

WinterCup 2007|2008 Võistlusmäärused

1. Võistluste ametnikud

1.1 Kohtunikud

1.1.1 Kohtunikke võib olla üks või mitu. Mitme kohtuniku olemasolul on üks neist peakohtunik, ülejäänud abikohtunikud. Kohtunike peamine eesmärk on jälgida võidusõitu, eriti sportlikku käitumist sõidu ajal. Kohtunik kindlustab, et kõik osalejad täidavad Wintercup'i reegleid.

1.1.2 Kohtunikud on osa võistluste žüriist, kui see võistluste direktori poolt kokku kutsutakse. Kohtunikud lahendavad kõik reeglite interpreteerimise alased vaidlused.

Kohtunike kohustused

1.1.3 Kõiki võistlussõite peab algusest lõpuni jälgima vähemalt üks kohtunik. Kohtunikud võtavad vastu otsuseid, annavad hoiatusi ja korraldusi. 3 kohtuniku hoiatust tähendab võistlejale automaatset diskvalifitseerimist.

1.1.4 Kohtunikud lepivad kokku ajalised ja muud karistused peale konsulteerimist võistluste direktoriga, arvestades volestardi jms-ga saadavat võimalikku eelist konkreetsel rajal. Nemad otsustavad ka lubatud mehaanikute arvu rajaboksis.

Kohtunike jälgitavad punktid

1.1.5 Ebasportlik käitumine sõidu ajal, s.t. teiste osalejate sõidu takistamine, tahtlik tempo aeglustamine või teise võistleja järgiootamine, tahtlik sissesõit teisele autole, tahtlik kurvide lõikamine ja hoolimatu sõit üldiselt.

„Meeskonnasõit“, tulemuste sobimatu mõjutamine või muu ausa võistluse põhimõtete vastane tegevus.

1.1.6 Võistlusel osalevate sõitjate ja mehaanikute ebasportlik käitumine

1.1.7 Rajaboksi vale sisenemine ja sealt väljumine.

1.1.8 Auto parandamine ja tankimine väljaspool boksiaala.

1.1.9 Autod, mis ei vasta määrustele enne starti või sõidu jooksul (kere kaotus, müranõuetele mittevastavus summuti kahjustuste tõttu).

1.1.10 Autod, mis on juhimatud või ohtlikud kahjustuste või talitlushäirete tõttu.

1.1.11 Stardiprotseduur, s.t. stardi reeglitest üleastumiste kirjapanek ja neist vajadusel ajamõõtjale ettekandmine.

1.1.12 Autode määrustele vastavuse kontroll ei ole kohtuniku kohustus ega vastutusala. See on tehnilise inspektori vastutusala. Kohtunik kontrollib ainult tehnilise inspektori kasutatavaid meetodeid.

Kohtunike õigused

1.1.13 Kohtunik annab hoiatusi punktide 1.1.6 kuni 1.1.8 rikkumiste eest ja võib anda ka musta lipu (diskvalifitseerimine), kui hoiatused ei avalda mõju.

1.1.14 Hoiatused ja korraldused kuulutab kohtunik ise ja märgib antud hoiatused ja korraldused ka üles (kohtuniku märkmed).

3 järjestikust hoiatust viib diskvalifitseerimiseni (must lipp).

Kohtuniku korraldused tuleb täita koheselt.

1.1.15 Ebasportliku käitumise hoiatused (1.1.5 – 1.1.6) kuulutatakse sõnadega:

“ESIMENE (TEINE) HOIATUS AUTOLE NR. ... HOOLIMATU SÕIDU EEST“

1.1.16 Hoiatused boksiaala vale kasutamise eest (4.1.8-4.1.9) kuulutatakse sõnadega:

„ESIMENE (TEINE) HOIATUS AUTOLE NR. ... BOKSIALA VALE KASUTAMISE EEST“

1.1.17 Korraldused auto parandamiseks (4.1.10-4.1.11) kuulutatakse sõnadega:

“AUTO NR. ... PARANDA KERE (SUMMUTI, AUTO JNE.)“

1.1.18 Kohtuniku antud hoiatused ja korraldused on lõplikud ega kuulu vaidlustamisele mitte kellegi poolt. Mitte mingil juhul ei tohi kohtuniku hoiatus või korraldus viia kogu sõidu katkestamiseni.

1.2 Ajamõõtja

1.2.1 Ajamõõtja on vastutav kõigi võistlejate tulemuste (ringiajad, sõidetud ringid ja lõppajad) talletamise, võistlejate eelsõitutesse ja finaalidesse jagamise, tulemuste publitseerimise eest võistluspaigal.

1.2.2 Tulemuste kohta esitatud protestide korral kontrollivad tulemusi ja võtavad vastu otsuse ajamõõtja ja võistluste direktor. Juhul, kui neid ülesandeid täidab sama isik, siis ajamõõtja ja kohtunik.

1.3 Võistluste žürii

1.3.1 Võistluste žürii koosneb kõigi tiimide esindajatest, võistluse direktorist ja kohtunikest. Kõik otsused võetakse vastu lihthäälteenamusega, üks hääl isiku kohta ja ilma volitushäälteta. Võrdsete häälte korral on otsustav hääl võistluste direktoril. Hääletustulemus avaldatakse kirjalikult teadetetahvilil.

1.3.2 Võistluste žürii kohustused:

- a. otsustada ettenägematutes olukordades.
- b. otsustada protestide korral.
- c. muuta võistluste protseduuri/ajakava.
- d. võistlus katkestada, kui see on vajalik turvakaalutlustel.
- e. kontrollida, et võistluste läbiviimine vastab WinterCup'i reeglitele.

1.3.3 Kui vajalik, kutsub žürii koosoleku kokku võistluste direktor.

Kohtunik võib samuti kutsuda kokku žürii koosoleku, et lahendada vaidlusi või proteste ettenägematutes olukordades.

1.3.4 Žürii ei vastuta võistluste korralduse ja plaanipärase toimimise eest.

1.3.5 Žürii võib otsustada ainult ametlike reeglite tõlgendamise üle. Ta ei või muuta või ignoreerida reegleid ega luua uusi reegleid.

2 Üldised võistlusprotseduurid

2.1 Ajamõõtmisprotseduur

2.1.1 Ajamõõtmine on kõigil Wintercup 2007/2008 osavõistlustel automaatne, kasutatakse autodele paigaldatud transpondreid ja AMBrC ajavõtusüsteemi. Võistlejad kasutavad isiklikke personaalseid transpondereid, lisaks peab korraldaja tagama mõistliku koguse (vähemalt 10) renditransponderite saadavuse võistluspaigal, renditransponderi kasutamise tasu on 150 EEK transponderi kohta võistluspäeva eest. Alla 16-aastastele võistlejatele 50EEK.

2.1.2 Transpondri kinnitamine auto külge on võistleja kohustus ja vastutus.

2.1.3 Kui võistleja kaotab sõidu ajal transpondri või kui võistleja unustab transpondri autole panna või võistleja isiklik transponder ei tööta, otsustavad direktor ja ajamõõtja, kas lugeda ringe või mitte. Nende otsus on lõplik ja ei kuulu edasikaebamisele.

2.1.4 Transponder tuleb tõsta paremale kohale autos direktori korraldusel, kui ilmnevad probleemid ringide lugemisel. Korralduse mittetäitmise tulemuseks võivad olla lugemata ringid.

2.1.5 Võistleja vastutusel on, et mingi osa tema varustusest ei tekita signaale, mis võivad häirida ajavõtuseadmete tööd. Kui selliste häirete tekitamine on tõestatud, peab võistleja direktori korraldusel muutma oma seadmeid. Kui sellest ei ole abi, eemaldatakse võistleja võistlustelt.

2.2 Sõidugruppide koostamine

Sõidugruppide koostamisel peab korraldaja arvestama iga võistleja oskustega ja paigutama ühte sõitu võimalikult sarnase tasemega võistlejad.

Korraldaja võib muuta sõitude koosseisu ainult juhul, kui esineb tõsine probleem, mida muul viisil ei õnnestu lahendada.

2.3 Registreerimine

2.3.1 Võistlustele registreerimine toimub võistluspäeval, hiljemalt 30min enne esimese võistlussõidu starti.

Registreerimine sisaldab:

- osavõtumaksu maksmist
- ajakava, sõitude koosseisu ja sagedusinfo saamist
- muu vajaliku info saamist

2.3.2 **Nõutav on ka eelregistreerimine.** Eelregistreerimise tähtaeg on vähemalt 36 tundi enne ametliku registreerimise tähtaega.

Eelregistreerimisinfo peab sisaldama:

- võistleja nime
- klubi
- võistlusklassi
- sagedused
- Transpondri ID

2.4 Sagedused ja sageduste muutused

2.4.1 Võistlustel on lubatud kasutada Sideameti poolt raadio teel juhivatele mudelitele ettenähtud sagedusi, samuti vabas sagedusalas töötavaid seadmeid.

Korraldaja võib keelata muude sageduste kasutamise. Oma raadioaparatuuri ja kasutatavate sageduste legaalsuse eest vastutab igal juhul võistleja isiklikult.

2.4.2 Sageduste identifitseerimiseks kasutatakse sagedusklipse, sagedustabelit või muud kokkuleppelist meetodit, mis välistab ühe sageduse samaaegse kasutamise mitme võistleja poolt.

2.4.3 Kui treeningu ajal kasutavad mitu võistlejat sama sagedust, tuleb nende vahel jagada kasutusaega võrdselt.

2.4.4 Kui mitu sama sagedust kasutavat võistlejat kvalifitseeruvad samasse finaali või alamfinaali, säilitab parema kvalifikatsioonikohaga võistleja sageduse ja nõrgema kohaga võistleja peab vahetama.

2.4.5 Kui sageduse muutus on vajalik, tuleb võistlejale võimaldada selleks 10 minutit alates teatamisest.

2.4.6 Madalama kvalifikatsioonikohaga võistlejad, kes ei saa või ei taha sagedust muuta, ei osale selles finaalis või alamfinaalis, millesse nad kvalifitseerusid.

2.4.7 Kui võistleja peab vahetama sagedust enne finaali või alamfinaali starti korraldajate vea tõttu, antakse talle 10 minutit aega vahetuse teostamiseks.

2.4.8 Kui võistleja leiab oma raadioaparatuuri olevat vigase või on teinud vea sageduse valikul, ei viivitata stardiga üle ajakavas ettenähtu.

2.4.9 Kõik sageduste muutused peavad olema kooskõlastatud peakohtunikuga enne muudatuse teostamist.

2.4.10 Korraldaja võib hoida sagedusinfo salajasena ja mitte avaldada seda teadetetahvilil.

2.4.11 Minimaalne sageduste vahe peab olema 10 kHz, soovitatav on 20 kHz.

2.4.12 2,4 GHz alas töötavat aparatuuri kasutav võistleja ei oma õigust raadiohäirete korral korraldajale pretensioone esitada.

2.5 Saatjad ja saatjahoidla

2.5.1 Saatjad peavad olema konstrueeritud viisil, mis võimaldab sagedust vahetada. Kõigil võistlejatel peab olema vähemalt üks varusagedus (v.a. 2,4GHz alas toimivad seadmed). Saatja toitepinge ei tohi ületada valmistaja poolt ettenähtud väärtust. Kõik võistlejad, kes kasutavad välist või lisatoiteallikat, peavad suutma tõestada, et see vastab valmistaja poolt ettenähtule.

2.5.2 Varusaatjatel peab olema kvarts eemaldatud ja võimaluse korral tuleb neid hoida väljaspool boksiala.

2.5.3 Korraldaja peab garanteerima saatjate hoidmiseks kaitstud ja turvalise ala, soovitatavalt juhtimispuki läheduses.

2.5.4 Saatjad viiakse hoidlasse koheselt peale peakohtuniku või mõne muu korraldaja sellekohast teadaannet.

Saatjad peavad olema hoidlas kogu võistluse jooksul.

2.5.5 Saatjad antakse hoidlast välja ainult järgmises sõidus osalejatele, peale seda kui kõik eelmise sõidu saatjad on tagastatud. Saatja tuleb tagastada koheselt, kui võistleja on sõitmise lõpetanud ja lahkub juhtimispukilt.

2.5.6 Võistlussõidu ajal võib võistleja minna saatjaga boksi ainult sellekontrollimiseks või parandamiseks

2.5.7 Saatjaid ei või võistlussõidu ajal rajale viia.

2.5.8 Akude laadimiseks on võistlejal lubatud puldist eemaldada akud suvalisel ajal luba küsimata.

2.5.8 Saatjat on lubatud viia boksialasse ainult kohtuniku loal põhjendatud soovil. Seejuures tuleb hoidlasse jätta suvaline komponent saatjast (näit. Moodul, kvarts), mis välistab selle töötamise.

2.6 Võistlejate koosolek

2.6.1 Võistlejate koosolek tuleb pidada enne võistluse algust, ajavõituga treeningute kasutamisel enne neid. See tuleb pidada eesti keeles, välisvõistlejate osalemisel võib lisaks kasutada ka muid keeli, et tagada kõigi osalejate arusaamine toimuvast.

Võistlejate koosoleku kutsub kokku võistluste direktor, kõigi võistlejate, kohtunike ja ametnike kohalolek on kohustuslik.

2.6.2 Võistlejate koosolekul tuleb käsitleda vähemalt järgmisi punkte:

- turvalisus
- stardiprotseduuride selgitus
- distsiplinaarküsimused
- teised osavõtjaid puudutavad küsimused
- muudatused korralduses või protseduurides
- ametnike ja kohtunike tutvustus
- erinevad kasutuselolevad karistused ja nende andmise põhjused
- rajaboksis lubatud mehaanikute arv

2.7 Lipud

2.7.1 Võimalikud kasutatavad lipud:

Stardilipp – valge

Finišilipp – must/valge ruuduline

Must lipp – auto, millele seda näidatakse, peab koheselt boksi tulema korraldusi saama

Kõiki lippe võib asendada või dubleerida helisüsteemi kaudu edastavate teadetega.

2.7.2 Musta lipu kasutamine kohtuniku poolt:

- võistlejad, kes takistavad teiste sõitu
- ebasportlik käitumine
- võistlejad, kes sõidavad ohtlikuks peetaval viisil

2.7.3 Musta lipu kasutamine kohtuniku või võistluste direktori poolt:

- autod, mis on juhitamatud või ohtlikus seisukorras. Peale paranduste tegemist ja

nende heakskiitu võistluste direktori või kohtuniku poolt on lubatud sõitu jätkata.

- autod, mis kaotavad kere või muid olulisi detaile, peavad koheselt peatuma ja tegema vajalikud parandused, peale mida võivad nad edasi sõita.
- musta lippu käsitleb lipumees (starter), kes saab vastavad korraldused kohtunikult või direktorilt. Mitte mingil juhul ei tohi ta kasutada musta lippu omal algatusel.
- mustale lipule mittereageerimine 2 ringi jooksul viib osavõtja diskvalifitseerimiseni.

2.8 Karistuste põhjused

Ajalised karistused tuleks võimalusel anda „stop and go“ karistustena. Kohtunik ja/või direktor peaks informeerima võistlejat läbi helisüsteemi sõnadega:

„AUTO NR/VÕISTLEJA. ... STOP AND GO, PÕHJUS: HOOLIMATU SÕIT (TAGANT OTSASÕIT VMS.)

Võistleja on kohustatud sõitma mudeliga rajaboksi kahe järgneva ringi jooksul ja seisma seal kuni märguandeni „GO“.

„Stop and go“ karistuse ajal ei tohi autot parandada ega tankida.

Juhul, kui „stop and go“ karistuse andmine ei ole võimalik (näit. sõidu viimane ring), kuulutab kohtunik või direktor eelnevalt kokkulepitud ja võistlejate koosolekul teada antud pikkusega ajalise karistuse.

2.8.1 Kohtuniku poolt antavad ajalised karistused või diskvalifitseerimine:

- ebasportlik käitumine
- tahtlik kurvi „lõikamine“ või rajaosa vahelejätmine
- kui auto tuleb rajale teisest kohast, kui ta sealt lahkus (välja arvatud juhul, kui mootor seiskus; sel juhul alustab auto rajaboksist)
- kui autot parandatakse mujal kui rajaboksist
- kui autot lükatakse üle lõpujoone (peab lõpetama omal jõul)
- boksi mitte tulek peale sõidu lõppu
- vastassuunas sõit pikemal distantil kui 1meeter suvalisel ajal

2.8.2 võistluste direktori antavad ajalised karistused või diskvalifitseerimine:

- ametnike korralduste mittetäitmine
- reeglite vastane käitumine
- kogu auto vahetamine mistahes põhjusel
- sageduse vahetamine direktori loata
- saatja hoidlasse mitte tagastamine peale sõitu
- ajamõõtja antud fikseeritud pikkusega ajalised karistused valesardi eest
- spordi mainet kahjustav käitumine võistleja või kaaskondlase poolt.

2.9 Protestid

2.9.1 Ainult võistlusest osavõtjad võivad protesti esitada.

2.9.2. Protest võib puudutada:

- korraldust (reeglitevastane tegevus);
- ametnikke (reeglitevastane tegevus);
- tulemusi (ainult juhul, kui on võimalik tõestada, et tulemus on vale)
- teist osavõtjat (reeglitevastane tegevus protesti esitaja kahjuks)

2.9.3 Arvestatakse ainult kirjalikke proteste, mis jõuavad võistluste direktorini (juhul kui võistluste direktor ei ole kättesaadav võtab protesti vastu ajamõõtja) 15 minuti jooksul peale protesteeritava tulemuse avaldamist või aset leidnud sündmust (juhul kui protestitakse korraldajate tegevuse vastu) Protesti kättesaamise aeg tuleb direktori poolt blanketile kirjutada.

2.9.4 Protesti blanketid ning määrused peavad olema kõigile võistlejatele nähtaval ning saadaval kohtunike ruumis.

2.9.5 Protesti esitamisel tuleb direktorile tasuda deposiit 500 EEK, mis tagastatakse protesti

rahuldamisel.

2.9.6 Protest peab sisaldama direktorile vajalikku infot, et seda oleks võimalik käsitleda ja otsustada, kõik lisamaterjalid tuleb esitada koos protestiga, hilisemaid tõendeid protesti kiire analüüsi huvides vastu ei võeta.

2.9.7 Direktor koos kohtunike, ajamõõtja või žüriiga vaatab protesti läbi ja teeb otsuse 30 minuti jooksul. Protesti arutamine ei tohi segada võistluste edasist kulgu va. Juhul kui protest puudutab (vahe-)finalisti. Sellisel juhul tuleb otsus teha hiljemalt 10 minutit enne starti või starti edasi lükata vähemalt 10 minutit peale otsust.

2.9.8 Peale finaalsõitu on „protestiperiood“ 15 minutit peale esialgsete tulemuste avalikustamist kirjalikult teadetetahvilil. Selleks peab tulemustelehel olema kirjas avalikustamise aeg.

2.9.9 Kui protest rahuldatakse, tagastatakse deposiit 500 EEK koheselt, protesti rahuldamata jätmise korral on korraldajad kohustatud protesti esitajale andma kirjaliku põhjenduse protesti rahuldamata jätmise kohta. Kõik protestid ning nende vastused on avalikud.

2.9.10 Võistluste direktor võib koostöös korraldusmeeskonnaga protesti esitamata parandada tulemusi, kui see peaks vajalik olema, ning kui viga on võimalik tõestada.

2.9.11 Protestid kohtuniku tegevuse kohta sõidu jooksul ei ole võimalikud.

Kohtuniku otsus on lõplik ja ei kuulu edasikaebamisele.

2.10 Autasustamine

2.10.1 Vahetult peale võistluse lõppu ja enne sõitjate lahkumist juhtimispukilt kuulutatakse välja esialgne võitja.

2.10.2 Vahetult peale ametlike tulemuste avaldamist (peale protesteerimise aja lõppu) viiakse läbi autasustamistseremoonia.

2.10.3 Iga klassi kolme parimat autasustatakse karikaga. Juhul kui klassis on viis või vähem osalejat, autasustatakse ainult võitjat.

2.10.4 Hooaja lõpus autasustatakse iga klassi kolme parimat.

2.10.5 Korraldajatel on õigus anda välja eriauhindu.

2.11 Rajamehaanikud

2.11.1 Rajamehaaniku kohustus on kõigil võistlejatel kõigis klassides vahetult peale oma sõitu (viimasel eelsõidugrupil esimeses eelsõidus). Rajamehaanikul on kohustuslik kanda helkurvesti, mille võimaldab korraldaja.

2.11.2 Asendusrajamehaanikud on lubatud ainult juhul kui asendaja on teine võistleja või koolituse läbinud isik.

2.11.3 Rajamehaanikuks mitteolemise karistuseks on eelsõitude ajal parima eelsõidutulemuse mahaarvamine. Finaalis on karistuseks -3 ringi finaalsõidu tulemusest.

Stardiks nõutav minimaalne rajakohtunike arv on sõitjate arv jagada kahega (nt 14 sõitja korral peab rajal olema vähemalt 7 mehaanikut). Vastasel korral ei ole kohtunikel õigus starti anda.

3. Tee andmine

3.1 Võistleja peab võistlussõidu ajal andma teed tagant lähenevale hetkeliselt või püsivalt kiiremale autole ega tohi teda takistada. Kohtunik peab andma suulise sinise lipu hoiatuse aeglasemale võistlejatele, või sundima võistlejat, kes ei ole samal ringil autoga, mis on temast möödumas, teed andma ja möödujat mitte takistama.

3.2 Suulise sinise lipu eiramine toob kaasa ametliku hoiatuse ja võistleja peab tegema kohustusliku kuni 10-sekundilise stop-and-go karistuse. Kui võistlejat ei ole võimalik stop-and-go karistusele kutsuda, kuulutab kohtunik või võistluste direktor välja 10-sekundilise ajatrahvi.

3.3 Iga võistleja, kes on saanud 2 (kaks) ametlikku hoiatust, diskvalifitseeritakse

koheselt käimasolevast sõidust. Peale 3 hoiatust diskvalifitseeritakse võistleja kogu võistluselt.

3.4 Teiste võistlejate tahtlik ootamine loetakse suulise sinise lipu rikkumiseks ja karistatakse stop-and-go karistusega. Kohtunik juhib võistleja tähelepanu sellele, et tema käitumist on märgatud ja ta peaks sõitma edasi normaalselt. Kohtuniku juhiste eiramise tulemuseks on kohene diskvalifitseerimine. Kui võistlejat ei ole võimalik stop-and-go karistusele kutsuda, kuulutab kohtunik või võistluste direktor välja 10-sekundilise ajatrahvi.

3.5 Teiste autode tahtlik takistamine eesmärgiga sõidu tulemust mõjutada viib kohese diskvalifitseerimiseni kogu võistluselt.

1 Võistluste formaat

1.1 Eelsõidud

- eelsõidugruppide suurus on kuni 15 autot, sõltuvalt raja suurusest ja osavõtjate hulgast.
- eelsõiduvoorude minimaalne arv on 2, maksimaalne 4.
- eelsõitude start on lendstart. Rada avatakse 3 minutit enne starti, sellest teatatakse helisüsteemi kaudu. Antakse ka teated „1 minut stardini“, „30 sekundit stardini“ ja „10 sekundit stardini“. Teade „Start“ annab teada aja käivitumisest. Iga auto jaoks käivitub aeg hetkel, kui ta ületab esimest korda peale stardisignaali stardijoone. Kui esimene auto ületab stardijoone teistkordselt, käivitub aeg ka kõigil autodel, mis ei ole veel stardijoont ületanud.
- eelsõidu kestus on 5 minutit pluss aeg viimase ringi lõpetamiseks kuni 50 sekundit.
- kahe järjestikuse sõidu vahe peab olema minimaalselt 3 minutit, ühe võistleja eelsõitude startide vahe vähemalt 1 tund.

1.2 Kvalifikatsioon

- Ranking tabeli koostamise aluseid on 2, kasutatav süsteem öeldakse välja võistlejate kooslekul.
- Kvalifikatsioonitulemuste põhjal moodustatakse tõusufinaalide grupid alates kiireimast selliselt, et igas finaalis jääb 3 viimast kohta täitmata, sõitjad jagatakse A ja B gruppidesse võttes aluseks ranking tabeli. Selle järgi paigutatakse kõik paaritud kohad (1;3;5...) A harusse ja kõik paariskohad (2;4;6 ...) B harusse.
- 1.Süsteem – FTD (Fastest Time of day) ehk parim eelsõitude tulemus. Kohtunikud koostavad ranking tabeli iga võistleja parima eelsõidu tulemuse järgi (parim eelsõidu tulemus võrdub suurem ringide arv väiksema ajaga).
- 2.Süsteem – Round by round points. - igas voorus saavad võistlejad punkte vastavalt sõidetud ringidele ja ajale. Igas voorus on kiireimale antav maksimaalne punktisumma võrdne osalejate arvuga + 5(viis). Teine koht saab maksimum miinus 2 (kaks) punkti. Kolmas koht saab maksimum miinus 3 (kolm) punkti, edasi ühekaupa kuni viimaseni.
- kui võistleja ei ole selles voorus ühtki ringi lõpetanud või diskvalifitseeritakse, ei saa ta selle vooru eest punkte.
- võrdse tulemuse korral saavad võrdse tulemusega võistlejad ühepalju punkte ja paremuselt järgmine võistleja ühe punkti vähem.
- igal võistlejal liidetakse paremusjärjestuse määramisel 2 paremat punktisummat kolmest voorust (või 2 neljast, 3 viiest). Võrdse summa korral otsustab järgmine (välja jäetud) punktisumma, Kui ka nõrgemate punktisummadega ei õnnestu viiki lahendada, saab parema kvalifikatsioonikoha võistleja, kelle parim tulemus (ringid ja aeg) eelsõitudes oli parem.

1.3 Finaalid

- finaalides on 10-12 autot.
- tõusufinaalide kestus on 15 minutit, A-finaalil 30 minutit.
- A-finaali tulemuste põhjal selgitatakse üldvõitja. Kui finaalsõitu ei õnnestu läbi viia, määratakse lõppjärjestus kvalifikatsioonitulemuste põhjal.
- 3 parima mootorid võidakse lahti võtta, et nende reeglitele vastavust kontrollida.

1.4 Sõidu katkestamine

- kui eelsõit katkestatakse korraldajast mitte sõltuvatel asjaoludel, sõidetakse see täies pikkuses uuesti.
- kui katkestatakse vahefinaal või finaal, käitatakse vastavalt sõidetud ajale:
 - a) kui sõidetud on alla 10 minuti, tühistatakse tulemused ja antakse uus start täies pikkuses. Autosid võib enne uut starti parandada.
 - b) kui sõidetud on üle 10 minuti, säilitatakse katkestuse hetkeks sõidetud tulemused ja

antakse uus start pikkusega, mis vastab sõitmata ajale. Kaks tulemust liidetakse kokku lõpliku tulemuse saamiseks. Kui teist starti ei saa mingil põhjusel anda, loetakse esimese osa tulemused lõplikuks. Sõidu katkestamise hetkel jätavad võistlejad autod stardijoonele võistluste direktori kontrolli alla. Raadioaparatuuri võib välja lülitada ja mootori seisata. Autot sel ajal ei parandata. Selle reegli vastu eksimine tähendab automaatset diskvalifitseerimist.

c) Kui sõit katkestatakse hetkel, mil sõidetud on üle 75% ajast, loetakse tulemused katkestamise hetke seisuga lõplikuks.

2 Võistlusprotseduurid

2.1 Võistluste direktor

- omab täielikke volitusi võistluse läbiviimisel.
- peab viibima raja ääres kõigi võistlussõitude ajal, välja arvatud oma asendaja kohalolekul.

2.2 Stardiprotseduur

- järjestikuste sõitude vahel peab olema minimaalselt 3 minutit ja ühe võistleja eelsõitude startide vahel minimaalselt 1 tund.
- kvalifikatsioonisõitude start on lendstart. Enne starti on 3-minutiline soojendusaeg, mis kuulatakse välja helisüsteemi kaudu, samuti antakse 1 minuti, 30 sekundi, 10 sekundi hoiatused ja stardisignaali. Iga auto jaoks käivitub aeg hetkel, kui ta ületab esimest korda peale stardisignaali stardijoonet. Kui esimene auto ületab stardijoonet teistkordselt, käivitub aeg ka kõigil autodel, mis ei ole veel stardijoonet ületanud.
- finaali start on Le Mans stiilis, autod paiknevad stardihetkel raja sirgel lõigul raja servas, sõidusuuna suhtes 20-45 kraadise nurga all, 2-4 meetrite vahedega, kiirem eespool. Enne starti on 3-minutiline soojendusaeg, mis kuulatakse välja helisüsteemi kaudu. Soojenduse ajal ei tohi mehaanikud viibida stardialas! Peale soojendusaja lõppu peab mudel sõitma boksi. Kui starter annab käsu, liiguvad mehaanikud boksist koos mudelitega starti.
- 30 sekundit enne starti tõstab starter lipu. 10 sekundit enne starti on lipp horisontaalses asendis. 5 sekundit enne starti on lipp täiesti maas, mehaanikud asetavad mudeli maha ja astuvad 1 meetri tagasi. Autod peavad püsima stardiruudus. Starter annab lipu tõstmisega või helisignaali stardi 0 kuni 5 sekundit pärast lipu langemist. Kui starterit ei rahulda stardirivi, võib ta nõuda uut starti, alustades uuesti 30 sekundist.
- valesstarti karistatakse stop-and-go karistusega, mille pikkus (kuni 10 sekundit) on eelnevalt teatatud võistlejate koosolekul. Karistus tuleb kuulutada välja vahetult peale starti.
- mingil juhul ei katkestata sõitu valesstarti pärast. Starter võib sõidu peatada ja uue starti anda ainult juhul, kui rikuti stardiprotseduure.
- starti edasi lükkamine: kuni starter ei ole kuulutanud 30 sekundit, võib iga vahefinaali ja finaali osavõtja nõuda starti edasi lükkamist 10 minuti võrra oma auto parandamiseks. Seda viidet võib anda ainult ühe korra iga sõidu jaoks. Rada on sel ajal kõigile autodele suletud. Edasilükkamist palunud võistleja stardib rivi lõpust viimaselt kohalt või juhul, kui ta ei ole õigeaegselt stardirivis, siis rajaboksist.
- autod, mis ei ületa peale aja lõppemist 30 sekundi jooksul lõpujoont, saavad tulemuseks läbitud ringide arvu ja aja.

2.3 Starti korduse protseduur

Võistluste direktor võib esimese ringi jooksul sõidu katkestada ja anda uue starti. Võistleja valesstart ei ole põhjus uueks startiks.

Klasside reeglid

3. Tehnilised tingimused klass B-8 (4wd bagid)

Kõik selles lisas toodud mõõdud on miinimum- või maksimummõõdud. Kõik mootori mõõdud arvestatakse täpsusega 2 kohta peale koma, muud mõõdud 1 koht peale koma. Mõõdud peavad olema lubatud piirides igasugustes oludes.

3.1 Üldised mõõtmed

- a) kogupikkus 730.00 mm max
- b) kogulaius 310.00 mm max
- c) teljevahe 270.00-330.00 mm
- d) kõrgus 250.00 mm max mõõdetuna maast lõpuni kokkusurutud vedrustuse korral, ei sisalda antenni.
- e) auto laiust mõõdetakse alusplaadi abil, millel on 20mm kõrgused külgplaadid 310.00 mm vahega, monteeritud selliselt, et auto saab külgplaatida vahel vabalt veereda.
Alusplaat ja külgplaadid peavad olema valmistatud kvaliteetsest materjalist ja vajadusel tugevdatud deformatsiooni vältimiseks. Auto peab külgplaatide vahel vabalt veerema, kõik roolitavad rattad seatud otseasendisse, sõltumata vedrustuse kokkusurutuse või rullumise määrast.
- f) auto pikkust ja kõrgust võib mõõta kasti abil, mille sisemõõtmed on 730.00x310.00 mm ja millel on võimalus max kõrguse mõõtmiseks.
- g) teljevahet võib mõõta lihtsa telgede vahe mõõtmisega suvalises vedrustuse asendis. Protesti korral tuleb olla valmis täpsemaks mõõtmiseks, soovitatav on sel juhul rattad eemaldada ja teljed paigutada V-plokkidele täpsete mõõtmiste läbiviimiseks.
- h) on võistleja vastutusel, et auto vastab igal ajahetkel tehnilistele tingimustele.
- i) kui peale sõitu leitakse, et auto ei vasta mõõtmetele sõidukahjustuste tõttu (ja seda on võimalik tõestada), võib võistlejat mitte diskvalifitseerida.
- j) miinimumkaal on 3000g 4WD autole ja 2500g 2WD autole, koos ajavõtusüsteemi transponderiga, sõiduvalmis, kuid tühja paagiga.
- k) ühtegi muud funktsiooni peale pööramise ja gaasi/piduri ei tohi olla võimalik raadio teel juhtida.
- l) ratta läbimõõt peab olema 75.00-120.00 mm .

3.2 Mootor

- a) sisepõlemismootor maksimaalse töömahuga 3.5 ccm (0.21 cid). Lubatud on kasutada ka ARR ja RTR komplektides sisalduvaid kuni 0.28 cid mootoreid, lõpliku otsuse selle kohta teeb võistluste direktor.
- b) kütusepaagi maht koos karburaatorisse minevate voolikute ja kütusefiltritega võib olla kuni 125 ccm.
- c) paagis ei tohi olla lahtisi esemeid.
- d) paak, mis peale võistlussõitu ei vasta nõuetele, tuleb autolt maha monteerida ja kontrollida uuesti peale 15-minutilist jahtumisperioodi.

3.3 Transmissioon

- a) autol peab olema 4 ratast
- b) autol peavad olema töötavad pidurid ja sidur, mis on võimeline lahutama mootori jõuülekandest.
- c) pidurid peavad toimima ainult vedavatele ratastele.
- d) käigukast või muu süsteem ülekande muutmiseks siduri ja vedavate rataste vahel ei ole lubatud.

3.4 Summuti

Kõik autod peavad olema varustatud 2-kambrilise summutiga.
Summuti väljundtoru maksimaalne lubatud siseläbimõõt on 8.20 mm (sisaldab

valmistustolerantsi), minimaalne pikkus 15.00 mm.

Ühe auto tekitatud müra ei tohi ületada 83 dB (A) mõõdetuna 10 meetri kauguselt.

3.5 Rehvid

Rehvitüüp vaba. Rehvid peavad olema musta värvi, välja arvatud kirjad rehvi külgedel.

3.6 Tiivad

Autole võib olla kinnitatud üks tiib, maksimaalse laiusega 217.00 mm ja tiivakaare pikkusega 77 mm.

3.7 Välimus

a) auto peab stiililt sarnanema autotüüpidele, mida kasutatakse maastiku-, kõrbe- või trailivõidusõitudel.

b) sõiduauto tüüpi täiskeresid võib kasutada, kuid neid võib lõigata ainult nii, et vedrustuse kõige kõrgemas asendis paistab ülalt vaadates maksimaalselt 50% ratastest.

c) kui kasutatakse turvapuuri, peab puuri alla olema paigaldatud lahtiste ratastega tüüpi kere, mis katab radioaparatuuri ja kütusepaagi ning omab piisavalt vaba ja nähtavat pinda võistlusnumbritele.

d) kerele võib lõigata avad antennile, summuti väljalaskele, kütusepaagi täiteavale, lülitile, mootori reguleerimiseks ja mootori jahutuseks võib eemaldada kuni 1/3 tuuleklaasist, kui see ei ole juba augustatud kütusepaagi täiteava jaoks. Augud peavad olema võimalikult väikesed.

4. Tehnilised tingimused klass Truggy

Kõik selles lisas toodud mõõdud on miinimum- või maksimummõõdud. Kõik mootori mõõdud arvestatakse täpsusega 2 kohta peale koma, muud mõõdud 1 koht peale koma.

Mõõdud peavad olema lubatud piirides igasugustes oludes.

4.1 Mõõtmed

- teljevahe 290 mm min, 406 mm max
- kogulaius 495 mm max
- kõrgus 300 mm max mõõdetuna maast lõpuni kokkusurutud vedrustuse korral, ei sisalda antenni.
- Miinimumkaal 4WD autodele 2750 grammi, 2WD autodele 2250 grammi.
- auto lubatud maksimumkaal on 8000 grammi.
- Ratta läbimõõt peab olema minimaalselt 115 mm ja laius minimaalselt 57 mm.

4.2 Ülekanne

- autol peab olema 4 ratast
- autol peavad olema töötavad pidur ja sidur, mis on võimeline lahutama mootori jõuülekandest
- pidurid võivad toimida ainult vedavatele ratastele
- keskdifferentsiaal on lubatud
- **käigukast on keelatud**
- 2WD ja 4WD on lubatud
- tagurpidi käigu kasutamine on keelatud.

4.3 Auto välimus

- Keredena ei ole lubatud värvimata või buggy kered. Aknad võivad olla läbipaistvad.
- Kere peab ülalt vaadates katma radioaparatuuri ja kütusepaagi.
- Autole võib olla kinnitatud üks tiib, maksimaalse laiusega 217mm ja tiivakaare pikkusega 77 mm.

4.4 Mootor

Sisepõlemismootor maksimaalse töömahuga 0.28 cid.

4.5 Summuti.

Auto peab olema varustatud minimaalselt 2-kambrilise summutiga. Summuti väljundtoru maksimaalne lubatud siseläbimõõt on 8,2mm, minimaalne pikkus (mõõdetuna toru seest) 15 mm.

4.6 Rehvid

peavad olema valmistatud kummist ja peavad olema kõigile saadaval. Mustri lõikamine on lubatud. Välispinda ei tohi modifitseerida materjali lisamisega.

4.7 Raadio.

Raadioga on lubatud juhtida järgmiseid funktsioone: gaas, pidur, rool, käiguvahetus.

4.8 Kütusepaak

Kütusepaagi maht max 230 cc, defineeritud järgmiselt: üks kütusepaak, kütusevoolikud, kütusefilter. Paagis ei tohi olla lahtisi esemeid.

4.9 Ohutus

Auto ei tohi sisaldada osasid ja konstruktsioone, mis võivad ohtlikud olla juhtidele, raja- ja boksimehaanikutele, kohtunikele ning pealtvaatajatele.

4.9 Vastavus tehnilistele tingimustele

- Võistleja vastutab, et auto vastab igal ajahetkel tehnilistele tingimustele. Kui peale sõitu leitakse, et auto ei vasta mõõtmetele sõidukahjustuste tõttu (ja seda on võimalik tõestada), võib võistlejat võistluste direktori otsusega mitte diskvalifitseerida.
- Kere purunemisel piirini kus ta ei vasta reeglitele on võistleja kohustatud esimesel võimalusel sõitma boksi kere parandamiseks või vahetamiseks.
- Kohtuniku otsusega võidakse nõuda teistele ohtliku auto rajale mitte lubamist või auto sõitmist boksi remontimiseks.

4.10. Mõõtmised

- Auto laiust võib mõõta alusplaadi abil, millel on 20 mm kõrgused külgplaadid 495 mm vahega, monteeritud selliselt, et auto saab külgplaatida vahel vabalt veereda. Auto peab külgplaatide vahel vabalt veerema, kõik roolitavad rattad seatud otseasendisse, sõltumata vedrustuse kokkusurutuse või rullumise määrast.
- Auto kõrgust võib mõõta kasti abil, millel on võimalus max kõrguse mõõtmiseks.
- Teljevahet võib mõõta lihtsa telgede vahe mõõtmisega suvalises vedrustuse asendis. Protesti korral tuleb olla valmis täpsemaks mõõtmiseks, soovitatav on sel juhul rattad eemaldada ja teljed paigutada V-plokkidele täpsete mõõtmiste läbiviimiseks.
- Auto kaalutakse sõiduvalmis olekus koos transponderiga, tühja kütusepaagiga.
- Ratta läbimõõt mõõdetakse suurimast kohast koos rehvimustriga

5. Tehnilised tingimused klass 1/5 ja 1/6 Offroad

5.1 Üldised mõõtmed

- a) kogupikkus 840.00 mm max
- b) kogulaius 530.00 mm max
- c) teljevahe 570.00 mm max
- d) kõrgus 390.00 mm max mõõdetuna maast lõpuni kokkusurutud vedrustuse korral, ei sisalda antenni.

on võistleja vastutusel, et auto vastab igal ajahetkel tehnilistele tingimustele.

i) kui peale sõitu leitakse, et auto ei vasta mõõtmetele sõidukahjustuste tõttu (ja seda on võimalik tõestada), võib võistlejat mitte diskvalifitseerida.

j) miinimumkaal on 8000g ja maksimumkaal ei ole määratletud.

k) ühtegi muud funktsiooni peale pööramise ja gaasi/piduri ei tohi olla võimalik raadio teel juhtida. Muud autole paigaldatavad elektroonilised seadmed on keelatud.

5.2 Mootor, kütus ja kütusepaak

- a) sisepõlemismootor maksimaalse töömahuga 26 ccm² . Lubatud on kasutada ainult tootjate poolt ette nähtud õhkjahutusega ühe silindriga mootorit. Lubatud ei ole kasutada turbot ja sissepritset. Igal võistlejal võib olla ka varumootor.
- b) kütusepaagi maht koos karburaatorisse minevate voolikute ja kütusefiltritega võib olla kuni 750 ml ning kasutusel tavabensiin („pumbabensiin”), mis saadaval igas bensiinjaamas. AVGAS, lennukibensiin, võidusõidubensiin ja muud sellised on keelatud. Kütusesse on lubatud lisada masstoodanguna saadaolevat 2-taktilise mootori õli, kõik muud lisandid on keelatud.
- c) paagis ei tohi olla lahtisi esemeid.

5.3 Transmissioon

- a) autol peab olema 4 ratast
- b) autol peavad olema töötavad pidurid ja sidur, mis on võimeline lahutama mootori jõuülekandest.
- c) pidurid peavad toimima ainult vedavatele ratastele.
- d) käigukast või muu süsteem ülekande muutmiseks siduri ja vedavate rataste vahel ei ole lubatud.
- e) Väljasuretusnupu asukoht peab kergesti ligipääsetav ning märgistatud kerel punase ringi sees oleva E tähega.
- f) Väljasuretusnupu asukoht auto paremal küljel

5.4 Summuti

Kõik autod peavad olema varustatud summutiga.

Ühe auto tekitatud müra ei tohi ületada 85 dB (A) mõõdetuna 10 meetri kauguselt.

5.5 Rehvid

Rehvitüüp klassisiseselt vaba, mõõtmed määratud. Rehvid peavad olema musta värvi, välja arvatud kirjad rehvi külgedel.

5.6 Tiivad

Autole võib olla kinnitatud üks tiib, maksimaalse laiusega 300.00 mm ja tiivakaare pikkusega 140.00 mm. Tiiva kõrgus maast max 360 mm (lõpuni kokkusurutud vedrustusega). Tiiva üleulatus max 150 mm tagasilla keskmest tahapoolle.

5.7 Välimus

- a) auto peab stiililt sarnanema autotüüpidele, mida kasutatakse maastiku-, kõrbe- või trailivõidusõitudel.
- b) sõiduauto tüüpi täiskeresid võib kasutada, kuid neid võib lõigata ainult nii, et vedrustuse kõige kõrgemas asendis paistab ülalt vaadates maksimaalselt 50% ratastest.
- c) kui kasutatakse turvapuuri, peab puuri alla olema paigaldatud lahtiste ratastega tüüpi kere, mis katab raadioaparatuuri ja kütusepaagi ning omab piisavalt vaba ja nähtavat pinda võistlusnumbritele.
- d) keresse võib lõigata avad kütusepaagi täiteavale, lülitile, mootori reguleerimiseks ja mootori jahutuseks võib eemaldada kuni 1/3 tuuleklaasist, kui see ei ole juba augustatud kütusepaagi täiteava jaoks. Augud peavad olema võimalikult väikesed.

5.8 Turvalisus

Lahtiseid kettülekandeid ja hammasrattaid kasutavad autod peavad olema varustatud turvakatetega. Autol peab ees olema plastikust pörkeraud.

6. Tehnilised tingimused klass Open

6.1 Üldised mõõtmed

- kogupikkus 700 mm max
- kogulaius 495 mm max
- kõrgus 300 mm max mõõdetuna maast lõpuni kokkusurutud vedrustuse korral, ei sisalda antenni.
- auto lubatud maksimumkaal on 8000 grammi.

6.2 Ülekanne

- autol peab olema 4 ratast
- mootori jõud peab kanduma ratastele
- autol peab olema töötav pidur
- pidurid võivad toimida ainult vedavatele ratastele
- käigukast ja keskdifferentsiaal on lubatud
- 2WD ja 4WD on lubatud

6.3 Ohutus

- Auto ei tohi sisaldada osasid ja konstruktsioone, mis võivad ohtlikud olla juhtidele, raja- ja boksimehaanikutele, kohtunikele ning pealtvaatajatele.