauto 3 ratast väljuvad etteantud võistlusrajalt samal sõidul teistkordselt.
8. Võistlusauto peatumine võistlusrajal enne finišit.
9. Sõidu ajal võistlusauto ukse, mootorikatte või taga luugi avanemine.
10. Kui võistleja saab mõlemas kvalifikatsioonisõidus null punkti, eemaldatakse ta võistluselt.

6.8.7.8 VÕRDESED PUNKTID KVALIFIKATSIOONIS

Kui võistleja on kvalifikatsioonis saavutanud oma paremas sõidus võrdse punktisumma teise võistleja parema sõidu punktisummaga, siis rakendatakse lõpliku paremusjärjestuse määramiseks järgmisi samme toodud järjekorras kuni selgub ühe võistleja paremus:

1. kõrgem punktide kogusumma (võistleja kvalifikatsioonisõitude punktide kogusumma)
2. kui üks võistleja sai esimeses kvalifikatsioonivoorus oma parima tulemuse ja teine võistleja teises voorus siis paremaks loetakse esimeses voorus saavutatud tulemust.
3. Võistleja parema tulemuse sõidujoone punktid.
4. Võistleja parema tulemuse sõidunurga punktid.
5. Võistleja parema tulemuse sõidustiili punktid.
6. Võistleja halvema tulemuse sõidujoone punktid.
7. Võistleja halvema tulemuse sõidunurga punktid.
8. Võistleja halvema tulemuse sõidustiili punktid.
9. Võistlusnumbri järgi. Väiksema registreerimisnumbriga võistleja saab kõrgema koha.

6.8.8 FORCE MAJEURE

Teatud asjaoludel võidakse kvalifikatsioon katkestada, näiteks vihmase, suurem õnnetus vms. Kui katkestus toimub teise kvalifikatsioonivooru ajal arvestatakse paremusjärjestuse määramisel ainult esimese kvalifikatsioonivooru tulemusi.

Kui katkestus toimub esimese kvalifikatsioonivooru ajal ja teist kvalifikatsioonivooru ei toimu, loetakse kõik võistlejad kvalifitseerunuks. Paremusjärjestuse meetodi otsustab võistluse juht.

6.9 PAARISSÕIDUD

Pärast kvalifikatsiooni toimuvad paarissõidud. Kvalifikatsioonitulemuste põhjal moodustatakse võistluspaarid. Võistluspaarides kahe sõidu (eessõit ja jälitav sõit) tulemusena otsustatakse võitja, kes liigub eliminaator-süsteemis edasi järgmisele paarissõidule. Viimase võistluspaari sõitudest selgitatakse välja ka võitja.

1. Võistleja on kohustatud võistlema paarissõidus sama autoga, millega ta kvalifitseerus.
2. Kui võistleja ei ilmu õigeaegselt paarissõidu starti, käivitatakse paarissõit ilma tema osalusega ja sellega lõpeb tema osalemine võistlusel.
3. Kui võistleja hoiab rada kinni 5 minutit pärast enda paarissõidu lõppu, diskvalifitseeritakse võistleja võistluselt.

6.9.1 PAARISSÕIDU SÜSTEEM

1. Paarissõidu võistluspaarid pannakse paika eliminaatortabelis (võistluspuu):
2. Võistlus korraldatakse eliminaatorsõitude formaadis
3. Kvalifitseeritud võistlejad paigutatakse eliminaatortabelisse vastavalt nende kvalifikatsioonipositsioonile.
 - Näiteks esimesena kvalifitseerunud võistleja sõidab kolmekümne teisena kvalifitseerunud võistleja vastu jne.
 - Eliminaatortabelid on võistlusjuhendis määratud kas Top-32 või Top-16
 - Tabeli näidised Lisa 1
4. Paarissõidud koosnevad kahest vastastikku võistlussõidust, kus võitja tõuseb järgmisele tasemele.
 - Kõrgemal kohal kvalifitseerunud võistleja juhib esimest paarissõitu - eessõitja (*lead driver*).
 - Juhtiv sõitja vahetub järgnevas samade võistlejatega sõidus.
5. Paarissõidu viigi korral sõidetakse kordussõit (*One more time*), millest esimeses sõidus on eessõitjaks kõrgemal kohal kvalifitseerunud võistleja.
 - Maksimaalselt tehakse kaks kordussõitu.
 - Finaali ja kolmanda koha paarissõitutes ei ole piirangut kordussõitude arvule.
6. Kui paarissõidus üks võistlusauto ei võistle siis teine võistlusauto peab tegema läbisõidu (*By run*). Läbisõidu kohustus täpsustatakse võistlejate koosolekul.

6.9.2 SOOJENDUSSÕIDUD PAARISSÕITUTES

1. Soojendussõidud paarissõitutes on võimalikud kui kvalifikatsioon ja paarissõidud toimuvad erineval päeval.
2. Enne esimest eliminaatortabeli sõitu (Top-32/16) saavad kõik võistluspaarid ühe soojendussõidu enne oma paarissõitu. Kahe auto soojendussõitutesse startimise intervall täpsustatakse võistlejate koosolekul.
3. Järgnevates eliminaatortabeli sõitutes (Top-16/8/4/finaalides) pole soojendussõite, välja arvatud sõidutingimuste oluliste muutuste korral võistluse juhi otsusel.
4. Sellest antakse teada võistlejate koosolekul või stardirivi alas.

6.9.3 REHVIDE SOOJENDAMINE

Rehvide soojendamine on lubatud ainult kindlaks määratud rehvisoojendustsoonis.

Rehvisoojendustsooni suurus ja kuju sõltuvad rajast ja seda tutvustatakse võistlejate koosolekul.

6.9.4 REHVIDE VAHETUS JA HOOLDUS

1. Rehvivahetused on lubatud kahe paarissõidu vooru vahel ja kordussõidu eel.
2. Rehvivahetused, rehvirõhu muutmine ja/või auto seadistuse muutmine kahe paarissõidu vahel või soojendussõidu ja esimese paarissõidu vahel pole lubatud. Tühja rehvi startida ei lubata.

3. Kui kokkupõrke tagajärjel vajab võistlusauto, mis ei olnud kokkupõrke põhjustaja, rehvi või ratas vahetust on see lubatud ja tehniline kontroll võib nõuda ka teise võistleja võistlusauto rehvide vahetust, tagamaks võrdsed võistlustingimused.
4. Juhul kui võistlusauto esirehvi on kahjustunud, võib võistluse juht lubada kahjustatud esirehvi vahetada.
5. Rehvivahetused tuleb teha ettenähtud rehvivahetuse asukohas, mille asukoht on teada antud võistlejate koosolekul.

6.9.5 KAHJUSTUSTEGA AUTOD

1. Võistleja, kelle võistlusautol on tehnilisi probleeme ja kes ei saa seetõttu osaleda eliminaatortabeli paarissõitades, peab sellest võistluse korraldajat teavitama nii kiiresti, kui võimalik. Võistluse korraldaja saab siis võimalusel liigutada esimese tabelist välja jäänud võistleja eliminaatortabelisse.
2. Kui võistlusautod põrkavad paarissõidus kokku ja nad ei saa startida järgmisesse paarissõitu tänu kahjustustele, võib neid kahjustusi remontida. Nende sõitjate paarissõit viiakse käimasoleva paarissõitude voo lõppu (Top-32/16/8/4 lõppu).
3. Kui võistlusautod põrkavad kokku paarissõidu voo (Top-32/16/8) lõpus ei ole võistlejatel võimalik kasutada eelnevat reeglit. Sellisel juhul võib võistleja kasutada 5-minuti reeglit.
4. Võistlusele võib naasta kui võistlusauto on remonditud ja tehniline kontroll on andnud selleks nõusoleku.

6.9.6 HINDAMINE PAARISSÕITUDES

6.9.6.1 PAARISSÕIDU HINDAMISE KRITERIUMID

Paarissõidul hindajad vaatavad, kumb võistleja paarissõidus paremini sõidab. Hindajad jälgivad nii esimest kui teist sõitu. Võrreldakse mõlemat eessõitu üksteisega ja mõlemat jälitussõitu üksteisega. Kogutulemusena paremini esinenud võistleja kuulutatakse paarissõidu võitjaks. Kui hindajad ei suuda kahe sõidu põhjal võitjat välja selgitada kuulutatakse välja kordussõit. Kui hindajad ei suuda kordussõidu põhjal otsust langetada, võetakse mõlemad sõidud (esimene sõit ja kordussõit) arvesse. Kui sõitude põhjal endiselt paremust ei selgu kuulutatakse paarissõidu võitjaks kvalifikatsioonis parema tulemuse saavutanud võistleja.

6.9.6.2 EESSÕITJA (LEAD DRIVER) EESMÄRGID

Eessõitja peab nagu kvalifikatsiooniski üritama teha ideaalse sõidu:

1. Sooritama 100 punktile kvalifitseeruv sõit.
2. Jälgida etteantud ideaalset sõidujoont.
3. Driftida võimalikult suure nurgaga.
4. Läbida Clippingu alad ja hoida Clippingu punktide lähedusse.
5. Ühtlase kiiruse hoidmine ja ainult ettenähtud aeglustustsoonides aeglustamine. Joonis 6
6. Sooritage jälitav eessõit.

6.9.6.3 JÄLITATAV (CHASEABLE) EESSÕIT

Jälitav eessõit võimaldab jälitajal temale püstitatud eesmärkide täitmist. Jälitava eessõidu puhul eessõitja:

1. Hoiab ühtlast ja ennustatavat kiirust.
2. Järgib toodud aeglustusalasid.
3. Läbib Clippingu alad ja hoiab Clippingu punktide lähedusse.
4. Eessõitjal on õigus valida drifti kiirus ja iseloom, kuid see peab olema sarnane tema vabatreeningul ja kvalifikatsioonis tehtud sõitudega.
5. Eeltoodust mitte kinni pidamine mõjutab hindajate hindamistulemust.

6.9.6.4 JÄLITAMATU (UNCHASEABLE) EESSÕIT

Jälitamatu eessõit ei võimalda jälitajal temale püstitatud eesmärkide täitmist. Jälitamatu eessõidu puhul eessõitja:

1. Mängib põhjendamatult kiirusega
2. Ei järgi toodud aeglustusalasid, kas eksimuse tõttu või proovib eest ära sõita.
3. Ei läbi Clippingu alasid ja ei hoiu Clippingu punktide lähedusse.
4. Sõit on hektiline, sisaldab mitmesuguseid vigu ja ebakõlasid, mis muudavad jälitajale driftimise matkimise või eessõitjale järgi jõudmise raskeks või võimatuks.
5. Jälitamatu eessõit toob miinuspunkte eessõitjale.

6.9.6.5 JÄLITAJA (CHASE DRIVER) EESMÄRGID

1. Drifti tuleb alustada hiljemalt hindamise alustamise joonel.
2. Eessõitjale tuleb kogu aeg hoida võimalikult lähedale.
3. Eessõitja sõidunurka tuleb matkida või sõita eessõitjast parema nurgaga.
4. Eessõitja poolevahetusi ja sõidujoont tuleb kogu võistlusraja vältel matkida.
5. Eessõitja sõidustiili tuleb kogu võistlusraja vältel matkida.
6. Jälitaja peab kogu võistlusraja vältel driftima ja mitte tegema vigu.
7. Jälitaja peab näitama oma võimeid võrreldes eessõitjaga.

6.9.6.6 MÖÖDASÕIT

Eessõitjast möödumine on paarissõidus lubatud ainult kui:

1. Eessõitja on võistlusrajalt väljas või täielikult sõidujoonest väljas.
2. Jälitaja võib mööduda ainult Clippingu punkti poolt.
3. Jälitaja võib mööduda eessõitjast ainult sisekurvist.
4. Jälitaja saab eessõitjaks, kui ta on eessõitjast täielikult möödunud.
5. Reeglipärase möödasõidu korral jälitaja muutub eessõitjaks ja ta peab võistlussõidu lõpule viima eessõitjana vastavalt hindamiskriteeriumitele.
6. Eessõitja kellest sõideti reeglipäraselt mööda, saab sellisel juhul puuduliku sõidu.
7. Mitte reeglipärase möödasõidu eest saab jälitaja puuduliku sõidu.

6.9.6.7 PUUDULIK PAARISSÕIT

Puuduliku paarissõidu eest saab null punkti.

Kui võistleja teeb paarissõidu ajal mõne järgmistest vigadest, ei saa võistleja selle sõidu eest punkte, mida seetõttu nimetatakse puudulikuks paarissõiduks:

1. Võistlusrajal piruett.
2. Vastassuunaline drift (driftimine raja selles punktis nõutud vastupidise nurga all).
3. Võistlusauto pikem otsesõit.
4. Sõidu ajal võistlusauto ukse, mootorikatte või taga luugi avanemine.
5. Kokkupõrge teise võistlusautoga kui see hinnatakse välditavaks või ebasportlikuks.
6. Täielikus eduseisus (võistleja tegi ideaalse sõidu ning vastane tegi puuduliku sõidu) oleval võistlejal ei ole lubatud teha liiga turvalist (suure vahega) sõitu.
7. Kolm järjestikust kordusstarti, mis on põhjustatud vigadest.
8. Reeglite vastane möödasõit (tulemuseks puudulik sõit jälitajale).
9. Reeglite pärane möödasõit (tulemuseks puudulik sõit eessõitjale).
10. Eessõitja ei täida seatud eesmärke (jälitamatu eessõit).
11. Jälitaja ei täida seatud eesmärke (passiivne jälitamine).
12. Kui eessõitja teeb puuduliku sõidu ei pea jälitaja driftimist jätkama kui see ei ole ohutu.
13. Kui jälitaja teeb puuduliku sõidu, peab eessõitja oma võistlussõitu jätkama. Kui eessõitja ei jätku oma võistlussõitu fikseeritakse ka temale puudulik sõit.
14. Kui võistleja põhjustab teise võistleja puuduliku sõidu, siis puudulik sõit fikseeritakse põhjustajale.

15. Kui mõlemad võistlejad teevad samas sõidus vea on võimalik, et mõlemale võistlejale fikseeritakse puudulik paarissõit.

Kui võistleja esimene sõit on puudulik paarissõit, teavitab stardirivi kohtunik sellest võistlejat enne teise sõidu algust.

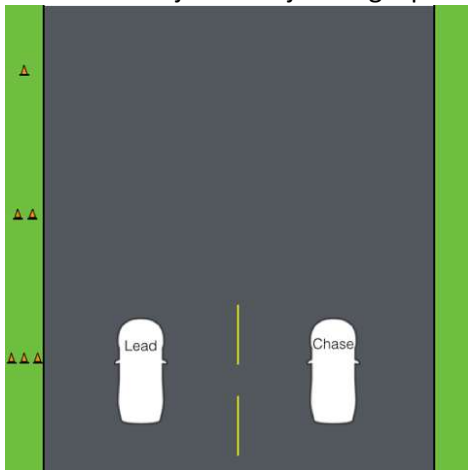
6.9.7 PAARISSÕIDU ALGATAMISE PROTSEDUUR

Võistlusajal märgitakse hindamise alustamise joon ja sõiduradade eraldamise joon. Eessõitja võib driftimise alustamiseks teha jõnksu, kuid peab seejuures püsima oma sõidurajal.

Võistlusel on võimalik kasutada kahte paarissõidu algatamise protseduuri, külg külje kõrval ja/või ühel joonel. Võistlejate koosolekul antakse teada millist protseduuri antud võistlusel kasutatakse.

6.9.7.1 KÜLG KÜLJE KÕRVAL

Jälitaja võib koheselt alustada drifti eessõitja kõrval jälitaja sõidurajal. Jälitaja võistlusauto ei tohi keskjoont ületada enne sõiduraja märgistuse lõppu. Keskjoon lõpeb mõistlikul kaugusel enne hindamise alustamise joont. See annab eessõitjale piisavalt ruumi drifti alustamiseks eessõitja sõidurajal. Samal ajal on jälitajal võimalik hoida eessõitjaga lähedust ja hindamise alustamise joonele liikuda eessõitja suhtes juba õigel positsioonil ja õiges asendis. Joonis 7 Joonis

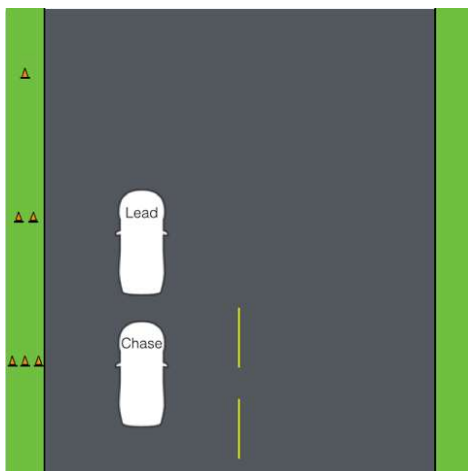


Joonis 7

6.9.7.2 ÜHEL JOONEL

Jälitaja võib liikuda eessõitja sõidurajale eessõitja taha. Jälitaja võib liikuda eessõitjale nii lähedale kui suudab samas jäädes eessõitja taha. Eessõitja saab drifti alustamiseks kasutada kogu eessõitja sõidurada, kuna jälitaja peab jääma eessõitja taha seni, kuni eessõitja on alustanud driftimist.

Joonis 8



Joonis 8

Külg külje kõrval või ühel joonel algatamise protseduuri rikkumine võib kaasa tuua hindajatelt kordusstardi või võistlejatelt punktide mahaarvamise.

6.9.8 KOKKUPÕRKED JA KONTAKT PAARISSÕIDUS

Võistlusautode omavaheline kontakt driftimisel on spordi osana aktsepteeritud. Kontaktiks loetakse kui paarissõidus üks võistlusauto puudutab teist võistlusautot nii, et võistlusautol sõidujoon ja/või sõidunurk ei muutu. Võistlusautode omavahelisel kokkupõrkel paarissõidus kehtivad järgmised juhised ja reeglid:

1. Kui jälitaja sõidab paarissõidus eessõitjale otsa kuna eessõitja ei täida eessõidu eesmärke, sõidab võistlusrajalt välja või vähendab põhjendamatult kiirust, siis võidakse eessõitjat pidada kokkupõrke põhjustajaks.
2. Kui jälitaja sõidab paarissõidus eessõitjale otsa kui eessõitja täidab oma eessõidu eesmärke, loetakse jälitaja kokkupõrke põhjustajaks.
3. Kokkupõrke põhjustaja kaotab sõidu milles toimus kokkupõrge.
4. Kokkupõrke järel peab võistlusauto esitama tehnilisele kontrollile ülevaatuseks.

6.9.8.1 KAHJUSTUSED KOKKUPÕRKE TAGAJÄRJEL

Peale kokkupõrget tuvastavad võistluse juht ja/või hindajad kokkupõrke põhjustaja. Võistleja, kes ei olnud kokkupõrke põhjustaja, võib vajadusel võistlusauto remondiks küsida kuni 10 minutit hooldusaega.

6.9.8.2 KOKKUPÕRGE ESIMESES SÕIDUS

Kui võistleja, kes ei olnud kokkupõrke põhjustaja, võistlusautot ei õnnestu pärast kokkupõrget parandada, veendub tehniline kontroll, et võistlusauto ei ole selle paarissõidu teiseks sõiduks õigeaegselt remonditav ja edastab teabe võistluse juhile, kes kuulutab võistleja selle paarissõidu võitjaks. Võistleja saab selle paarissõidu võitmise eest punkte. Kuna võitnud sõitja ei suuda selle paarissõidu teist sõitu lõpetada, ei liigu ta võistlusel edasi.

Kui ülalnimetatud juhtum leiab aset viimases sõidus, on võistluse juhil õigus võistluse lõpuleviimiseks lubada remondiks täiendavad kuni 20 minutit.

Kui paarissõidu esimesel sõidul purunevad nii eessõitja auto kui jälitaja auto ja nad ei suuda kahjustuste tõttu jätkata ning süüdlaseks ei peeta ühtegi juhti (mõlemad juhid on autod lõhkunud üksteisest sõltumatult), selgitatakse võitja lähtuvalt kõrgemast kvalifikatsiooni tulemusest.

6.9.8.3 KOKKUPÕRGE TEISES SÕIDUS

Kui kokkupõrge toimub paarissõidu teises sõidus, arvestavad hindajad ainult paarissõidu esimese sõidu tulemust.

Kui paarissõidu teisel sõidul purunevad nii eessõitja auto kui jälitaja auto ja nad ei suuda kahjustuste tõttu jätkata ning süüdlaseks ei peeta ühtegi juhti (mõlemad juhid on autod lõhkunud üksteisest sõltumatult), selgitatakse võitja selle paarissõidu esimese sõidu punktide põhjal. Tasavägise punktisumma korral selgitatakse võitja kõrgema kvalifikatsiooni tulemuse alusel.

6.9.9 PAARISSÕITUDE KORDUSED JA TELEMEETRIA

Võimalusel tuleb pärast igat paarissõitu näidata hindajatele videokordust.

Hindamise asukoht peaks olema selliselt valitud, et oleks tagatud parim võimalik vaade võistlusrajale.

Kui hindamisalad pole hindajatele näha, siis tuleb kasutada hindamisel abiks täiendavat lahendust.

Selleks võib olla lipuga rajakohtunik, telemeetria, video, vms.

Korraldajal on õigus võistlusautole vajadusel paigaldada võistluse läbiviimiseks vajalikke lisaseadmeid. Keeldumine toob kaasa võistluselt eemaldamise.

6.10 5 MINUTI REEGEL

Kui paarissõidu käigus tekib tehniline probleem on võistlejal ühel korral võistluse jooksul õigus küsida 5 minutit hooldusaega.

1. 5 minutit hooldusaega saab taotleda võistleja või võistleja meeskonna esindaja raadiosaatjat omavalt võistluse ametnikult. Ametnik edastab vastava palve võistluse juhile ja ootab nõusolekut.
2. 5 minuti hooldusaega hakatakse arvestama boksisalas või rehvivahetuses hetkest kui mehaanik puudutab võistlusautot.
3. Mehaanik ei tohi puudutada võistlusautot väljaspool rehvivahetuse või boksisala. Välja arvatud juhul kui mehaaniku abi palutakse võistlusauto püksiirilt maha laadimisel.
4. Boksisalasse liigutamise ajal on mistahes võistlusauto hooldamine KEELATUD.
5. 5 minuti hooldusaega mõõdab võistluse ametnik kellaga.
6. Võistlusauto peab olema võistluseks valmis 5 minuti pärast.
7. Kui võistlusauto ei lahku boksisalalt stardirivi alasse (peatusega) 5 minuti täitumisel siis võistleja kaotab selle paarissõidu.
8. 5 minuti hooldusaega ei saa osadena kasutada.
9. Kui 5 minuti hooldusaeg on alanud ei saa võistleja sellest enam loobuda.
10. 5 minuti reeglit ei tohi kasutada strateegilistel eesmärkidel.

Alates eliminaatortabeli Top-8 sõitudest on igal võistlejal 5 minutit paarissõiduks ette valmistamiseks. 5 minutit loetakse hetkest kui võistleja võistlusautoga siseneb rehvivahetusse või boksi kuni võistleja sõidab stardirivi alasse (peatusega).

6.11 POODIUMI TSEREMOONIA

Paarissõitude finaalsõidu järel sõidavad finalistid ettenähtud kohta ja ootavad tulemuste väljakuulutamist.

Poodiumitseremoonial on auhindade saajatel kohustuslik kanda oma võistluskombinesooni.

Esinelikul on poodiumitseremoonial osalemine kohustuslik.

Kui võistleja ei ilmu poodiumitseremooniale ja ei ole eelnevalt esitanud võistluse juhile selleks mõjuvat põhjendust taasesitatavas vormis, siis võistleja diskvalifitseeritakse sellelt võistluselt.

Kui võistleja vastu on esitatud protest, lähtutakse poodiumitseremoonia läbiviimisel Spordikodeksi Art. 13.8 Auhindamine

13.8.1 Kui auhinda on saamas võistleja, kelle vastu on esitatud protest, jääb auhind välja andmata, kuni protesti otsus on vastu võetud.

13.8.2 Veelgi enam, kui protesti lahendus või võimalik hilisem apellatsioon võib puudutada ka teistele osavõtjatele antavaid auhindu, ei anta ka neile auhindu kohe välja ja korraldaja väljastab esialgsed tulemused.

13.8.3 Juhul, kui protest puudutab ainult osa tulemustest ja väljastatavatest auhindadest, võib ülejäänud osas tulemused kuulutada lõplikuks ja auhinnad välja anda.

7 VÕISTLUSE PUNKISÜSTEEM

Võistlusel saab punkte vastavalt üldises arvestuses välja sõidetud kohale.

7.1 PUNKTIDE JAOTUS

Kvalifikatsioon		Paarissõidud	
Koht	Punktid	Koht	Punktid
1	12	1	100
2	10	2	88
3	8	3	78
4	6	4	69
5 - 6	4	5 - 8	61
7 - 8	3	9 - 16	54
9 - 12	2	17 - 32	24
13 - 16	1		
17 - 24	0,50		
25 - 32	0,25		
33 - 64	0,10		

7.2 VÕRDESED PUNKTID HOOAJA LÕPUS

Kui sarja, meistri- või karikavõistluse lõpus on võrdsete punktidega mitu võistlejat siis võitjaks kuulutatakse võistleja:

1. kes saavutas hooaja jooksul suurema arvu kõrgemaid tulemusi.
2. kui endiselt on seis võrdne otsustab viimase võistluse tulemus võitja.

8 PROTESTID

Protesti registreerumise, võistleja või võistlusauto sobivuse vastu võib esitada igal ajal, kuid mitte hiljem kui 10 minutit enne esmast võistluse tulemuste avaldamist. Protest telemeetria ja kohtuniku (faktikohtuniku) otsuste vastu ei ole lubatud.

Küsimuse võistlustel toimunu, ametniku tegevuse või osaleja tegevuse kohta võib esitada mitteametliku päringuna.

8.1 PROTEST (TEHNILINE PROTEST)

Tehniline protest on võistleja poolt kirjalikus vormis esitatud protest kaasvõistleja poolt kasutatava tehnilise lahenduse kohta. Esitatud protest peab olema põhjendatud, mõistlik ja põhinema usaldusväärsetel tõenditel.

8.1.1 TEHNILISE PROTESTI ESITAMINE

1. Protesti esitamise õigus on ainult võistlejal või võistleja esindajal.
2. Kui protestida soovitakse mitme võistleja vastu, tuleb need protestid esitada eraldi, välja arvatud juhul, kui konkreetne juhtum on seotud sama sündmusega.
3. Protest tuleb esitada kirjalikult ja protestis peab olema täpselt välja toodud millise võistlusmääruse, tehniliste tingimuste või spordikoodeksi punkti vastu on eksitud.
4. Protest tuleb esitada protesti blanketil allkirjastatult koos kautsjoni tasuga lubatud aja jooksul võistluste sekretärile või tema esindajale.
5. Kõik protestid tuleb suunata võistluse juhile.
6. Võistleja võib igal etapil esitada maksimaalselt 2 protesti.

7. Protesti esitamise tingimuste mittetäitmisel keeldutakse protestist.

8.1.2 TEHNILISE PROTESTI KAUTSJON

Protesti esitamisel tuleb tasuda kautsjon 250 EUR. Kautsjon tuleb tasuda sularahas. Kui võistluse juht ja hindajad otsustavad protesti esitanud võistleja kasuks, tagastatakse protesti kautsjon 250 EUR protesti esitajale. Juhul kui protesti ei rahuldata kantakse kautsjon automaatselt käesoleva võistluse auhinnafondi.

8.1.3 PROTESTIDE LÄBIVAATAMINE

Võistluse juht ja hindajad vaatavad kõik vastu võetud protestid läbi ning teevad otsuse esimesel võimalusel. Võistluse lõpus lubatakse poodiumi tseremoonia läbi viia esialgsete tulemuste põhjal, sõltumata, kas on veel käimas protestide läbivaatamine, mis võib lõplikku tulemust mõjutada. Võistlejad võivad oma protesti või päringu põhjendamiseks kasutada videomaterjale. DK julgustab hindajaid kahtlustuste korral otsuste tegemisel küsima võistlejatelt videomaterjale. Kui osapool pole rahul protesti otsusega, on õigus otsus edasi kaevata EAL apellatsioonikohtusse.

8.2 MITTEAMETLIK PÄRING

Küsimuse võistlustel toimunu, ametniku tegevuse või osaleja tegevuse kohta võib esitada mitteametliku päringuna.

Võistlejad saavad võistluse tulemi kohta esitada mitteametliku päringu kohe, kui ta on lõpetanud oma sõidu.

Mitteametliku päringu esitamine ei tohi segada võistluse ametniku tööd, võistluse käiku ega osalejate turvalisust.

8.2.1 MITTEAMETLIKU PÄRINGU ESITAMINE

1. Mitteametlik päring (küsimus) tuleb esitada kohe peale enda sõitu.
2. Mitteametlik päring (küsimus) tuleb esitada lähimale raadiosaatjaga võistluse ametnikule.
3. Peale mitteametliku päringu edastamist tuleb rada vabastada.

8.2.2 MITTEAMETLIKU PÄRINGU KUULAMINE

Võistluse ametnik, kellele esitati mitteametlik päring, võimalusel leiab kohe sobiva lahenduse, kuid vajadusel võib suunata päringu edasi võistluse juhile. Mitteametlik päring ei pruugi saada kohest vastust. **Vastus antakse hiljemalt üks tund peale finaalide lõppu.**

Kuni tund aega pärast finaalide lõppu, võivad võistlejad uurida hindajatelt, miks nad võitsid või kaotasid paarissõidus. See ei muuda paarissõitude tulemusi. See ei ole protest, vaid võimalus selgituse saamiseks. Võistlejad või nende meeskonnaliikmed ei või selgitusi küsida paarissõitude ajal.

9 ÜLDISED KÄITUMISNORMID

9.1 ÕIGUSTEST LOOBUMINE

Võitlusel osalejad ja akrediteeritud isikud loobuvad võistlusel osalemisega kõikidest õigustest nõuda võistluse korraldajalt või korraldus meeskonna liikmetelt mis tahes viisil võistlusega seotud kahjusid.

9.2 MEEDIA AKREDITEERIMINE

Isikud, kes soovivad võistlusel äriistel eesmärkidel foto või videojäädvustusi teha ning kes soovivad seetõttu ligipääsu väljaspoole üldiselt ligipääsetavaid pealtvaatajate alasid, peavad vastava akrediteeringu saamiseks registreeruma korraldaja juures. Akrediteering sätestab akrediteeritud isiku käitumise ohutusekirjad ning selgitab fotode ja videomaterjali kasutamise kriteeriume.

Akrediteerimistaotluses esitab taotleja vajalikud isikuandmed ja info selle kohta kus jäädvustatud materjali avalikustatakse. Korraldajal on õigus kogu võistluse kestel omandatud materjali koopiatele ja omab õigust neid materjale spordialaga seotult avalikult kasutada. Akrediteerimistingimuste

rikkumisel võidakse isik võistluselt eemaldada. Täpsem info meedia akrediteerimise kohta <https://www.driftime.ee/meedia/>

9.3 KÄITUMISKOODEKS

Käitumiskoodeksi järgimine on ametnikkudele, võistlejatele ja võistlejate meeskondadele kohustuslik.

1. Käitumiskoodeks kehtib igal DK üritusel, sealhulgas testipäevad, ametlikud koosolekud, pressikonverentsid, avalikud esinemised, kokkutulekud, võistlused ja demonstratsiooniüritused.
2. Võistlusega seotud reklaamüritustel ja meediakajastustes tuleb lähtuda käitumiskoodeksist.
3. Võistluse ajal ametnikud, võistlejad ega nende meeskonnaliikmed ei tohi olla joobes ega keelatud ainete mõju all.
4. Hooletust, mis puudutab ükskõik, millist rikkumist või turvalisust, ei tolereerita.
5. Võistleja vastutab kogu meeskonna ja külaliste käitumise ning tegevuse eest.
6. Võistleja on kohustatud võistlusel järgima kodukorda ning üldlevinud hea käitumise tavaid.
7. Võistleja ja meeskond peab igal hetkel lähtuma ohutusest ja professionaalsusest, olema teadlik ümbritsevast keskkonnast, töötajatest, tegudest, käitumisest, sõidukitest ja varustusest.
8. Võistlejal ja tema meeskonnaliikmel on õigus küsida küsimusi ja mõistlikult arutleda kohtunike ja/või hindajatega igal teemal, mis puudutab nende sooritust, võistluse korraldust või hindamist. Võistlussõitude toimumise ajal tuleb küsimustega pöörduda võistluste sekretäri poole. Iga sõitja ja/või meeskonnaliige, kes käitub ebasobivalt kohtunike suhtes, võib saada karistatud viisidel, mis märgitud siin raamatus.
9. Üldine kiirusepiirang väljaspool võistlusrada on 30 km/h ja bokside piirkonnas on kiirusepiirang 20 km/h.
10. Ajavahemikul 22:00 - 07:00 kehtib võistluspaigas öörahu.
11. Korraldajal on õigus hinnata, millised teod või olud satuvad selle eeskirjaga vastuollu.
12. Käitumiskoodeksist kinni pidamata jätmisel võib korraldaja määrata karistuse.

9.3.1 RAADIOSIDE

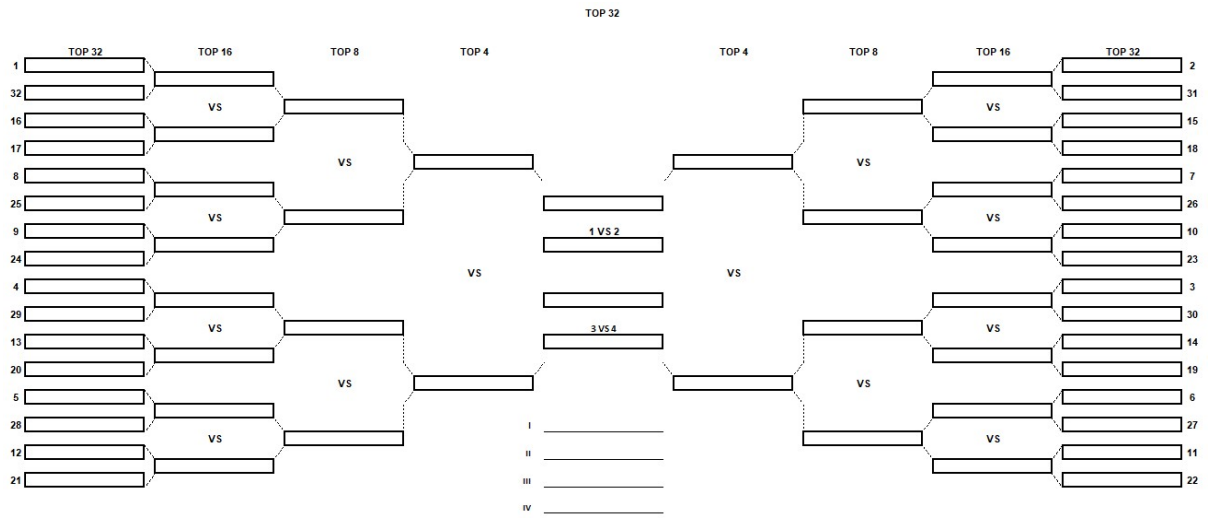
Võistlejate meeskondadel on keelatud kasutada korraldaja poolt kasutatavat raadiosagedust ja kanalit. Ühegi meeskonna raadioside ei tohi segada võistluse juhtimiseks, päästjatele ja teistele võistluse ametnikele vajalikku kasutatavat raadiosidet. Raadiosignaali skaneerimine on keelatud.

9.4 ALKOHOL JA MEELEMÜRGI

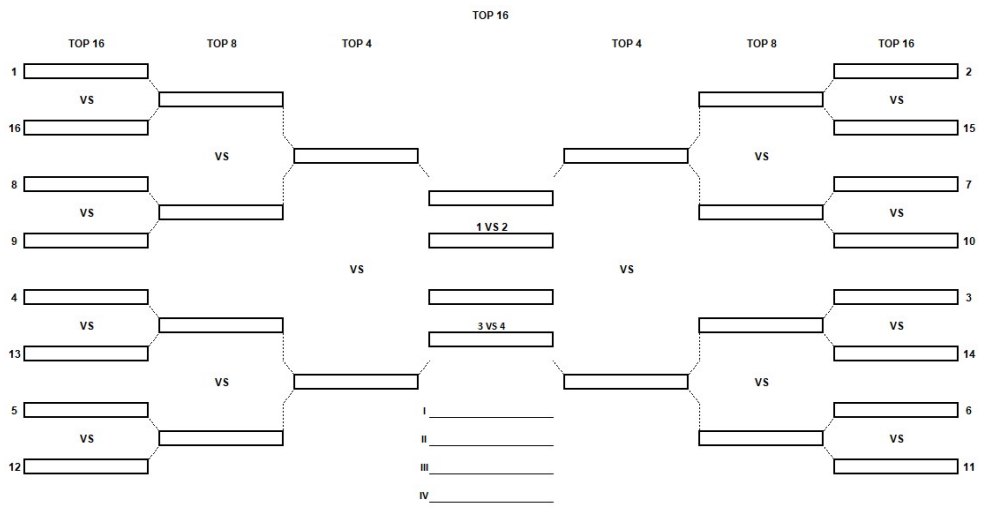
1. Võistluse ajal suhtutakse null tolerantsiga alkoholi, narkootikumide, tulemusi parandavate ravimite (doping) ja/või teiste Eesti Vabariigi poolt keelatud ainete tarvitamisesse. Eeltoodud aineid tarbivad või eeltoodud ainete mõju all olevad võistlejad ja nende meeskonnaliikmed (osaleja kaarti ja/või võistleja sümbolikat kandvad abilised) ei tohi võistluslalal viibida ja peavad kohtuniku või korraldaja esimesel nõudmisel võistluslalalt (k.a. boksilalt) lahkuma.
2. Korraldajal on kahtluse korral õigus igal ajal teha osalejale teste, millega tuvastatakse keelatud ainete tarvitamist. Need võivad olla, puhumine, vereproov või uriiniproov või muud vajalikud protseduurid. Sellise proovi andmisest keeldumisele järgneb karistamine või võistluselt eemaldamine ja võistleja riigi alaliitu või ASNi teavitatakse testidest keeldumisest.
3. Alkoholi- ja dopingukontroll võib toimuda võistluse ajal. Alkoholikontrolli saab võistluse korraldaja teha alkomeetri abil. Kui alkoholitase on kõrgem kui 0,0 promilli, võistleja eemaldatakse võistluselt.
4. Narkootiliste ainete tarvitamise tuvastamiseks saab korraldaja kasutada narko kiirteste.
5. Tulemusi parandavate ravimite tarbimise tuvastamiseks teeb DK koostööd Eesti Antidopingu ja Spordieetika Sihtasutusega, kellel on lubatud tulla võistlusele ette-teatamata võistlejaid testima.

6. Dopingukontrolli protseduur (ja keelatud ainete loetelu) on kooskõlas Maailma Antidopingu Agentuuri ja FIA reeglitega.
7. Positiivse proovi andmise korral võistleja diskvalifitseeritakse võistluselt ja võistleja riigi alaliitu või ASNi teavitatakse positiivsest proovist.
8. Positiivse proovi korral on korraldajal õigus selle testiga seotud kulud võistlejalt sisse nõuda.
9. Võistlejal ei tohi olla mingeid terviseprobleeme, mis mõjutaksid tema juhtimisvõimet.

LISA 1 - ELIMINAATORTABELID



Top-32



Top-16

LISA 2 - TERMINITE SÕNASTIK

Ausa mäng põhimõte (Fair play)	<p>Aus mäng on spordieetika keskne mõiste. Ausat mängu nõutakse igalt sportlaselt. See tähendab, et tuleb kinni pidada spordiala reeglitest, austada kaasvõistlejaid, meeskonnakaaslast, treenereid ja sporti kui sellist.</p> <p>Aus mäng väljendub:</p> <ul style="list-style-type: none"> kohtuniku otsuse vaieldamatus aktsepteerimises, välja arvatud spordialadel, kus kohtuniku otsusele võib järgneda reeglite kohane apellatsioonikaebus; mängimises võidu kui kõige tähtsama peale võistlusspordis, kuid keeldudes sealjuures kategooriliselt rakendamast võidu saavutamiseks lubamatuid vahendeid. <p>Aus mäng on käitumisviis, mis põhineb enesest lugupidamisel ja mis hõlmab:</p> <ul style="list-style-type: none"> ausust, otsekohest ning kindlat ja väarikat hoiakut, kui teised ei mängi ausalt; lugupidamist meeskonnakaaslaste suhtes; lugupidamist vastase vastu nii võidu kui kaotuse korral; lugupidamist kohtuniku vastu. <p>Ausa mängu põhimõtte tähendab suuremeelset ellusuhtumist, mis on soojade ja püsivate inimsuhete aluseks. Aus mäng ei ole ainult võistleja õigus ja kohustus, see on ka treenerite, ametiisikute ja teiste spordiga seotud isikute panus sporti.</p>
ASN	ASN (Autorité Sportive Nationale), Eestis Eesti Autospori Liit (EAL)
Clippingu alad (saba clip)	Alad võistlusrajal, mis asuvad kurvi välisosas ja on märgitud koonustega ja/või markeeritud värviga võistlusrajale.
Clippingu punktid (nina clip)	Punktid võistlusrajal, mis asuvad kurvi siseosas ja on märgitud koonustega ja/või markeeritud värviga võistlusrajale.
DK	Eesti Autospori Liidu Driftikomitee.
Drifti alustamine (Initiation)	Tagaveolise auto ülejuhitavaks viimine, samal ajal suurendades auto sõidunurka sõidusuuna suhtes, samal ajal vastu roolides, et säilitada saavutatud nurk.
Drifti trajektoor	Võistluse hindajate poolt paika pandud ja võistlejate koosolekul selgitatud ideaalne võistlusraja läbimise trajektoor.
Driftimine (Drifting)	<p>Driftimine on vaatamänguline autosporiala, mida saab korraldada püsirajal (kardirajal ja ringrajal) või ajutiselt püstitatud rajal (nt parklas ja ürituseks suletud teel).</p> <p>Driftimine on tagaveolise auto tahtlikult ülejuhitavaks viimine nii, et see hakkab külge ees liikuma. Samal ajal peab juht säilitama auto üle täieliku kontrolli ja liikuma asfalteeritud rajal võimalikult suure libisemisenurgaga ilma, et libisemine kordagi soorituse ajal katkeks ette märgitud punkte läbides stardist finišisse.</p> <p>Driftimiseks loetakse, kui auto tagumise telje pöörderaadius on suurem, kui esimesel teljel ning auto esirattad on suunatud pöördele vastu.</p>
EAL	Eesti Autospori Liit
EDL	Eesti Drifti Liit MTÜ. Mittetulundusühing EAL Driftikomitee eesmärkide täitmiseks
Eessõitja (Lead driver)	Võistleja, kes sõidab paarissõidus jälitaja ees.

Eliminaatortabel	Võistluse formaat, kus võistleja pääseb edasi järgmisesse vooru elimineerimise teel.
Hindajad (<i>Judges</i>)	Võistlusel on 3 hindajat. Iga hindaja vastutab kvalifikatsiooni ajal hindamiskriteeriumide (joone, nurga või stiili) ühe aspekti eest. Paarissõidu ajal jälgivad nad, kuidas võitja selgitamiseks võistlevad omavahel nii eessõitja kui jälitaja.
Hindamise alustamise joon (<i>Start judging line</i>)	Hindamise alustamise joon on märgitud ühe koonusega mõlemal raja poolel. Sellel joonel peavad mõlemad võistlusautod olema külg ees.
Jälitaja (<i>Chase driver</i>)	Võistleja, kes jälitab paarissõidus eessõitjat.
Jälitamatu eessõit (<i>Unchaseable Lead</i>)	Jälitamatu eessõit ei võimalda jälitajal temale püstitatud eesmärkide täitmist.
Jälitatav eessõit (<i>Chaseable Lead</i>)	Jälitatav eessõit võimaldab jälitajal temale püstitatud eesmärkide täitmist.
Kokkupõrge (<i>Collision</i>)	Kokkupõrkeks loetakse kui paarissõidus üks võistlusautoauto puudutab teist võistlusautot nii, et võistlusautol muutub sõidujoon ja/või sõidunurk.
Kontakt (<i>Contact</i>)	Kontaktiks loetakse kui paarissõidus üks võistlusautoauto puudutab teist võistlusautot nii, et võistlusautol sõidujoon ja/või sõidunurk ei muutu.
Kordussõit (<i>One More Time – OMT</i>)	Paarissõidus, viigi korral, sõidetakse kordussõit, millest esimeses sõidus on eessõitjaks kõrgemal kohal kvalifitseerunud võistleja. Kui paarissõidus ei jõua kohtunikud kahe sõidu tulemusel otsusele, võidakse võitja selgitamiseks otsustada kordussõidu kasuks.
Kuum tsoon (<i>Hot Pit</i>)	Määratud ala, kus lubatakse võistlusautosid hooldada. Boksiala, ohutusplaani toodud ohualad, võistlusala.
Laveerimine	Võistleja tegemas poolevahetusi vasakult paremale või vastupidi sirgel rajaosal.
Ligiduskast (<i>Proximity box</i>)	Ligiduskast on mõlemal raja poolel olevate koonustega märgitud kast. Selle kasti pikkus on 15 meetrit. Mõlemad võistlusautod peavad samaaegselt olema mõne auto osaga selles kastis.
Läbi sõitmine (<i>Bye Run</i>)	Kui paarissõidus üks võistlusauto ei võistle siis teine võistlusauto peab tegema läbisõidu, mida ei hinnata.
Möödasõit (<i>Pass</i>)	Eessõitjast möödumine paarissõidus. Möödasõit on olukord, kui jälitava võistlusauto esistange on jälitatava võistlusauto esistangest eespool.
Paarissõit (<i>Tandem</i>)	Paarissõit on võistlussõit kahe võistleja vahel, kus mõlemad võistlejad sõidavad kaks sõitu.
Parandus (<i>Correction</i>)	Kui juht kasutab käsipidurit oma auto nurga või joone reguleerimiseks
Poolevahetus (<i>Transition</i>)	Suure sõidunurga all liikuva võistlusauto viimine vastupidises suunas suure sõidunurga alla, peatamata drifti.
Pühendumine (<i>Commitment</i>)	Viitab võistleja enesekindluse ja pühendumuse tasemele.
Rehvi soojendamine (<i>Burnout</i>)	Rehvide soojendamine on lubatud ainult kindlaks määratud rehvisoojendustsoonis.
Stardijoon (<i>Pre Start</i>)	Stardijoon asub võistlusraja alguses, kus on iga kvalifikatsiooni ja paarissõidu alguspunkt.
Stardirivi ala (<i>Line-up</i>)	Ala enne starti, kus pannakse kokku võistluspaarid, võistlejad peavad olema stardivalmis.
Sõidujoon (<i>Line</i>)	Võistleja driftimise joont, mis koosneb sisenemise, Clippingu alade ja Clippingu punktide läbimise ning kurvist väljumise trajektooriga.
Sõidunurk (<i>Angle</i>)	Driftimise nurk sõidujoone suhtes.

Sõit (<i>Run</i>)	Sõit on võistlusauto liikumine stardijoonest finišini.
Tempokoonused (<i>Pace cones</i>)	Tempokoonused on koonused, mis on paigutatud võistlusraja keskele pärast stardijoont. Võistlejad peavad kuni nende koonusteni sõitma külj-külje kõrval. Tempokoonuste kaugus stardijoonest sõltub võistlusrajast.
Saba-ala (<i>touch & go</i>)	Hindamisala väike tsoon, mis on märgitud rajale, tähistatud koonusega või muul ette teatatud viisil, mida võistlusauto peab puudutama.
Täisgaasi tsoon (<i>Full throttle zone</i>)	Täisgaasi tsoon on mõlemal võistlusraja poolel olevate koonustega märgitud kast. Selle kasti pikkus on 20-50 meetrit (olenevalt rajast). Võistleja peab selles tsoonis otse kiirendama. Täisgaasi tsoonis peab võistleja gaas põhjas kiirendama järgmisesse kasti – ligiduskasti.
Vastassuunaline drift (<i>Opposite Drift</i>)	Driftimine võistlusraja selles punktis nõutud vastupidise nurga all.
Voolavus (<i>Fluidity</i>)	Võistlusraja ühtlane läbimine ja sujuvad poolevahetused.
Võistlejate koosolek (<i>Briefing</i>)	Aeg, mil kõik võistlusel võistlevad võistlejad peavad kokku tulema kokkulepitud kohta, et saada ohutus-, võistlus-, hindamis- ja sõiduplaani puudutavat teavet. Koosolekud on kohustuslikud ja nendel peavad osalema võistleja ja/või üks meeskonnaliige, kusjuures võistleja peab olema võistluskombinesoonis.
Võistlusvarustus	Võistlus kombinesoon, võidusõidukingad, kindad, aluspesu, kiivrisukk, kiiver, kaelatugi.

LISA 3 - 2022 VÕISTLUSKALENDER *

Pro klassi Eesti Meistrivõistlused:

- 13.-15. Mai Läti
- 27.-28. Mai Eesti
- 01.-02. Juuli Eesti
- 12.-13. August Eesti
- 9.-11. September Läti
- 23-24. September Eesti
- 01. Oktoober Läti

Semipro klassi Eesti Meistrivõistlused:

- 13.-15. Mai Läti
- 27.-28. Mai Eesti
- 01.-02. Juuli Eesti
- 12.-13. August Eesti
- 9.-11. September Läti
- 23-24. September Eesti

Street klassi Eesti Karikavõistlused:

- 07. Mai Eesti
- 13.-15. Mai Läti
- 27.-28. Mai Eesti
- 01.-02. Juuli Eesti
- 14. August Läti
- 23-24. September Eesti

* Täpsed võistluste asukohad avaldatakse üldmääruse bulletääniga