



Eesti Drifti Liit
Professionaalne driftimine alates 2008

Eesti Drifti Meistrivõistlused Professionaalne Driftimine
2019a Tehnilised reeglid ja regulatsioonid Versioon 1.1
Eesti Autospordi Liit, Drifti Komitee Eesti drifti liit MTÜ



Sissejuhatus

Meil on hea meel tutvustada teile 2019. aasta võistlusreegleid Eesti drifti meistrivõistluste sarjale.

See reeglistik loob baasi organisatsiooni ja Eesti Drifti Liidu (edaspidi ka EDL) toimimiseks. Osalejatel, meeskondadel, sõitjatel ja ametnikel on tungivalt soovituslik need reeglid läbi vaadata.

Eesti Drifti Liit soovib Teile turvalist ja edukat hooaega!

Eesti Drifti Liidu 2019. aasta juhatus

Kristjan Salmre - Juhataja	sallu@drifttime.ee
Marko Opmann - Promootor	marko@drifttime.ee
Liis Maarand - Sekretärid	info@drifttime.ee
Marko Opmann	press@drifttime.ee
Erik Pree, Henri Kalmist – Võistluste juht	erik@drifttime.ee
Fred Mölls – Tehniline	tehniline@drifttime.ee
Tarmo Liivamägi- Peahindaja	Judges@drifttime.ee



Eesti drifti meistrivõistlused professionaalses driftimises

2019 Reeglid ja regulatsioonid

Sisukord - sektsioonid

1.Sarja juhtimine	4
2.Litsents	5
3.Käitumiskodeks	6

4.Üldised sarjareeglid	12
5.Sarja identifitseerimine	14
6.Muutused reeglites ja regulatsioonides	15
7.Lipud	15
8.Raadid	16
9.Kaasreisijad	16
10.Protestid	18
11.Tehnilised reeglid	19
11.1 Igaastane ülevaatus	19
11.2 Nõutud turvavarustus	20
11.3 Turvapuuri spetsifikatsioon	22
11.4 Tulekustutuse varustus	30
11.5 Pukseerimissilmus	30
11.6 Kere välisosa	31
11.7 Mootor ja käiguosa	31
11.8 Kere ja vedrustus	31
11.9 Kere muutmise piirangud	32
11.10 Sobivad autod	33
12.Rehvireeglid	38
14.Ametlike kaubamärkide kasutamine	41
14.Tehnilise kontrolli protseduur	41
14.Sarja formaat ja punktid	43
14.Reeglite lõpppunktid	46
<u>1.Sarja juhtimine</u>	

(1.1)ADMINISTRATIIVNE KONTROLL

Eesti Drifti meistrivõistlus on Eesti rahvuslik driftimise võistlus, mille korraldajaks ja organiseerijaks ning järelevalveorganiks on Eesti Drifti Liit MTÜ. EDLi haldusalasse kuuluvad ka hooaja ava-ja lõpuüritused (Avalaks ja Lõpulaks).

(1.2)AMETLIKUD KOHTUMISED

EDLi esindaja viibib kohal kõigil ametlikel kohtumistel, istungeil, mis puudutavad selle reegliraamatu tõlgendamist või rakendamist või Eesti Drifti Liit MTÜ üldist toimimist ja ärihuvisid.

(1.3)REEGLITE AKTSEPTTEERIMINE

Iga inimene, isik, grupp isikuid, regionaalne partner, või organisator, kes soovib korraldada, ja kellele antakse õigus osaleda või õigus läbi viia EDLi võistlus, ja igaüks, kes saab EDLi litsentsi, garanteerib, et:

- Ta tunneb sarja reegleid.
- Ta nõustub täielikult järgima neid reegleid.
- Võistluste organisator loobub õigusest iga vahekohtuniku või tribunali ees esinemisest, kui tal puudub selleks EDLi kirjalik luba välja arvatud juhul, kui vaie on suunatud EDLi vastu.

(1.4)JUHTIMISE INSTITUTSIOON

Võistlustel on Eesti Drifti meistrivõistluste peakohtunikul, võistluste juhil võim kõigi võistluse aspektide üle otsustamiseks.

(1.5) REEGLITE TÕLGENDAMINE JA RAKENDUS

EDL ametnikud vastutavad reeglite lõplike tõlgenduste ja rakendamise eest. Nende otsused on lõplikud ja siduvad. Autosporti võistluste edendamiseks ja lõplike võistlustulemuste saavutamiseks, nõustuvad kõik võistlejad ja osalejad (sh võistlejate esindajad ja ametnikud), et:

EDLi ametnike tehtud järeldused ja/või otsused ei kuulu edasikaebamisele.

Nad ei esita süüdistust EDLi, või kellegi, kes esindab EDLi, vastu, ei pööra ega muuda selliseid järeldusi, ei nõua kahjutasusid või muid hüvitisi, mis selliste otsuste põhjal on toimunud; Kui osaleja, võistleja või ametnik alustab või jätkab, kohtus käimist selle reegli vastaselt, siis see isik nõustub EDLi ja/või EDLi partnerite, agentide või partnerorganisatsioonide kahjud hüvitama. See hõlmab endas kõiki kohtus käimise kulusid, sh reisikulusid ja kaitsjate tasusid. Võistlejate, või ametnike, kes sellise kohtus käimisega on seotud, õigused peatatakse kuni kohus on lõppenud.

EDL võtab endale õiguse muuta, parandada reegleid **igal ajal** (sh sarja reeglid ja tehnilised reeglid) läbi täiendavate reeglite, koosolekute, tehniliste teadaannete, võistlejate teadaannete, driftivõistluste memodena, või muu meediumi kaudu.

Reeglite tõlgenduste vaidluste lahendamiseks kasutatakse nii inglise- kui ka eestikeelset reeglite teksti. Lõplik otsus tehakse trükitud teksti alusel, lisaks bulletäänidel, memodel ja/või täiendatud lisareeglitel.

Iga aasta 1. jaanuarist alates kehtivad sellel aastal välja antud reeglid, mis lükkavad ümber/tühistavad kõik varasemad väljaanded.

2.LITSENTSEERIMINE

(2.1) Eesti Drifti Liidu LIIKMELISUS JA VÕISTLUSLITSENTS

Kõik sõitjad ja meeskonnaliikmed, kes töötavad boksis, või mujal kindlaksmääratud kõrge riskiga alal, peavad olema vähemalt 16-aastased või vanemad. 14-16-aastased võistlejad võivad osaleda EDLi eriloa alusel. Kõik võistlustel osalevad sõitjad on kohustatud läbima riikliku liiklusteooria koolituse.

(2.2)Alaealised

Alates 13-aastased, kes soovivad osaleda PRO-klassis, peavad omama kogemust muudest sarjadest/klassidest (EDL Street või PRO-Street) ja saama hinnangu ühelt EDLi poolt määratud hindajalt.

Kõik meeskonnad, milles osalevad alaealised, on vastutavad ja võtavad kohustuse kanda kõik esinevad turvalisuse ja kindlustuse lisakulud.

(2.3) Eesti Drifti Liidu VÕISTLUSLITSENTS

Kõik Eesti Drifti meistrivõistlustel osalevad sõitjad peavad olema litsenseeritud Eesti Autosporti Liidu poolt, et osaleda EDLi poolt kinnitatud Eesti Drifti meistrivõistluste üritusel või treeningpäeval. Välisvõistlejad peavad osalema enda riigi autosporti katuseorganisatsiooni litsentsi alusel.

3.KÄITUMISKOODEKS **SÕITJA / MEESKONNA VÄLISILME**

Sõitjad ja meeskond peavad olema esinduslikud igal hetkel. Võistleja võistlusvorm peab vastama reeglitele ja kahjustusteta.

Ainult ohutusvestiga ja kinniste jalatsitega meeskonnaliikmed on lubatud võistluste „kuuma“ tsooni, sh stardieelsesesse alasse.

(3.1)(KÄITUMISKOODEKS)

Boksiala ja raja käitumiskodeks.

Võistleja, meeskonnaliikme või muu asjaosalise käitumine, mida EDLi ametnikud teistele ohtlikuks peavad, karistatakse rahatrahviga minimaalselt €50 kuni €1000 ja võistleja võidakse diskvalifitseerida ühelt või kõigilt EDLi üritustelt.

Kõik sõitjad ja meeskonnad peavad igal hetkel pidama silmas turvalisust ja professionaalsust, olema teadlik ümbritsevast keskkonnast, töötajatest, tegudest, käitumisest, sõidukitest ja varustusest.

EDL võtab õiguse hinnata, millised teod või olud satuvad selle eeskirjaga vastuollu. Hooletus, mis puudutab ükskõik, millist rikkumist või turvalisust, ei taluta.

(3.2)Käitumine ametnike, korraldusmeeskonna ja/või hindajatega

Igal EDLi võistlejal ja 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. Igal sõitja ja/või meeskonnaliige, kes käitub ebasobivalt kohtunike suhtes, võib saada karistatud viisidel, mis märgitud siin raamatus.

(3.3)Käitumiskodeksi rakendamine

Käitumiskodeks kehtib igal EDLi üritusel, sh testipäevad, ürituse ülespaneku aeg, ametlikud koosolekud, pressikonverentsid, avalikud esinemised, kokkutulekud, võistlused ja demonstratsiooniüritused jm.

(3.4)Sõitja

On vastutav enda esindajate, meeskonna ja külaliste käitumise ees kogu EDLi ürituse ajal. Sõitjad, meeskonnad ja teised sõitja ja/või meeskonnaesindajad peavad käituma professionaalselt.

(3. 5)Distsiplinaarkaristused

Reeglite rikkumine

Lisaks eelnevalt mainitule, loetakse reeglite rikkumiseks ka järgnevaid tegevusi:

- Altkäemaks, või üritus anda altkäemaksu võistlusega seotutele, ja altkäemaksu vastuvõtmine või vastuvõtmisega nõustumine.
- Iga tegevus, mille eesmärgiks on mittesobiva võistleja või sõiduki võistlemiseks läbisurumiseks.
- Osalemine igal üritusel või tegevusel, mis kahjustab EDLi või autosporti huve üleüldiselt.
- Süüdimatu või ohtlik sõitmine.
- Suutmatus alluda võistluste kohtuniku suunistele või käskudele.
- Peakohtuniku, kohtunikega koostööst keeldumine või nende töö ja/või tegevuse segamine.
- Katseaja tingimuste rikkumine.
- Avalik sarja, selle korraldusmeeskonna või toetajate kritiseerimine.

- Ebasportlik käitumine.
- Füüsiline kontakt või ähvardamine sellega, mille eesmärgiks on kahjustada või vigastada osalejat, korraldusmeeskonna liiget.
- Ebasobiv kõnepruuk, vaidlemine, ähvardamine või ebaviisakused.
- Keeldumine ülevaatusel või auto komponentide uurimisest, kui seda nõuab tehniline kontroll või peakohtunik.
- Muude äärmuslike rikkumiste korral võtab EDL endale õiguse määrata misiganes karistus, mida vajalikuks peetakse.

(3.6) Karistused

- Iga osalejat, ametnikku, registreerijat, või kolmandat isikut, kes rikub neid reegleid või lisareegleid, rajahaldaja sätestatud reegleid, võib karistada vastavalt EDLi reeglite ja regulatsioonide järgi.

Reeglite rikkumine ei piirdu vaid võistlustel või treeningpäeval toimuvaga. Enne igasuguse karistuse määramist uurib ja kogub tõendeid VÕISTLUSTE JUHT.

Karistused, mida võib määrata:
Noomitust

VÕISTLUSTE JUHT, või EDLi esindaja võib rakendada noomitust, mille tulemusel võidakse ka määrata trahv ja/või võistluste auhinnarahast ilma jätmine;

EDLis registreeritud võistluste promootor võib määrata maksimaalselt €1000 trahvi igale registreerijale, võistlejale, või osalejale, kes kahjustab Organisatsiooni toimimist, Organisatsiooni kliente, või partnereid.

Võistleja võistlemise õigus on automaatselt peatatud kuni määratud trahv(id) on makstud. Kui võistleja ei ole suuteline trahvi maksta on ta alates sellest hetkest võistlustelt kõrvaldatud ja teavituse EALI jõudmisest alates tema võistluslitsents peatatud.

(3.7) Diskvalifitseerimine

Iga registreerija või sõitja, kes võistluselt diskvalifitseeritakse, loobub automaatselt õigusele sellel võistlusel auhinna saamiseks.

(3.8) Võistleja katseaeg

Katseaaja tingimused esitatakse ja kinnitatakse VÕISTLUSTE JUHI poolt. Koopia antakse võistlejale, või registreerijale, või isikule, kes saab karistada.

(3.9) Katseaaja tingimused

Katseaaja teavitus ja selle tingimused saadetakse rikkujale viieteistkümne (15) päeva jooksul katseaaja algusest. Rikkujat teavitatakse katseaaja lõppemisest.

(3.10) Sõitmise peatamine

VÕISTLUSTE JUHIL on õigus peatada võistlemise või sõitmise õigus maksimaalselt kaheteistkümneks (12) kuuks. Võistlejalitsentsi peatamise aeg on automaatselt võrdne sellise peatamisega.

Punktide kaotus:

(3.11) Eemaldamine/vähendamine

VÕISTLUSTE JUHT võib rakendada võistluse ja/või kogunenud punktide eemaldamist. Järjestikku saadud eemaldamise karistused võidakse omavahel liita (nt kaks 30-päevast eemaldamist annavad kokku 60 järjestikust päeva). Ka võidakse karistusi kombineerida (nt trahv ja punktide eemaldamine jms).

(3.12) Võimalikud karistused

VÕISTLUSTE JUHT omab õigust rakendada igasugust karistust, karistuste kombinatsiooni või tegevust, mida peab sobivaks.

(3.13) Tulemuste parandamine

Kui võistleja diskvalifitseeritakse, on VÕISTLUSTE JUHIL õigus tulemusi parandada ja auhindu ümber tõsta. Tema otsustab, kas järjekorras järgnev võistleja tõstetakse lõpp protokollis kõrgemale ja auhinnad jagatakse vastavalt uuele järjestusele.

(3.14) Karistuse avaldamine

Eesti Drifti Liidul on õigus avaldada karistused ja nende põhjused. Selle vastu puudub õigus protestida.

(3.15) Osavõtuavaldus

Kõik osalejad peavad järgima Eesti Drifti Liidu osavõtuavalduste esitamise protseduure.

(3.16) Osavõtust keeldumine

Kui EDL keeldub osavõtu soovist, antakse osavõtuavalduse tegijale sellest teada avalduses märgitud kontaktandmete kaudu, nii kiiresti kui võimalik. EDL võib keelduda võistleja osavõtu soovist, kui tema käitumine, seosed või kuuluvused rajal, või raja kõrval, ei ole spordiala huvides või kes end väljendub ebaviisakalt, lugupidamatult, ründavalt või halvasti. EDLil on õigus keelduda osavõtuavaldusest ilma põhjendusi esitamata.

(3.17) Valeandmete esitamine

Osavõtuavaldus, milles esitatakse teadlikult valeandmeid, võidakse tühistada. Sellisel juhul võidakse reeglite rikkumise tõttu ka osavõtutasu mitte tagasi maksta.

(3.18) Osavõtuavalduse tagasivõtmine

Osavõtuavalduse võib tagasi võtta või üle kanda teisele üritusele, ilma sellele järgneva karistusega. Seda vaid juhul, kui tagasivõtmisest teavitatakse kirjalikult või telefonitsi enne ürituse kohapealse registreerimise avamist.

Osaleja, või sõitja, kes ei võta avaldust tagasi ja jätab tulemata, loobub osalustasust.

(3.19) Osavõtuavalduse tingimuslik vastuvõtt

Siin kirjeldatud võistlused on professionaalsed meistrivõistlused, EDL jätab endale õiguse vastu võtta või tagasi lükata iga auto või võistleja avalduse. Kui ilmnevad kahtlused osavõtja reeglitele vastavuses, ei võeta osavõtuavaldust vastu, va juhul, kui selleks annab loa VÕISTLUSTE JUHT.

ALKOHOL, NARKOOTIKUMID, TULEMUSI PARANDAVAD RAVIMID

Igasuguste narkootikumide, keelatud ainete, tulemusi parandavate ravimite (doping) või muude Eesti Vabariigi poolt keelatud ainete kasutamine on rangelt keelatud. Alkoholi tarvitamine on keelatud kuni võistluste ametlik osa on läbi.

EDLil on õigus igal ajal nõuda osaleja kulul 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/sarjast eemaldamine.

(4.0) ÜLDISED SARJAREEGLID

Iga EDLi üritus peab olema mehitatud EDLi poolt määratud ametnikega või EDLi poolt heaks kiidetud ametnikega. Nendeks ametnikeks võivad olla:

- Võistluste juht
- Hindaaja
- Sekretär
- Võistlusraja kohtunikud
- Tehniline kontroll
- Starter
- Registreerija

Neid nimetatakse „ametnikeks“ ja neil võivad olla ka assistendid, samuti nimetusega „ametnik, “ kellele võib delegeerida ülesandeid. Nad täidavad oma rolli alates esimestest ajakava järgi toimuvatest sõitudest kuni ürituse lõpuni ja vabastatakse ametist ajakavas viimasena toimuma pidava sündmusega va juhul, kui neid vabastab ametist VÕISTLUSTE JUHT.

VÕISTLUSTE JUHT

VÕISTLUSTE JUHT vastutab võistluse läbiviimise ja meeskonna käitumise eest. Selle alla kuuluvad võistlejad ja ametnikud, turvalisus, raja ehitus, tehnilised reeglid, hindamine, EDLi reeglite ja regulatsioonide järgimine ja vastavus EDLi väliste ühenduste reeglitele. Ta kindlustab selle, et järgitaks reegleid, ja kus sanktsioneeritud, järgitaks ka FIA ja EALi või muu katuseorganisatsiooni reegleid. Kõik AMETNIKUD kannavad vastutust VÕISTLUSTE JUHI ees.

HINDAJA

Hindajate ainus ülesanne on hinnata võistlejate sooritust vastavalt võistluse hindamise reeglitele, mis määratud EDLi poolt. Hindaajad annavad tulemused kõigil kvalifikatsioonisessioonidel ja tandem sõitudes, nagu ka erisoovide korral (nt ajavõtuga treeningsõidud jne).

TEHNILINE KOMISJON

EDLi poolt määratud TEHNILINE KOMISJON (ja selle poolt delegeeritud abilised) kindlustab tehniliste reeglite järgimise. Nende otsused ei ole protesteeritavad.

Tehnilise komisjoni liige võib igal ajahetkel nõuda iga auto lahti võtmist ja/või läbivaatust, et hinnata selle vastavust reeglitele.

Tehniline komisjon annab teada VÕISTLUSTE JUHILE, kui auto ei vasta tehnilistele reeglitele. Reeglitele mittevastavuse korral otsustab VÕISTLUSTE JUHT edasise teguviisi, mis määratud nendes reeglites.

Tehniline komisjon kinnitab, et kogu võistlejate turvavarustus vastab reeglitele. Tehnilisel komisjonil on õigus „ennetavale tagasilükkamisele.“ Kui meeskond tõlgendab reegleid erinevalt üldlevinud tõlgendusest, võib tehniline komisjon edasist ehituskäiku mitte lubada ja kuulutada koheselt reeglitele mittevastavaks.

5.SARJA IDENTIFITSEERIMINE

Kõik vajalikud kleepsud, embleemid ja logod peavad olema ettenähtud moel nähtavad. Igasugust EDLi sümbolikat tuleb kasutada vastutustundlikult ja korrektselt.

REGISTREERIMINE

Registreerimine toimub võistluste sekretäri juhtimisel. Registreeritakse avalduste laekumise järjekorras läbi EALI veebisaidi/kontori. Registreerimiseks on vajalik kehtiv EALI või muu riigi autospordi katuseorganisatsiooni litsents. EDL võib piirata võistlejate arvu või kehtestada registreerimiseks tähtaja.

MEESKONNA ESINDAJA

Igal meeskond määrab ühe (1) inimese enda seast, kes tegutseb meeskonna esindajana. Ta on ainus, kes ametlikult võib meeskonna eest kosta, sh esitada proteste, paluda „5-minuti reegli“ kasutamist, võtta tagasi võistlemise avalduse või sõiduki ning teha muudatusi meeskonna liikmete nimekirjas.

VÕISTLEJATE KOOSOLEK

EDLi AMETNIKUD viivad võistluste jooksul läbi erinevaid koosolekuid sõitjatele ja meeskonna esindajatele. Nendeks võivad olla üks koosolek või mitmed täpsustavad koosolekud. Võistlejate koosolekud kuulutatakse välja Võistluste Üldjuhendiga või koha peal muude teadaannetega. Koosolekutel selgitatakse kõigile võistlusreegleid ja spetsiifilisemalt kõiki uusi reegleid ja regulatsioone, mis puudutavad antud võistlust. Võistlejate ja/või Meeskonna esindaja kohalolek on neile ette nähtud koosolekutel kohustuslik. Koosolekult puudumist karistatakse võistluselt diskvalifitseerimisega. Võidusõitjad peavad olema oma võistlusvormis.

ÜLDISED BOKSIALA JA RAJA REEGLID

Kõik mehaanikud, kes töötavad alas, mida määratletakse kui boksiala, peavad olema kogu võistluse käigus adekvaatselt riietatud (kinnised jalanõud ja helkurvest „kuumas tsoonis“ liikumiseks).

Vaid meeskonnaliikmed, kellel on EDLi osalejat identifitseeriv kaart, on lubatud võistlusjuhendis defineeritud piiratud alasse. Identifitseerimise kaardid (osavõtja, sõitja, mehaanik jne) peavad olema alati kaasas ja alati ette näidata.

Suitsetamine on lubatud vaid selleks ette nähtud kinnistel aladel.

VÕISTLUSTE JUHT või tema määratud delegaat vastutab boksiala, raja turvalisena hoidmise eest ja muude reeglite ja protseduuri järgimise eest.

Mootoreid tuleb käivitada mootori küljes oleva starteriga ja selleks kasutada autos olevat vooluallikat. Võistleja, kes ei saa oma autot käivitada stardieelses alas, võidakse käima lükata, eeldusel, et auto on stardieelses alas enne oma sõidusessiooni algust.

VÕISTLUSTE JUHT võib nõuda auto rajalt eemaldamist, kui see auto on ohtlik kaasvõistlejatele liiga aeglase kiiruse, lekkivate vedelike või mõnel muul põhjusel.

Juhul, kui keredetailide puudumine on ohtlik, võidakse auto rajalt eemaldada. Keredetailide puudumise eest võidakse karistada. Auto peab kvalifikatsiooni minnes olema komplektne.

Autode tankimine on keelatud stardieelses alas, stardialas või mujal, kus veel märgitud. Tankimine on lubatud vaid selleks eraldi ette nähtud alades või meeskonna boksisalas. Tankides tuleb tagada selle ohutus ja soovitatav pole tankida sõidust kuuma autot. Ühte autot tankida tohivad vaid kaks inimest (meeskonnaliikmed) korraga.

6. REEGLITE JA SPETSIFIKATSIOONIDE MUUDATUSED

EDL jätab endale õiguse muuta iga reeglit, regulatsiooni või spetsifikatsiooni avaldades kirjalikult bulletäni. Need bulletäänid avaldatakse www.driftime.ee. Tehnilisel komisjonil õigus teha muudatusi turvalisuse spetsifikatsioonides igal ajal, kui see tundub vajalik. Meeskonnad vastutavad selle eest, et nende autod ja sõitjad vastaksid uusimatele reeglitele ja bulletäänidele.

Osalejate poolt esitatud soovid reeglite muudatusteks on teretulnud ja tuleks esitada vähemalt 14 päeva enne nende jõustumist.

7. LIPUD

Võistlustel kasutatakse erinevaid lippe, kindel tähendus on ainult kollasel lipul, kollane lipp tähendab ohtu rajal, driftimine tuleb katkestada. Võistlejate koosolekul võib võistluse juht määrata teist värvi lippude kasutusele võttu.

8. RAADIOSIDE

Iga meeskonna ülesanne on edastada tähtis info kiirelt oma rajal viibivale sõitjale. Meeskondadel on keelatud kasutada EDLi poolt kasutatavat raadiosagedust ja kanalit. Meeskondasid julgustatakse varustama oma võistlusautod ja meeskonnaliikmed raadiosidega, et edastada informatsiooni kiirelt meeskonna, sõitja, spotteri ja teiste liikmete vahel. Ühegi meeskonna raadioside ei tohi segada või olla sama võistluste juhtimiseks, päästjate jt EDLi ametnike kasutatavate raadiosidega.

EDL ei vastuta lisakulutuste eest, mis meeskondadel selle nõudmise täitmiseks kuluda võib. Raadiosaatjaid võib tellida rendiks enne üritusi meie kaudu meie kommunikatsioonipartneri käest.

9. KAASREISIJAD

EDLi AMETNIKUD (line up) peab heaks kiitma kõik kaasreisijate sõidud. Kaasreisijatel ei tohi olla liigselt paljastatud nahka ja nad peavad kandma heakskiidetud kiivrit, pikki pükse, pikkade varrukatega särki, kinniseid jalanõusid ja käepaela.

REGISTREERITUD AUTOD

Auto vahetamine võistlusel

Võistleja **võib** vahetada autot ühel korral võistluse jooksul. Sellisest vahetusest tuleb teavitada enne esimese kvalifikatsiooniringi algust. Autot ei tohi vahetada tandemvoorude ajal. Kui võistleja on alustanud tandemsõite teise autoga, peab ta selles ka jätkama võistluse lõpuni.

Võistleja võib kvalifitseeruda ühe autoga ja sõita tandemvoorudes teise autoga, juhul kui põhiauto muutub võistluskõlbmatuks. Selline vahetus on lubatud, et kõik võistlejad saaksid sõita ja esineda kõrgeimal tasemel. Andes võimaluse kõigile sõitjatele saada punkte, teeb sarja konkurentsivõimeliseks.

Samas klassis osalev ja kvalifitseerunud auto ei ole kõlblik selliseks vahetuseks.

10 .PROTESTID

10.1 MITTEAMETLIK PÄRING

Enne ametliku protesti esitamist on osalejatel soovitatav oma vaidele saada lahendus mitteametlikult. Valet lahendavate faktide ilmnemisel tuleb koheselt teavitada EDLI AMETNIKKU. AMETNIK otsustab sobiva tegevuse üle ja püüab lahendada vaied koheselt, kuid võib suunata lahenduse leidmise edasi VÕISTLUSTE JUHILE. Igasuguse lahenduse leidmine võidakse suunata edasi ja osalejad ei saa eeldada kohest lahendust.

Mitteametliku päringu esitamine ei tohi mingil juhul segada AMETNIKU tööd ega võistluste käigu või osalejate turvalisust.

PROTESTI ESITAMINE toimub HINDAMISE REEGLIRAAMATUS kirjeldatud meetoditel.

Iga protesti tuleb esitada kirjalikult ja selles tuleb täpselt välja tuua, millise reegli vastu võidakse olla eksitud. Selline protest tuleb allkirjastada osaleja või sõitja poolt, kes protesti esitab ja tuleb maksta kautsjon €100 reeglites määratud aja jooksul. Protesti kautsjon tagastatakse, kui protest rahuldatakse VÕISTLUSTE JUHI poolt.

Kõik protestid tuleb suunata VÕISTLUSTE JUHILE.

Protest osaleja, osaleja või võistleja sobivuse või võistlusauto sobivuse kohta tuleb esitada mitte hiljem, kui 4 tundi enne kvalifikatsiooni algust.

- Protest võistlusel toimunud vea või ebaregulaarsuse vastu tuleb esitada 15 minuti jooksul pärast kõne all olevat sündmust.
- Protest võistluse tulemuste vastu tuleb esitada mitte hiljem, kui 15 minutit enne kestva sessiooni lõppu.
- Protest ametniku mõne muu tegevuse vastu tuleb esitada 15 minuti jooksul pärast tegevust.
- Hindajate poolt antud hinded pole protestitavad.

Protestist teada andmine ei garanteeri, et VÕISTLUSTE JUHT kuulab argumente 15 minuti jooksul pärast tandemsõitu ja enne järgmise tandemite puu sessiooni algust.

PROTESTIDE KUULAMINE

VÕISTLUSTE JUHT või tema delegaat, kuulab ära protesti ja teeb protesti lahendamise kohta otsuse nii kiiresti kui võimalik. VÕISTLUSTE JUHT püüab anda kõigile osapooltele võimaluse kommenteerida ja omapoolse nägemuse esitada. VÕISTLUSTE JUHI otsus on

lõplik. Protestidest eeldatakse, et need on loodud õigetel alustel, mõistlikud, loogilised ja põhinevad tõenditel. Ka hästi loodud protest võidakse tagasi lükata.

EDL julgustab hindajaid kahtlustuste korral otsuste tegemisel küsima võistlejatelt videomaterjale.

.

11. TEHNILISED REEGLID

(11.1) IGAAASTANE ÜLEVAATUS

Enne käimasoleva hooaja esimest korda võistlusel osalemist, väljastab tehniline kontroll Eesti Drifti Liidu võistlemise numbril/klepsu ja viib läbi igaaastase auto kontrollimise. Peale reeglitele vastavuse kontrolli väljastatakse igaaastane kleps ja kleebitakse see turvapuuri peakaarel juhi pool nähtavale kohale. Võistlema lubatakse vaid autod, millel on läbi viidud igaaastane tehniline kontroll, kui see pole eraldi lubatud tehnilise kontrolli ja võistluste juhi poolt.

Võistlemiseks sobilikel autodel ja sõitjatel peavad olema:

- EDLi poolt antud auto võistlusnumber
- Kehtiv igaaastane tehnilise ülevaatus kleebis
- Kehtiv võistlejalitsents

Ürituste tehniline kontroll

Igal üritusel teostab tehniline kontroll või selle määratud delegaadid, juhuslikke kontrolle igale autole. Kõik autod kontrollitakse põhjalikult üle hooajaeelsel kontrollil. Iga auto turvavarustust kontrollitakse igal üritusel.

Sellised kontrollid võivad toimuda ürituse eelselt, arestimise meetodil ürituse käigus või selle järgselt, või mõnel muul viisil.

REEGLITELE VASTAVUSE SÄILITAMINE

Reeglitele vastavuse järgimine/säilitamine on iga meeskonna enda ülesanne.

MODIFIKATSIOONID

Iga auto, millele on väljastatud igaaastane tehnilise kontrolli kleps, mis võetakse lahti, või modifitseeritakse, või muudetakse mis iganes moel, mis võib mõjutada auto turvalisust, või seab kahtluse alla reeglitele vastavusele, või mis osaleb avariiis, mis eelmainitud põhjustada võib, tuleb taasesitada tehnilisele kontrollile. Meeskonna kohustus on teavitada tehnilist kontrolli sellistest muudatustest.

.

KAHJUSTUSED

Kui auto saab kahjustada avarii või mõne muu intsidendi läbi, võib tehniline kontroll eemaldada igaaastase tehnilise kontrolli klepsu. Uus kleps võidakse väljastada peale auto taas üle vaatamist või pärast kahjustuste remontimist ja taasülevaatus. Meeskonna kohustus on teavitada tehnilist kontrolli igasugustest kahjustustest.

MEESKONNA ESINDAJA

Tehnilise kontrolli teostamise ajal võib vaid üks (1) meeskonna liige olla auto esindaja. Ala, kus autot üle vaadatakse, peab olema eraldatav ja privaatne. Kõik kõrvalised isikud peavad sellest alast lahkuma.

(11.2) NÕUTUD TURVAVARUSTUS

SÕITJA TURVAVARUSTUS

Iga sõitja peab kõigil rajasesioonidel sõites kandma järgnevat turvavarustust:

Kiiver

Kõigil autos olevatel isikutel on kohustuslik kanda kiivrit igal rajal olemise hetkel. Vaid järgnevale tüübikinnitus nõuetele vastavad kiivrid on lubatud:

- Snell Memorial Foundation – SA2000 , SA2005
- SFI Foundation – Spec 31.2, Spec 31.2A
- FIA 8860-2015, 8859-2015, 8860-2004, 8860- 2010
- FIA STANDARD 8860-2018 AND 8860-2018-ABP
- British Helmet Standard – BS 6658:1958 A/FR (FIRE PROOF)

Nimekirjast võivad olla puudu vahepealsed standardid, mis on samuti kehtivad, küsimuste korral palun pöörduda tehnilise komisjoni pole

Suletud (kogu pead katvad) kiivrid on tungivalt soovituslikud.

11.2.1 Balaklava ehk kiivrisukk

Kiivri alt välja ulatuvad juuksed/habe peavad olema täielikult kaetud põlemiskindla materjaliga. Sõitjad peavad kandma põlemiskindlaid näokatteid (nt kiivrisukk), mis vastavad „FIA 2000“ tüübikinnitusesele.

11.2.2 Sõiduülikond

Üheosaline sõiduülikond on kohustuslik ja peab olema põlemiskindlast materjalist ning sertifitseeritud SFI nõudele 3/2A-5 või uuemale, või homologeeritud „FIA 2000“ nõuetele, sõiduülikond peab katma keha, sh kaela, pahkluu ja randmed. Mitmekihilised sõiduülikonnad on soovituslikud. Põlemiskindel aluspesu, mis vastab **FIA 2000 standardile on kohustuslik.**

11.2.3 Kindad, saapad ja sokid on kohustuslikud

Sokid peavad olema põlemiskindlast materjalist. Saapad ja kindad peavad vastama „FIA 2000“ tüübikinnitusesele, või olema mõnest muust sobilikust põlemiskindlast materjalist. Saapad ja kindad peavad olema aukude, rebendite või muude avausteta, va juhul, kui need on tootja poolt tehtud.

11.2.4 ISTMED

Igas autos peaks olema kaks istet (soovituslik), üks sõitjale, üks kaasreisijale. Iga iste peab olema fikseeritud seljatoega korvite ja FIA poolt homologeeritud (homologeering võib olla aegunud).

11.2.5 Istmetoed

Istmetoed peavad olema FIA tehnilises nimekirjas märgitud tüüpi (kõlgnised, alumised jne). Istmetoed peavad olema keevitatud või polditud istmekinnitusorudele. Iste peab olema korralikult kinni ja ei tohi liikuda.

11.2.6 Turvavööd

Kõigil autodel peavad olema FIA poolt heaks kiidetud minimaalselt 5-punkti turvavööd. Kõik turvavööde kinnitused tuleb kere külge panna FIA poolt ette nähtud asukohtadesse silmpoltidega ja olema õige nurga all.

Silmpoldid on nõutud ja kui ei kasutata standardseid kinnitusauke, tuleb kerele keevitada sobivad plaadid, millele omakorda keevitatud M12 mutter. Plaat peab olema vähemalt 25cm² ruut (5x5cm), 3mm paks ja täielikult keevitatud auto pleki alla, et polt jääks läbi kere keeratavaks.

11.2.7 Kaela- ja peatoed

HANS-kaelatugi (või Hübrid-kaelatugi juhi kererakmetega) on kohustuslik, kaelatugi peab olema nõuetekohaselt kinnitatud.

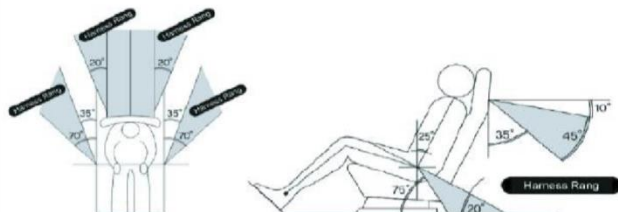
HANS-kaelatõe kiivripoolsed ankrud peavad olema kinnitatud nõuetekohaselt ja seda võidakse alati kontrollida.

11.3 TURVAPUUR (PUUR)

Turvapuuri (edaspidi PUUR) ülesanne on kaitsta autos olevaid inimesi, kui auto peaks sattuma avariisse.

Puur peab olema loodud sedasi, et see kannataks avarii (külili/katuse peale keerates, pörkimisel takistusega, libisemise või rullumise) korral auto raskuseid surumise jõudusid ilma purunemata. Puurikonstruktsioonid, kuhu võib avarii korral puutuda autos viibiva reisija pea (turvavöödega kinnitatult normaalasendis), tuleb kasutada mitteelastsest materjalist pehmendusi. Materjali paksus minimaalselt 12,7mm (0,5 tolli) ja peab vastama SFI nõudele 45.1.

Materjal	Minimaalne Tõmbetugevus	Miinumum-mõõdud (mm)	Kasutuskoht
Külmõmmatud teras(vt allpool), maksimaalse süsinikusisaldusega 0.3%	350 N/mm ²	45 x 2.5 või	Peamine Peakaar (Joonis 253-1 ja 253-3) või külgmised turvakaared ja tagumine risttoru
		50 x 2.0	



			(joonis 253-2)
		38 x 2.5 või 40 x 2.0	Tagumised pool-peakaared ja muud turvapuuri osad (kui pole teisiti märgitud)

11.3.1 TURVAPUURI SPETSIFIKATSIOONID

- Kõik puurid peavad olema kas MIG või TIG keevitatud. Kõik keeviliited peavad olema läbivad ja kõik torud täisringis (360 kraadi) keevitatud.
- Kõigi keeviste kvaliteet kontrollitakse üle.

(Kõik T45 terastorud peavad omama sertifikaati)

11.3.2 TOLERANTSID

- Toru diameetri tolerants on +/- 1mm
- Toru seinapaksuse tolerants on -0.25mm

TEHNILINE KONTROLL VÕIB IGAL AJAL PUURIDA TURVAPUURI TORUDESSE AUKE, ET KONTROLLIDA NENDE REEGLITELE VASTAVUST.

11.3.4 PAINDED

Ükski paine ei tohi olla kortsus või toruseina purustustega. Kõik painded tuleks teha rull-tõmbajaga või mandrel-tüüpi painutajaga. Press-tüüpi painutaja kasutamine on keelatud. Kõik painded peavad olema tehtud külma toruga, kuumutamine on keelatud. Painete raadius ei tohi olla väiksem, kui toru kolmekordne diameeter. Kõik ohutuspuuri seksioonid peavad olema tehtud ühest torutükist. Torude jätkamine on keelatud.

11.3.5 Kaitsev pehendus

Puurikonstruktsioonid, kuhu võib avarii korral puutuda autos viibiva reisija pea (turvavöödega kinnitatult normaalasendis), tuleb kasutada mitteelastsest materjalist pehendusi. Materjali paksus minimaalselt 12,7mm (0,5 tolli) ja peab vastama SFI nõudele 45.1 või FIA Standardile 8857-2001 tüüp A (vt tehnilise nimekirja punkt n°23 "Rollcage padding homologated by the FIA"). Selline pehendus peab olema korralikult kinnitatud.

11.3.6 TURVAPUURI DEFINITSIOONID

Turvapuur

Auto salongi kere lähedalt kinnitatud torudest struktuur, mille eesmärk on avarii puhul vähendada auto kere deformatsiooni.

Peakaar

Torust painutatud kahe kinnitusjalaga kaar.

Peamine peakaar (D253-1)

Auto teljega risti olev ja peaaegu vertikaalne (maksimaalne kaldenurk $\pm 10^\circ$ vertikaaltelje suhtes) ühest torust painutatud kaar, mis asub esiistmete taga.

Toru telg peab olema ühel tasapinnal.

Eesmine peakaar (D253-1)

Eesmine peakaar on sarnane peamise peakaarega, kuid järgib oma kujult tuuleklaasi piilareid ja klaasi ülemist äärt.

Külgmine turvakaar (D253-2)

A, B piilar ja nende vaheline ühes tükis ühendus

Külgmine poolkaar (D253-3)

Külgmise turvakaarega identne, kuid ilma tagumise piilarita.

Longitudinal member

Near longitudinal single piece tube joining the upper parts of the front and main rollbar

Transverse Member

Near transverse single piece tube joining the upper parts of the lateral half rollbars or of the lateral roll bars.

Diagonal Member

Transverse tube between one of the top corners of the main rollbar, or one of the ends of the transverse member in the case of the lateral rollbar and all the lower mounting point on the opposite side of the rollbar

Or

The upper end of the backstay and the lower mounting of the point of the other backstay

Cage Reinforcement

Member added to the safety of cage which must be able to be removed.

Mounting Plate

Plate welded to the end of a rollbar tube to permit its bolting to the bodyshell chassis usually on to a reinforcement plate. Poltimise asemel võib kasutada ka keevisliidet kere külge.

11.3.6.1 Gusset (D253-34)

Reinforcement for a bend or junction made from a bent sheet metal with a U Shape and thickness which must be not less than 1.0mm

The ends of the gussets point E must be situated at a distance from the top angle (Point S) of between 2 to 4 times the outer diameter of the biggest of the tubes joined.

A cut out is permitted at the top of the angle but the radius (R) must be no greater than 1.5 times the outer diameter of the biggest of the tubes joined.

The flatsides of the gusset may have the hole the diameter of which must not be greater than the diameter of the biggest of the tubes joined

A cut-out is permitted at the top of the angle but its radius (R) must be no greater than 1.5 times the outer diameter of the biggest of the tubes joined. The flat sides of the gusset may have a hole the diameter of which must not be greater than the outer diameter of the biggest of the tubes joined.

11.3.6.2 Baasstruktuur

Baasstruktuur peab vastama ühele järgnevatest:

* 1 main rollbar + 1 front rollbar + 2 longitudinal members + 2 backstays + 6 mounting feet (Drawing 253-1)

or

* 2 lateral rollbars + 2 transverse members + 2 backstays + 6 mounting feet (Drawing 253-2)

or

* 1 main rollbar + 2 lateral half-rollbars + 1 transverse member + 2 backstays + 6 mounting feet (Drawing 253-3)



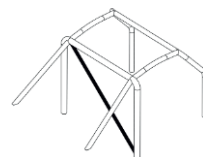
The vertical part of the main rollbar must be as close as possible to the interior contour of the bodyshell and must have only one bend with its lower vertical part.

The front pillar of a front rollbar or of a lateral rollbar must follow the windscreen pillars as closely as possible and have only one bend with its lower vertical part. In order to build the safety cage, the connections of the transverse members to the lateral rollbars, the connections of the longitudinal members to the front and main rollbars, as well as the connection of a semi-lateral rollbar to the main rollbar must be situated at the roof level. In all cases, there must not be more than 4 removable connections at the roof level. The backstays must be attached near the roofline and near the top outer bends of the main rollbar, on both sides of the car, possibly by means of removable connections.

They must form an angle of at least 30° with the vertical, must run rearwards and be straight and as close as possible to the interior side panels of the bodyshell.

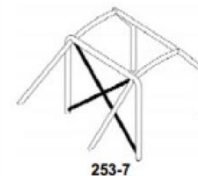
11.3.6.3 Diagonal member

The cage must have one diagonal member on the main rollbar according to Drawing 25-5. Members must be straight and may be removable.



The lower end of the diagonal must join the main rollbar no further than 100 mm from the mounting foot (see Drawing 253-52 for the measurement). The upper end of the diagonal must join the main rollbar no further than 100 mm from its junction with the backstay.

Be advised, starting season 2017 every newly built car must have two diagonal members on the main rollbar according to Drawing 253-7



11.3.6.4 Doorbars

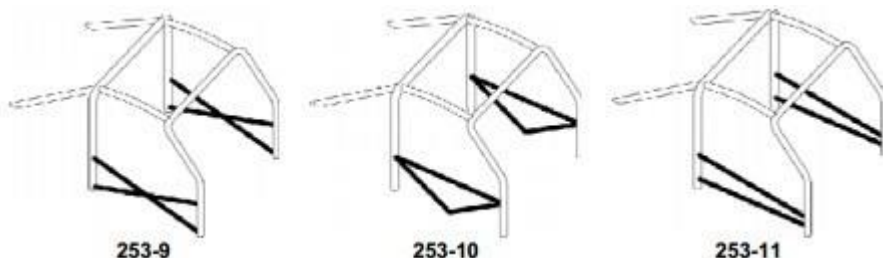
Drawings may be any one of the combinations below 253-9-11

The design must be identical on both sides. The side protection must be as high as possible, but its

upper attachment point must not be higher than half the height of the door opening measured from its base.

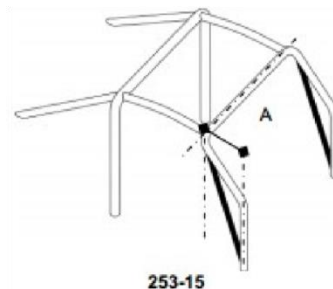
If these upper attachment points are located in front of or behind the door opening, this height limitation is also valid for the corresponding intersection of the strut and the door opening.

In the case of doorbars in the form of an "X" (Drawing 253-9), it is recommended that the lower attachment points of the cross-struts be fixed directly onto the longitudinal member of the bodyshell/chassis and that at least one part of the "X" be a single-piece bar. The connection of the doorbars to the windscreen pillar reinforcement (Drawing 253-15) is authorised.



11.3.6.5 Windscreen Pillar Reinforcement

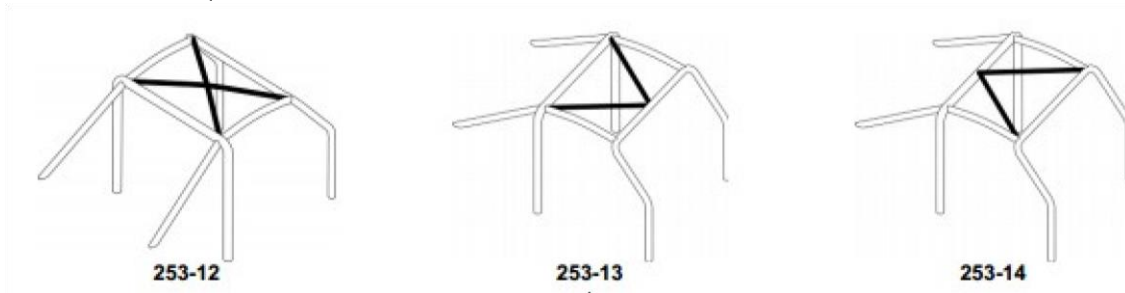
Be advised, starting season 2016 every newly built car must be fitted on each side of the front rollbar if dimension "A" is greater than 200 mm (Drawing 253-15). It may be bent on condition that it is straight in side view and that the angle of the bend does not exceed 20°. Its upper end must be less than 100 mm from the junction between the front (lateral) rollbar and the longitudinal (transverse) member (see Drawing 253-52 for the measurement). Its lower end must be less than 100 mm from the (front) mounting foot of front (lateral) rollbar.



11.3.6.6 Roof Reinforcement

Be advised, starting season 2016 every newly built cars upper part of the safety cage must comply with one of Drawings 253-12, 253-13 and 253-14. The reinforcements may follow the curve of the roof. For competitions without co-drivers, in the case of Drawing 253-12 only, only one diagonal member may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

The ends of the reinforcements must be less than 100 mm from the junction between rollbars and members (not applicable to the top of the V formed by reinforcements in Drawings 253-13 and 253-14)



11.3.6.7 Backstay Diagonals 253-21

The configuration of Drawing 253-21 may be replaced with that of Drawing 253-22 if a roof reinforcement complying with Drawing 253-14 is used.

11.3.6.8 Front Suspension mounting points 253-25

The extensions may be connected to the front suspension top mounting points.

11.3.6.9 Transverse members (Drawings 253-26 to 253-30)

Transverse members fitted on the main rollbar or between the backstays may be used for the safety harness mountings in accordance with Article 253-6.2

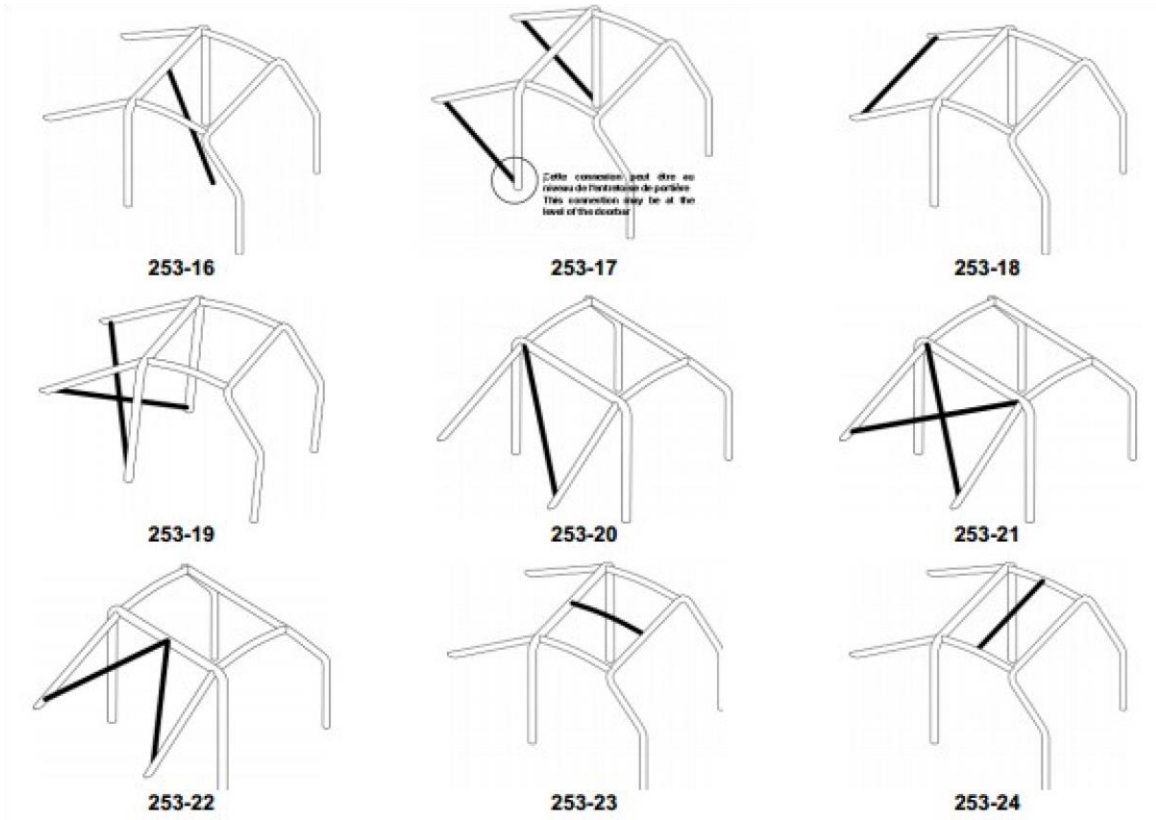
For members shown on Drawings 253-26 and 253-27, the angle between the central leg and the vertical must be at least 30°.

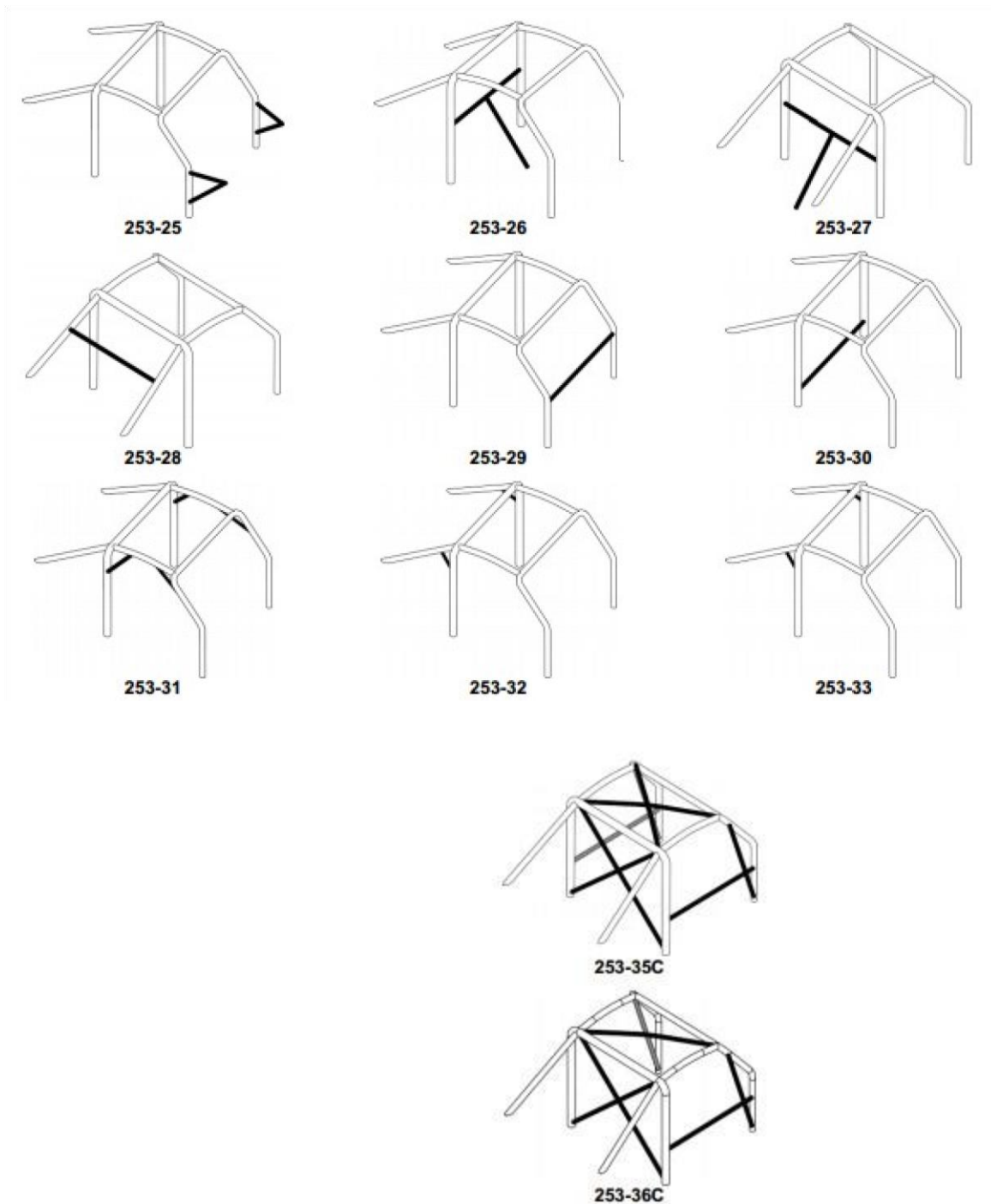
The transverse member fixed to the front rollbar must not encroach upon the space reserved for the occupants. It may be placed as high as possible but its lower edge must not be higher than the uppermost point of the dashboard

11.3.6.10 Reinforcement of bends or junctions (Drawings 253-31 to 253-34)

Reinforcements must be made of tubes or bent-sheet metal with U shape complying with Article 253-8.2.14. The thickness of the components forming a reinforcement must not be less than 1.0 mm.

The ends of the tubular reinforcements must not be more than half way down or along the members to which they are attached, except for those of the junction of the front rollbar, which may join the junction of the door strut/front rollbar.





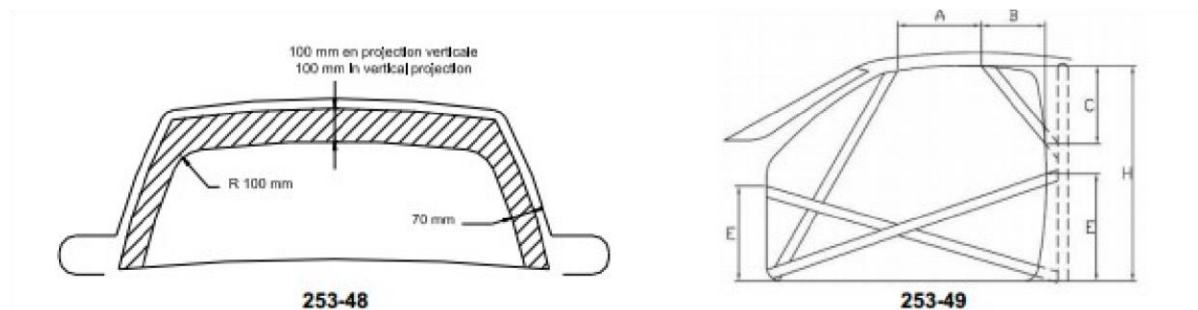
Cage Reinforcements 2 Additional Constraints shock absorbers).

Supplementary reinforcements exceeding these limits are authorised between the safety cage and the anchorage points of the rear anti-roll bars on the bodyshell/chassis. Each of these anchorage points may be connected to the safety cage by a single tube with dimensions of 30 x 1.5mm.

In frontal projection, reinforcements of bends and junctions of the upper corners of the front roll-cage must be only visible through the area of the windscreen described by Drawing 253-48.

The presence of the cage reinforcements in the door aperture must comply with the following criteria (Drawing 253-49) :

- Dimension A must be a minimum of 300 mm
- Dimension B must be a maximum of 250 mm
- Dimension C must be a maximum of 300 mm
- Dimension E must not be more than half the height of the door aperture (H).



(11.4) TULEKUSTUTUSSÜSTEEM

Kõigis autodes on kohustuslik vähemalt üks 2kg tulekustuti, mis juhile lihtsasti kättesaadav, kui juht istub sõiduasendis.

Tulekustutussüsteemid on **soovituslikud**.

Käsikustuti peab olema juhile alati kättesaadav juhul, kui tulekustutussüsteem ei peaks toimima.

(11.5) PUKSEERIMISSILMUS

Kõigil autodel peab olema vähemalt üks (1) eesmine ja üks (1) tagumine pukseerimissilmus (silmus, rihm, kaabel, vms), mille minimaalne diameeter on 50mm.

- Pukseerimissilmus peab olema piisava tugevusega, et tõmmata auto välja ka raja kõrvale kinni jäädes. Tõmmatav raskus peaks olema võrdne umbes 2250kg (5000lbs).
- Pukseerimissilmus peab olema lihtsalt ligipääsetav ilma kerepaneelide eemaldamiseta.
- Pukseerimissilmus ei tohi ulatuda kerest välja rohkem, kui 2,5cm (1 toll) või peab olema kokku keeratav (hingega, väljatõmmatav vms) ja moodustama sileda pinna.
- Pukseerimissilmus peab olema värvitud eredat värvi nagu KOLLANE/ PUNANE/ ORANŽ.
- Pukseerimissilmus peab olema selgelt märgistatud sellele suunava noolekujutisega, mis on ülejäänud autoga kontrastset värvi.

(11. 6)Kerepaneelid

Autod peavad säilitama algse mudeli ära tuntavuse ja olema puhtad, avariivabad ja võistlustel esitletavad.

Kõigil ohutuspuuriga autodel on lubatud vahetada uksed, katus, tiivad, kapott, ja luugid süsinikkiust või klaasplastist asendustega.

Auto esitletavus

Autod peavad olema võimalikult hästi esitletavad. Võistlejal ei lubata üritust alustada ilma esimese stange või kerepaneelideta.

(11.7) MOOTOR & JÕUÜLEKANNE

Mootori, käigukasti, juhtplokkide (aju) ja/või jõuülekanne muutmine on lubatud, kuid ainult tagumised rattad võivad vedada.

Puuduvad piirangud maksimaalsele jõule – mootori ja jõuülekanne modifitseerimine on lubatud.

Jõulisajad nagu turb kompressor(id), mahtkompressorid, keemiline üle laadimine (Nitro) on lubatud.

Kõik kütuse, nitro või mõne muu vedeliku või gaasiga täidetud voolikud/torud peavad olema kinnitatud kere külge iga 350mm tagant (sõitjate ruumis).

Mootori ja radiaatori tuulutuse ja paisupaagid, minimaalselt 1L mahutavusega on kohustuslikud ja peavad olema korralikult kinnitatud mootoriruumi. Kõik vedelikesüsteemid peavad olema lekkevabad.

Kõigil autodel peab olema pardal starter ja vooluallikas (aku), mõlemad peavad töötama. Kõigil autodel on kohustuslik töötav 12V voolupesa, et vajadusel sinna ühendada kaamera või driftboksi toitekaabel.

(11.8) KERE & VEDRUSTUS

-Üldine kereehitus

Auto kere, raam ja/või kandevkere peavad olema originaalsed eesmistest ja tagumistest vedrustuse kinnituskohtade vertikaaltelgede vahel. Kandevkere või šassiid võib tugevdada üle keevitamisega.

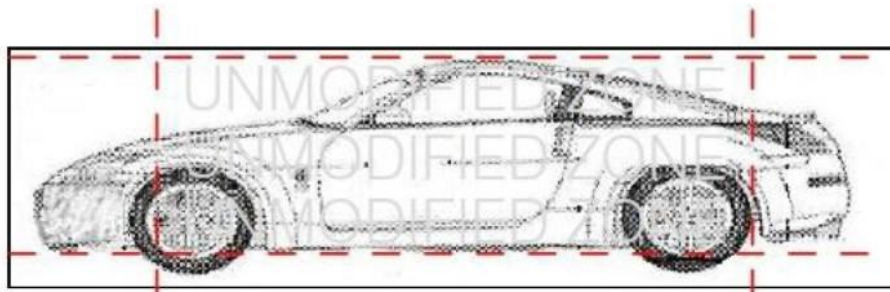
-Vedrustuse ehitus

Üldist tootjapoolset vedrustuse ehitust võib vabalt modifitseerida. Originaalsed vedrustuse kinnituskohad peavad säilima, modifitseerimata kujul.

Originaalse mootori tulemüüri modifitseerimine on keelatud. Kõik tulemüüris paiknevad augud ja läbiviigud peavad olema vaid nii suured, et sealt mahub läbi vaid vajalik. Kõik sellised avaused peavad olema tihendatud vedeliku-ja tulekindlalt.

(11.9) Kere töötlemise piirangud**Tulemüüri modifikatsioonid**

Mootori plokikaas ei tohi asetseda tulemüüri originaalasukohast tagapool.



Asjad, mida modifitseerimise keelutsoonis on lubatud eemaldada on tagumine aknalaud, originaalse roolivarda kinnituskohad, muud mittekasutatavad kinnituskohad ja kronsteinid, originaalsed kojameeste kinnitused ja väline katusepaneel on lubatud vahetada komposiit materjalist paneeli vastu. Kõik muud muudatused „keelutsoonis“ teostatakse EDLi Tehnilise kontrolli kirjalikul loal.

Taga vedrustuse amordi kannude tippe ühendava risttala võib eemaldada, kui selle asemele paigaldatakse tugevuselt võrdeline või tugevam.

Kardaanitunneli modifitseerimine

Kardaanitunneli võib täielikult välja lõigata ja asendada suuremaga, juhul, kui mootori asukoht sellest ei muutu.

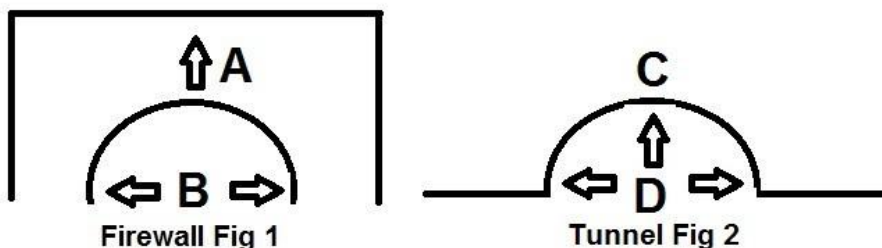
Tulemüüri tunnel

Tulemüüri on lubatud modifitseerida käigukasti ära mahutamiseks.

Käigukasti jaoks modifitseeritava ala maksimaalne laius on 45cm (Fig1 Dim B)

Käigukasti jaoks modifitseeritava ala maksimaalne kõrgus mõõdetakse tuuleklaasist ja ei või olla väiksem kui 25cm (Fig 1 Dim A)

Kardaanitunneli maksimaalsed mõõdud (Dimensioon C and D ei tohi olla suuremad) 25 cm



Kere töötlemise piirangud osa 2

Toruraamile ehitatud kandevkonstruktsiooniga autod on keelatud, amordi kannude/vedrustuse ülemiste kinnituspunktide modifitseerimine on lubatud, kui auto säilitab oma originaalse kandevkere. Auto võib ümber ehitada esimestest amordikannudest ettepoole ja tagumistest amordikannudest tahapoole torudest struktuurile (toruraam), kuid auto peab säilitama originaalse lanseronide osa, millele selline toruraam poltidega kinnitatakse.

Toruraam peab ühendama lanseronide otsi ühe tükina. Stange kinnitused ei tohi olla väljaulatuvad rohkem, kui pukseerimissilmus (või 2,5cm).

Kere osad, mis peavad säilima originaalsena

- Auto põhi
- Vaheseinad
- ABC piilarid

Autod peavad säilitama oma originaalse VIN koodi (kerenumber) originaalasukohas ja originaalset kerenumbri plaati kasutades.

Katuse võib vahetada mõne muu materjaliga.

Pehme katusega autod (kabrioletid). võistlusautol peab olema olemas kerekülge kinnitatav hard top stiilis katus, mille kasutust võib võistluse juht või tehniline kontroll nõuda igal ajahetkel võistluse või treeningu käigus.

Klaasist katuselugid tuleb eemaldada ja asendada metallist, süsinikkiust või komposiit materjalist augutäitega.

(11.10) Autode võistluskõlblikkus

- Autod peavad olema konstrueeritud suurtootja poolt ja olema praegu/varasemalt kättesaadavad homologeeritud ja/või tehase müügivõrgustiku kaudu ostetavad.
- Autod peavad olema tagaveolised ja ees asetseva mootoriga.
- Omavalmistatud nõ „kit carid“, või toruraamil autod on keelatud.
- Ühtegi konkreetset automarki ei keelata, kui see vastab reeglitele.
- Neli veolised autod võib ehitada ümber taga veoliseks.

Esi veolised autod võib ümber ehitada taga veoliseks. Palume konsulteerida tehnilise komisjoniga reeglite pärasuse säilitamiseks ja valimaks õigeid auto tootjapoolseid osasid, teiste automarkide osade kasutamine selliseks ümberehituseks on keelatud.

Auto välimus peab säilitama originaalmudeliga sarnasused ja olema ära tuntav. Pikap (kastiga) autod võivad olla legaalsed, kuid nende ehitus peab olema kooskõlastatud tehnilise komisjoniga (antud ajahetkel on nad keelatud).

Sillatala modifitseerimine

Esimene ja/või tagumine sillatala peab jääma originaalne, kuid seda võib modifitseerida. Sillatalasid võib vahetada ja originaaltootja sillatala võib tugevdada. Sillatala asendamisest tuleb teavitada tehnilist kontrolli, et selle reeglitele vastavust saaks hinnata.

Modifitseeritud või järelturu veermikudetailid

Modifitseeritud või järelturu veermikudetailid, sealhulgas käändmike modifitseerimine on lubatud.

ROOLISÜSTEEM

Roolisüsteemi (roolilatt, rooliotsad, jne) modifitseerimine on lubatud. Igasugused ise loodud käändmike lahendused tuleb näidata ette tehnilisele kontrollile.

Kui vastavale automargile on toodetud sillalahendus, siis on selle kasutamine soovituslik. Rooli lukud peavad olema emaldatud ja rooli kauguse ja kõrguse muutmise lukustatud.

KÜTUSESÜSTEEM

Kütusesüsteemi ehitus on vaba. Turvapaak on soovituslik.

Kütusepaak peab olema eraldatud sõitjate ruumist terasest või alumiiniumist vaheseinaga, mis vedelike-ja tulekindlalt tihendatud. Turvapaagil peab olema isesulguv klapp, mis välistab kütuse välja voolamise rullumisel.

auto originaal kütusepaak on lubatud. Kütusepaagilt ei tohi eemaldada tehasepoolt ettenähtud isesulguvat klappi.

Kütuse sattumine sõitjate ruumi peab olema täielikult välistatud.

Kütusetorud

Kui kütuse peale-ja tagasivoolutorud läbivad sõitjate ruumi, peavad nad olema kokku pandud ja kerosse kinnitatud iga 350mm tagant. Kütusetorud ja üleminekud peavad taluma kõrget rõhku ja olema eraldatud liikuvatest komponentidest.

Kütusetorud võivad läbida sõitjate ruumi, kui nad on armeeritud ja keermestatud ühendustega. Armeeritud voolikud võib asendada vask või teras torudega.

Autol võib olla tankimisava läbi tagumise akna või kere, et võimaldada tankimist väljaspool autot. Selline kütusetoru peab olema eraldatud terasest või alumiiniumist vaheseinaga.

Kütusetoru peab olema paagi tankimistoruga ühendatud painduva lüluga, mis annaks liikumisruumi avarii korral.

TULEMÜÜR

Tulemüür peab olema selline, mis eraldab sõitjate ruumist kõik kütuse-ja õlisüsteemid (kuivkarteri paak) ning keemilise üle laadimise (Nitro) süsteemi.

Järgnevad süsteemid peavad asuma tulemüüri taga ja olema eraldatud sõitjate ruumist:

- **Kütusesüsteem**
- **Keemiline üle laadimine (nitro)**
- **Kuivkarteri süsteem**
- **Õliakumulaatori süsteem (Accusump)**
- **Jahutusvedeliku paisupaak**

KUIVKARTER / KEEMILINE ÜLELAADIMINE

Kuivkarteri paak peab olema paigaldatud vähemalt 100mm kaugusele igasugusest auto kere väli paneelist ja peab asetsema sõitjate ruumist eraldatult tulemüüri taga. Kõik voolikute/torude üleminekud peavad taluma kõrget rõhku ja olema keermestatud. Sama kehtib ka keemilise üle laadimise (nitro) süsteemide kohta.

ELEKTRISÜSTEEM

Peavoolu katkestuslülit

Autol peab olema peavoolu katkestuslülit, mis on paigaldatud elektrisüsteemi sedasi, et lülitit kasutades sureb välja mootor ja lakkavad töötamast kõik elektrilised süsteemid (va elektriline tulekustutussüsteem). Selline lülit peab olema paigaldatud väljapoole ja olema selgelt märgistatud.

Katkestuslülit jaoks kasutatavad seadmed ja/või releed peavad olema korralikult isoleeritud.

Aku

Aku peab olema korralikult kinnitatud ja aku plussklemm täielikult isoleeritud, et vältida kontakti teiste metallosadega. Aku võib liigutada oma originaalkohast ära. Kui aku asub sõitjate ruumis, tuleb aku kinnitada eraldatud akukasti, mis polditud kere külge. Kast peab

olema piisavalt ventileeritud ja kuiv (va GEL tüüpi kuivakud). Kui aku ei asu akukastis, peavad olema kõik akuklemmid kaetud. Aku peab olema kinnitatud auto kere külge vähemalt ühe metallist kinnitusklaarega (teras, miinimum paksus 1 mm, alumiiniumi puhul 3mm) ja kahe (2) poldiga (poldi miinimum M8, tugevusklassiga 8.8), mis kinnituvad plaatidele (3mm miinimumpaksus, 20cm² pindalaga). Akukinnitused peavad hoidma akut ülemisest äärest.

Tuled

Kõik tuled peavad jääma omale kohale (võib kasutada mitteoriginaalseid tulesid). Pidurituled, tagatuled ja esituled peavad toimima. Igasugused lülitid, mis piduritulede tööd mõjutavad, on rangelt keelatud. Gabariit tuled peavad töötama.

Lisa pidurituli peab olema kinnitatud väljapoole, tuuleklaasi ülemisse äärde ja peab olema nähtav igal ajahetkel. Lisa pidurituled peavad asetsema autol väljaspool, ees ja taga klaasil. Taga võib kasutada auto originaal pidurituld. Pidurituld ei tohi katta ühegi klepsu või muu materjaliga. Esimene pidurituli peab olema led riba vähemalt 40cm ja toimima koos tagumiste pidurituledega.

VÄLJALASKESÜSTEEM

Väljalaskesüsteem võib väljuda esistangest, kui ka taga stangest. Väljalase peab olema piisavalt vaikne ja ei tohi ületada 100dB 4500 rpm juures mõõdetuna 0.5m kauguselt 45-kraadise nurga all.

Soovituslik on omada lisa vaigistajaid, mis on lihtsasti eemaldatavad/külge pandavad, juhul kui sõidetakse radadel, kus on karmimad mürareeglid. Võistleja kohustus on vajadusel oma auto vaiksemaks tegemine.

Auto väljalaske müra võidakse mõõta igal võistlus hetkel, auto mille müra ületab 100db kõrvaldatakse võistluselt ja ei lasta rajale enne, kui on saavutatud müra tase alla 100db

PIDURISÜSTEEM

Kõigil neljal rattal peavad olema toimivad pidurid. Kahe peasilindriga pedaalid on lubatud. Pidurite balansi reguleerimise kraan on lubatud. Sekundaarne pidurisüsteem on lubatud, kuid see peab olema eraldatud primaarsüsteemist. Käsi piduril võib kasutada integreeritud anum, mis ei tohi olla keermesliidesega.

MOOTORI JAHUTUSSÜSTEEM

Jahutussüsteemi modifitseerimine on vaba, kuid see peab olema täielikult lekkevaba suletud süsteem. Sõitjate ruumi läbivad jahutusvedeliku torud peavad olema sõitjatest eraldatud vaheseinaga.

Jahutusvedeliku torusid eraldava ala põrand peab olema tehtud sedasi, et sinna ei koguneks vedelikke. **Jahutussüsteemi on lubatud täita vaid veega.** Lisada on lubatud vaid vee vedeldajat (ntx.water wetter). Igasugune „libeda“ määrivate omadustega jahutusvedeliku kasutamine võistlus sõidukis on keelatud.

SÕITJATERUUMI MODIFIKATSIOONID

Sõitjate ruum peab olema puhas ja professionaalse väljanägemisega. Kõik mittevajalikud ja/või lahtised esemed tuleb eemaldada. Kõik eemaldatavad esemed nagu varurattad, tööriistad, prügikastid jms tuleb eemaldada koos oma kinnituste ja katetega.

- Vaibad ja/või mürasummutusmatid tuleb eemaldada.
- Näidikud on vabad.
- Armatuurilaua võib asendada.
- Turvapatjade süsteem (SRS) tuleb eemaldada.
- Kõik peale puitroolide on lubatud. Käigukangi nupp on vaba, kuid ei tohi olla terav.
- Sise peegli võib asendada mitmetasapinnalisega, kuid see ei tohi ulatuda väljapoole salongi.

VÄLISED MODIFIKATSIOONID

Kaks (2) kapotiklambrit, mis asetsevad võrdsetel kaugustel kapoti ees äärtest, on nõutud. Kui kapotilt on eemaldatud hinged, tuleb kasutada nelja (4) klambrit. Nelja klambri kasutamine on soovituslik igal juhul.

Auto välised kerepaneelid peavad olema värvitud või kaetud kleebisega, turvaliselt kinnitatud ja ei tohi olla kuidagimoodi lahti.

Aknad/aknavõrgud

Ukseklaasid ja tagumised klaasid peavad olema tehase originaali sarnased või läbipaistvast polükarbonaadist, mis on vähemalt 3mm paks. Klaasid peavad olema korralikult kinnitatud.

Toonklaasid keelatud, lubatud kasutada pronks tooniga polükarbonaat asendus klaase, Auto originaal klaasist kylje ja taga klaasid peavad olema kaetud läbipiastva ilma toonita turvakilega.

Tuuleklaas on kohustuslik, kasutada võib tehasepoolset originaalisarnast või polükarbonaadist asendust, tuuleklaasil ei tohi olla mõrsaid. Mitteoriginaalsed tuuleklaasi asendusmaterjalist „klaasid“ peavad olema vähemalt 5mm paksud ja olema tugevdusega.

Aknavõrgud:

Aknavõrk võib asendada klaase, kui need puuduvad juhil või kaasreisijal. Aknavõrk peab olema kinnitatud turvapuuri külge. Võrgud peavad vastama tingimustele:

- Ribade miinimumlaius : 19mm
- Ruutude miinimumpindala : 25 x 25 mm
- Ruutude maksimumpindala : 60 x 60 mm

Aknavõrk peab katma akna rooli vertikaaltelje poole peale.

Akende puudumise korral võib kasutada aknavõrgu asemel ka randmerihmasid.

Klaasipuhasti(d) peavad töötama

Kaks (2) väli peeglit (vasakul ja paremal) on kohustuslikud ja peavad asuma originaalkohtades ning juht peab sealt nägema mõlemale auto küljele.

Väline ukse käepideme/lukumehhanism võib olla eemaldatud või muudetud. Kui see pole oma originaalkohas, peab uks olema väljast poolt avatav ja selgelt märgistatud.

(12.0)REHVID**REHVIDE SOBIVUS -2019**

- Võidusõidurehvid on keelatud.
- Rehvide mustrisügavus peab olema vähemalt 3mm sõidule startides.
- Rehvid, mille külgeinalt on eemaldatud/kulunud märgistus, võidakse lugeda illegaalseteks.
 - Rehvisoojendajad või muul viisil rehvi temperatuuri muutmine on keelatud.
 - Rehvi haakumist parandavate ainete kasutamine on keelatud.

Rehvidel peab olema igal ajahetkel (nii külmalt kui soojalt) **minimaalselt 1bar** rehvi rõhku. Pro-Street klassis on lubatud maksimaalne rehvi laius 225mm.

Alates hooajast **2019** on PRO klassi maksimaalne tagarehvi mustri laius 285mm

14.KOHUSTUSLIKUD KLEEBISED

Võistlusautodel peavad olema järgnevad kohustuslikud kleebised, mis antakse välja Eesti Drifti Liidu või ürituste korraldaja poolt ja täpsustatakse võistluste/ürituste juhenditega, bulletäänide, memode või muude suhtlusvahendite kaudu.

Eesti Drifti Liidu poolt on ette nähtud kindlad kohad, kuhu kleebised täpsemalt paigutada tuleb.

Need kleebised on:

1. Kaks (2) võistlusauto numbrit
2. Üks (1) ametlik drifttime.ee sarjakleeps esistangel.
3. Üks (1) ametlik Eesti Drifti Meistrivõistluste tuuleklaasi ülemise ääre kleeps.
4. Üks (1) Partneri logo kleeps tuuleklaasil kindlaksmääratud kohas
5. Kõik kohustuslikud vajalikud kleebised.
6. Võistlejaid võidakse kohustada kandma ka ürituse põhiselt spetsiifiliste sponsorite kleepse või märke.
7. Tuuleklaas peab olema täielikult läbipaistev (va tumendusriba ülemises ääres) ja peale ettenähtud kleebiste ei tohi seal neid rohkem olla.
8. Ametlik sõitjanumber uksele (1-50, Nimi, Riik)
Sõitjatel, kellel on tarvis hooajasisest võistlejanumbrit, palutakse ühendust võtta.
Spetsiaalsete soovide korral palume kontakteeruda info@drifttime.ee

Meistrivõistluste kleepsukomplektid jagatakse kõigile võistlejatele. Asenduskleepsud või kleepsukomplektid on tasulised (25€ komplekt) – hind kinnitatakse vastavalt soovitud kleepsudele. Esimesel võistlusel jagatakse tasuta kleepsukomplektid. Kui Te olete need eemaldanud ja vajate uusi, tuleb need osta. Kleepsud on saadaval võistluse registratuuris.

Kleepse saab tellida ka enne üritust. Nimekleepsud saadaval vaid ette tellimisel.

(14.0) Tehnilise kontrolli protseduur

Autode tehnika kontrollitakse üle turvalisuse tagamiseks iga võistluse eel. Võistleja enda vastutusel on auto õigeaegne kontrollimine.

Hooaja 2019 eel on ülevaatuspäev (20.04.2019 Haapsalu, Kiltsi). Seal on võimalik teostada hooajaeelne tehniline kontroll. Kui see on tehtud, läheb igal võistlusel kontroll kiiremini.

Auto peab olema täielikult ligipääsetav (lukustamata) võistluse ajal ettenähtud aegadel. Meeskonnaliikmel on kohustuslik kohalolek, kuid tehniline kontroll võib asuda autot kontrollima ka ilma meeskonnaliikmete kohaloluta, kuid meeskond vastutab, et kapotilukkude splindid saaksid tagasi omale kohale jne.

Võistleja vastutab selle eest, et tema auto vastab täielikult reeglitele. Tehnilisest kontrollist läbi pääsemine ei garanteeri seda, et auto on täielikult vaba vigadest – iga detaili pole võimalik alati kontrollida.

Iga-aastase tehnilise kontrolli käigus väljastatakse korras autole tehnilise kontrolli kleeps, mis kinnitatakse turvapuuri külge.

Ilma tehnilise kontrolli kleepsuta ei tohi autoga rajal sõita, kui see pole spetsiaalselt lubatud EDLi ametniku poolt.

Kui auto ei läbi tehnilist kontrolli, võib selle taas esitada kontrollimiseks, kui kõik teised võistlusautod on kontrollitud.

Avarii/Kahjustuste korral on õigus tehnilisel kontrollil auto enne rajale lubamist taas üle vaadata.

(15.0) SARJA PUNKTIDE FORMAAT

- 2019a Eesti pro drifti meistrivõistlused koosnevad 6 etapist.
- Sari alustab mais ja lõpetab septembris
- Välis ja koos välis sarjaga sõidetud võistlustel saab punkte vastavalt üldises arvestuses välja sõidetud kohale. Näide: (kui osaleb 8 Eestlast, ja võistleja saab 12 koha, olenemata sellest mitu Eesti võistlejat eespool on, saab võistleja 12 koha punktid)

Kuidas punkte antakse.	
Kvalifikatsioon	Finaal
1=12 punkti	1=100 punkti
2=10 punkti	2=88 punkti
3=8 punkti	3=78 punkti
4=6 punkti	4=69punkti
5,6=4 punkti	5,6,7,8=61 punkti
7,8=3 punkti	9,10,11,12,13,14,15,16=54 punkti
9,10,11,12=2 punkti	17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,32=24 punkti
13,14,15,16= 1 punkt	
17,18,19,20,21,22,23,24=0,5 punkti	
25,26,27,28,29,30,31,32=0,25 punkti	

15.1 Kui hooaja lõpus on punktidega viik, määratakse võitja selle järgi, kellel on rohkem võite. Kui võitude arv on võrdne, vaadatakse kvalifikatsiooni kohti.

15.1.1 EDLil on õigus muuta TOP16-TOP32 formaati, vastavalt võistluse ajakavale. TOP32 formaat on eelistatud kahepäevastel võistlustel.

15.1.2 Enamik 2019a võistlusi on kahepäevased.

(16.0) Kohustuslik lugemine kõigile meeskondadele, kes osalevad 2019a hooajal

Meeskond, võistleja või autoomanik, kes ei järgi reegleid ja regulatsioone, võib kaotada võistluse, rikkumise ajahetkel olnud meistrivõistluste punktid ja võidakse diskvalifitseerida tulevastelt võistlustelt. Sellise olukorra tekkimisel nõustub võistleja, et EDL ei pea maksma tagasi osavõtutasusid, hüvitama või kompenseerima sellisest rikkumisest tekkinud diskvalifitseerimise kahjusid.

Võistlejad, meeskonnad ja autoomanikud nõustuvad, et ürituste ajal EDLi ametnike tehtud otsused on lõplikud. Sealjuures nõustutakse, et EDLi ametnikud võtavad vastu lõplikud otsused, olgu nendeks siis turvalisust, ajakava, käitumist või muud puudutavad.

Autod, mis sõidavad rajalt välja ja naasevad rajale, peaksid võimalusel sõitma ideaaltrajektoori kõrval, et mitte tuua prügi rajale ja sellega tekitada koristamisel tekkivat ajakulu. Suurema väljasõidu puhul peab juht veenduma ka, et auto ei oleks muutunud ohtlikuks, kontrollima, et kerepaneelid on küljes ja prügi (kruus, liiv, muld jms) on auto küljest eemaldatud. Vajadusel paluge line- või ametnike abi.

Reeglite mittetundmine ei vabasta kohustusest neid järgida.

Eesti Drifti Liidu 2019a reegliraamat põhineb „FIA“ reegliraamatul ja on modifitseeritud Eesti meistrivõistlustele sobivaks.