

Lõppkiirusvõistluse “One Mile Challenge” võistlusjuhend ja reeglistik

1. Võistlusklassid

A - kuni 3400cm³ vabalthingavad ja kuni 2000cm³ ülelaadimisega* ottomootorid ning kuni 2000 cm³ diiselmootorid

B - kuni 4600cm³ vabalthingavad ja kuni 2700cm³ ülelaadimisega* ottomootorid ning üle 2000cm³ diiselmootorid

C - üle 4600cm³ vabalthingavad ja üle 2700cm³ ülelaadimisega* ottomootorid.

*ülelaadimine tähendab, et kasutusel on turbo ja/või kompressor ja/või keemiline ülelaadimine. Ülelaadimismeetodit kasutaval võistlusautol korrutatakse mootori töömaht koefitsiendiga 1,7. Rootormootoriga võistlusauto mootori töömaht korrutatakse koefitsiendiga 1,7 ja ülelaadimist kasutava rootormooriga võistlusauto mootori töömaht korrutatakse koefitsiendiga 3,4.

2. Üldised võistluste reeglid

- 2.1 Võistlus peetakse vastavalt EAL Võistlusmäärustikule kooskõlas FIA Spordikoodeksiga.
- 2.2 Võistleja peab arvestama, et võistlussõidu puhul on tegemist kõrgendatud riski olukorraga ja sellel osalemine toimub omal riisikol. Korraldaja ei vastuta võistlejale, võistlusautole, pealtvaatajatele ja teistele võistlussõidu käigus tekkida võivate vigastuste, traumade, surma, materiaalsete kahjude ega muu sarnase eest.
- 2.3 Võistluse sisuks on saavutada paigaltstardist maksimaalne kiirus 1 miilise (ca. 1609m.) distantsi lõpus. Turvalisuse tagamiseks võib peakohtuniku otsusega võistlusdistantsi lühendada.
- 2.4 Starditakse eraldistardist ja iga võistleja saab teha kaks võistlussõitu, millest parim läheb arvesse. Stardijärjekorra määrab peakohtunik. Turvalisuse tagamiseks võib peakohtuniku otsusega võistlussõidu katkestada või ära jätta.
- 2.5 Võistlejate koosolekust osavõtt on kohustuslik! Peakotunikul on õigus mitte lubada võistlussõidule võistlejat, kes ei osalenud koosolekul.
- 2.6 Iga võistleja tohib osaleda võistlusel vaid ühe võistlusautoga ja ühes klassis ning sama võistlusautoga ei tohi võistelda samal võistlusel teine võistleja. Võistlusklassi määrab peakohtunik.
- 2.7 Võistleva pääsevad vaid need võistlusautod, mis läbivad enne võistlussõitude algust võistluspaigas tehnilise kontrolli. Võistlejale, kelle võistlusauto ei läbi tehnilist kontrolli ettenähtud ajaks, võistlussõitudele ei pääse ning võistlejale osavõtutasu ei tagastata.
 - 2.7.1 Kui võistlusauto juures tehakse peale tehnilise kontrolli läbimist tehnilisi muudatusi, tuleb sellest teavitada tehnilise kontrolli pealiku.
- 2.8 Võistlussõidu ajal ei tohi võistlusauto salongis olla lahtisi esemeid (sh ukseahklites, kindalaekas ja soovitatavalt ka käetoel laekas, kui see ei ole lukustatav), viibida kaasreisijaid, võistlusauto aknad peavad olema suletud. Juhul turvavöö nõuetekohaselt kinnitatud ning peas olema nõuetekohane kaitsekiiver. Universaal ja luukpära kerega võistlusautode puhul loetakse ka pakiruumi võistlusauto salongi osaks.
- 2.9 Võistluspaika lubatakse vaid võistlusauto, millele on kleebitud võistlusnumber; võistluste korraldamisega seotud auto, millele on kleebitud korraldaja keebis; auto, millele on kleebitud vastav autoluba; turvateenistuse ja operatiivteenistuse auto. Saateauto on lubatud vaid võistlusautole, mis vajab võistluspaika jõudmiseks treilerit. Saateauto lubamise erandi võistluspaika otsustab peakohtunik või peakorraldaja.
- 2.10 Võistluslalal (võistlusrajal ning tagasisõiduteel) on keelatud liikuda vastassuunas (välja arvatud operatiivteenistuse ja korraldamisega seotud autod, kui võistlussõidud ei ole veel alanud, on peatatud või on lõppenud). Tehnilise rikke korral tuleb võimalusel sõita raja lõpuni, kui see pole võimalik, siis tuleb juhtida võistlusauto võimalikult raja serva lähedale. Kui tehnilise rikkega kaasneb võistlusautol mistahes vedeliku leke, peab koheselt juhtima võistlusauto võimalikult raja serva ja peatuma esimesel võimalusel.
- 2.11 Kogu võistluspaiga piires kehtivad erinevad kiiruspiirangud, mis on tähistatud vastavate märkidega. Boksialal on kiiruspiirang 20 km/h. Võistleja, kes silmnähtavalt ületab lubatud kiiruseid või tekitab muul moel oma liikluskäitumisega ohuolukordi, diskvalifitseeritakse.

- 2.12 Võistlussõitudel mõõdetakse kiirust 1 km/h täpsusega.
- 2.13 Juhul kui kahe või enama võistleja parima võistlussõidu tulemus on võrdne, otsustatakse lõplik paremusjärjestus kõigepealt paremuselt teise võistlussõidu tulemuse põhjal, kui need on võrdsed, siis viimase võistlussõidu tulemuse põhjal ja kui ka need on võrdsed, siis antakse parem koht väiksema kubatuuriga mootorit kasutanud võistlejale (ülelaadimise korral kasutatakse võrreldava töömahu leidmiseks koefitsienti 1,7). Kõikide asjaolude võrdsuse või ebaselguse korral mootori töömahu osas on peakohtunikul õigus määrata täiendav võistlussõit. Kui üks võistlejast loobub täiendavast võistlussõidust või ei saa seal osaleda, siis võetakse seda kui loobumissõitu ja võit antakse täiendava võistlussõidu teinud võistlejale.
- 2.14 Võistlussõitude tulemused avaldatakse võimaluse korral reaalajas ürituse koduleheküljel ning võistluspaigas asuval ametlikul teadetetahvilil peale iga võistlussõitude voo ru lõppu esimesel võimalusel.
- 2.15 Protest võistleja, võistlussõitude tulemuste või võistlusauto kohta tuleb esitada hiljemalt 10 minutit peale teise võistlussõitude voo ru lõppu. Protest tuleb esitada kirjalikult ning koheselt tasuda sularahas protesti esitamise tasu.
 - 2.15.1 Protesti esitamise tasu on 50 eurot võistlussõitude tulemuste vaidlustamisel ning 350 eurot võistlusauto tehnilise vastavuse vaidlustamisel. Protesti rahuldamise korral protesti esitamise tasu protesti esitajale tagastatakse, vastasel korral mitte.
 - 2.15.2 Protesti rahuldamise korral võistlusauto tehnilise vastavuse osas, konkreetse võistlusauto ja võistleja tulemus tühistatakse, vastasel korral võib protesti esitajalt nõuda välja ka võimalikele ekspertiisidega kaasnenud kulutused.
- 2.16 Korraldajast mitte olenevatel põhjustel võistleja võistlussõidul mitte osalemise või võistlussõidule mitte lubamise korral osavõtutasu ei tagastata. Selle all peetakse muudele võimalikele põhjustele lisaks silmas ka põhjuseid, mis tulenevad otseselt juhendi punktist 5.3 ja sellest lähtuvast peakohtuniku otsusest.
- 2.17 Võistlussõitude ära jätmise või katkestamise korral vääramatust jõust (näiteks ilmastikuolud) tulenevatel põhjustel osavõtutasusid võistlejatele ja piletiraha pealtvaatajatele ei tagastata.

3. Nõuded võistlejale

- 3.1 Võistleja peab omama kehtivat juhiluba ja õigust kasutada autot, millega ta soovib võistelda. Juhul kui võistleja ei ole märgitud auto tehnilisse passi omaniku, vastutava kasutajana või kasutajana, peab tal olema volitus auto kasutamiseks spetsiaalselt One Mile Challenge lõppkiirusvõistlusel.
- 3.2 Võistlejad peavad tehnilises kontrollis lõplikuks registreerumiseks esitama kehtiva juhiloa, võistlusauto registreerimistunnistuse originaali või notariaalse koopiat ning vajadusel volituse originaali või notariaalse koopiat.
- 3.3 Võistleja on kohustatud kinnitama registreerimisavalduses, et ta on läbi lugenud, aru saanud ja kohustub täitma käesolevas juhendis toodud reegleid ja nõudeid ning mõistab nende eiramisele järgnevat võimalike tagajärgi.
- 3.4 Võistlus on seotud väga kõrge riskiga seada ohtu enda ja teiste elu ning tervis. Hoolimata käesolevas juhendis toodud reeglite ja nõuete täitmisest ja võistlejate ning korraldaja jõupingutustest ohutuse tagamiseks, võib juhtuda õnnetus, mis lõppeb suure varalise kahjuga, mida tavapärane liiklus- või kaskokindlustus ei kata ja/või võistleja ja/või kolmandate isikute raskete vigastuste või surmaga, mida sealjuures tavapärane elu- või õnnetusjuhtumi kindlustus ei kata. Võistleja kohustub registreerimisavalduses kinnitama, et saab aru eelpoolkirjeldatud riskidest ja ei esita mistahes kahju tekkimisel mingeid nõudeid võistluse korraldaja vastu ja keelab sellega ka kolmandatel isikutel vastavate nõuete esitamise enda või kellegi teise nimel.
- 3.5 Võistleja on kohustatud iseseisvalt hindama oma võistlussõidu turvalisust. Juhul, kui võistleja arvates ei ole turvalisus piisav, on ta kohustatud koheselt katkestama võistlussõitudel osalemisel ja teavitama võistluse peakohtunikku sellest. Kui korraldaja ei suuda või ei soovi võistleja poolt välja toodud riske maandada piisaval määral, on võistlejal keelatud võistlussõitudel osalemist jätkata isegi juhul, kui ta on nõus riske aktsepteerima peale peakohtuniku konsulteerimist.
- 3.6 Võistleja on kogu võistlussõidu vältel kohustatud hoidma roolist kinni kahe käega, välja arvatud käiguvahetuse, pidurdusvarju avamise teostamise ja kustutussüsteemi aktiveerimise teostamise ajal.
- 3.7 Võistlejal on tungivalt soovitatav omada võistlejalitsentsi. Kohustuslik on see võistlejatele, kelle võistlusauto eeldatav lõppkiirus on suurem kui 290 km/h, välja arvatud punktist 18.1 lähtuva erandi kohaldamisel. Võistlejalitsentsiga kaasneb läbi Eesti Autosporti Liidu õnnetusjuhtumi kindlustus, mis tagab hüvitise püsiva tervisekahjustuse või surma korral.

4. Nõuded võistleja varustusele

- 4.1 Kõik võistlejad peavad sõidu ajal kasutama kaitsekiivrit. Soovitav on kasutada FIA poolt heakskiidetud standardile vastavat autospordikiivrit. Võistlejad, kelle võistlusauto eeldatav lõppkiirus on vähemalt 250 km/h peavad kasutama homologatsiooniga autospordikiivrit. Homologatsioon võib olla aegunud. Kaitsekiiver peab olema võistlejale sobiva suurusega ja selle kinnitusrihm peab olema sõidu ajal kinnitatud. Kiivril ei tohi olla vigastusi ning see ei tohi olla varasemalt osalenud avariiis või saanud viga kukkumisel.
- 4.2 Võistleja peab võistlussõidu ajal kandma riietust, mis katab kogu keha - sh sääri ja käsivarsi. Nailonist vm. kergesti sulavast materjalist riietusesemete kasutamine on keelatud. Soovitav on kasutada FIA 8856-2000, või FIA 1986 homologatsiooniga sõiduvastust.
- 4.3 Võistleja peab võistlussõidu ajal kandma kinniseid jalanõusid ja sokke. Keelatud on plätude, sandaalide jms lahtiste jalatsite kandmine. Soovitav on kasutada FIA 8856-2000 homologatsiooniga sõiduvastust.
- 4.4 Võistlejad, kelle võistlusauto eeldatav lõppkiirus on vähemalt 250 km/h, peavad kandma kindaid, mis on valmistatud nahast või tulekindlast materjalist. Soovitav on kasutada FIA 2000 homologatsiooniga (võib olla aegunud) kindaid.

5. Üldnõuded võistlusautole

- 5.1 Soovides kasutada võistlusautona maanteeametis registreeritud autot, peab auto registreerimistunnistusel olema mäрге kehtiva riikliku tehnõulevaatuse kohta või auto peab omama kehtivat EAL-i poolt teostatud tehnilist ülevaatus. Spetsiaalse võistlusauto kasutamisel, mis ei ole maanteeametis registreeritud, ei ole riiklik tehnõulevaatus nõutav, seda võib asendada EAL-i poolt teostatud tehnõulevaatus.
- 5.2 Võistlema pääsevad vaid need võistlusautod, mis läbivad võistluspaigas tehnilise kontrolli. Kuna kontroll teostatakse välitingimustes ja ilma eriseadmeteta, siis on sellise kontrolli ulatus ja efektiivsus piiratud. Sellest tulenevalt on võistlejal kohustus vahetult enne võistluspäeva korraldada võistlusauto tehnilise korrasoleku kontroll vastavat sisseseadet omavas autoremondiettevõttes või ametlikus tehnõulevaatuspunktis. Hoolimata võistluspaigas läbitud tehnilisest kontrollist vastutab võistlusauto tehnilise seisukorra ja ohutusnõuetele vastavuse eest võistleja. Võistleja on kohustatud mistahes küsimuste korral seoses tehniliste nõuetega ja ohutuse tagamisega pöörduma peakohtuniku või tehnilise kontrolli pealiku poole selgituste saamiseks. Kahtluste tekkimise korral võistlusauto tehnilise korrasoleku osas, ei tohi võistleja osa võtta võistlussõidust või viivitamatult võistlussõidu katkestama.
- 5.3 Peakohtunikul on õigus starti mitte lubada võistlusautosid, mis vastavad kõikidele käeolevas juhendis esitatud nõuetele, kuid pole peakohtuniku hinnangul piisavalt turvalised. Eelkõige puudutab see juhtumeid, kus ümberehituste tulemusena on oluliselt suurenenud võistlusauto maksimaalne kiirus, kuid samaväärselt pole parendatud võistlusauto pidureid, vedrustust, aerodünaamikat ja juhítavust, turvastruktuure, tuleohutust jne. Ümberehitatud võistlusautode puhul on tungivalt soovitatav paigaldada võistlusautosse täiendav turvastruktuur (turvakaar, turvapuur) koos homologatsiooniga 5- või 6-punkti turvavöödega.
- 5.4 Võistlusautolt ei ole lubatud eemaldada tehase poolt paigaldatud kere välisdetailide ning aerodünaamilisi või aerodünaamikat mõjutavaid elemente, välja arvatud antennid, peeglid ja klaasipuhastid. Soovitav on eemaldada isepaigaldatud aerodünaamikat mõjutavad välisdetailid, kui nende paigaldus ei ole põhjalikult arvutuslikult analüüsitud ning tuuletunnelis katsetatud. Kõik võistlusauto välisdetailid peavad olema kindlalt kinnitatud, tagamaks nende püsivuse suurtel kiirustel.
- 5.5 Võistlusautos ei või olla kinnitamata esemeid (sh ukseahelates ja soovitatavalt ka käetoel laegas, kui see ei ole lukustatav), kindalaegas peab olema lukustatud ja aku peab olema jäigalt kinnitatud võistlusauto kere külge. Juhul, kui aku ei asu võistlusautol originaalasukohas, peab aku läheduses olema täiendav metallist massilüliti. Kui aku asub võistlusauto salongis, peab see olema kaetud.
- 5.6 Võistlusautol ei või olla mistahes vedelike lekkeid. Võistlussõidu ajal alates stardijärjekorras ootamisest kuni tagasisõiduteele pööramiseni peab kliimaseade või konditsioneer olema välja lülitatud, vältimaks kondentsi tilkumist rajale ja võimaliku mootori või jahutussüsteemi lekke kahtluse tekkimist stardis.
- 5.7 Võistlusautol peab juhiistmel olema vähemalt 3-punkti turvavöö. Võistlusautos, kuhu on paigaldatud turvapuur, peab juhiistmel olema 3“-ne vähemalt 4-punkti turvavöö. Võistlussõidu ajal peab turvavöö olema kinnitatud ja manuaalselt pingutatud!
- 5.8 Võistlusauto esiosal või katusel peab olema võistlusauto pukseerimist võimaldav veoas või -konks. Eemaldatava veoaasa või -konksu korral tuleb see võistlusauto külge paigaldada enne tehnilist kontrolli ning see peab olema võistlusauto küljes kogu võistluse vältel. Kui veoas või -konks on katte taga, tuleb kate eemaldada enne tehnilist kontrolli ja hoida seda eemaldatuna kogu võistluse

väljel. Korraldaja võib vajaduse korral märgistada veoasa asukohta spetsiaalse punase noole kujulise kleebisega.

6. Nõuded võistlusauto kerele ja interjööri

- 6.1 Võistlusautol ei tohi olla ohtlikke avarii- või amortisatsiooni jälgi (nagu näiteks läbiv rooste ja deformeerunud kerepaneelid või veermiku detailid).
- 6.2 Võistlusautol peavad olema vähemalt töökorras lähituled või päevasõidutuled, pidurituled ning suuna- ja ohutuled.
- 6.3 Võistlusauto esimesed ukсед peavad olema avatavad nii seest- kui väljastpoolt kogu võistluse väljel. Esiuste kinni teipimine on keelatud! Kui võistlusauto aku asub esimeste istmete taga võistlusauto salongis, siis ei tohi kinni teipida ka tagumisi ukseid ning need peavad olema väljast avatavad.
- 6.4 Juhi ja kõrvalistuja ukсед peavad olema polsterdatud. Tagumiste ukse polster võib olla eemaldatud.
- 6.5 Lisaks võistlusautol standardsena kasutatavatele plast- ja komposiitmaterjalidest osadele on lubatud vahetada plast- või komposiitmaterjalist osade vastu kapott, pakiruumi luuk, esimesed poritiivad ja stanged. Isepaigaldatud plast- või komposiitmaterjalist ukse kasutamine on lubatud juhul, kui võistlusautol on FIA nõuetele vastava turvapuuri (vt. „Drawings“ joonis 16, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf). Sealjuures peab asendatud detailide kuju tagama sama või parema aerodünaamika võrreldes originaaldetailidega.
- 6.6 Lubatud on paigaldada tugevdus- ja ohutusstruktuure, mis on vastavuses FIA poolt kehtestatud standarditele. Kõikjal, kus juhi kiiver võib sattuda kontakti turvakaare või turvapuuri, peavad viimatinimetatud olema kaetud pehme polstriga, mille paksus on vähemalt 6mm. (vt. „Drawings“, joonis 22, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf). Juhi kiivri ja turvakaare vahe peab normaalasendis istudes olema vähemalt 3" (76 mm). Soovitav on vähemalt 6mm paksuse polstriga katta ka need turvakaare ja turvapuuri osad, mis jäävad juhi ja juhiukse vahele ning võivad sattuda kontakti juhi keha ja jäsemetega.
- 6.7 Võistlusauto esimesed ja tagumised poolraamid peavad olema ilma modifikatsioonideta originaalid. Lubatud on amortisaatori ülemise kinnituse modifitseerimine. Kere kandevstruktuuri muudatused ja asendamine on lubatud kui uue detaili materjal on sama paksusega, kui esialgse detaili materjal. Kere kandevosa tulemüürist kuni esimese sillatalani peab säilima algupärasena ning esimene sillatala peab olema kinnitatud algupärasest kinnituskohadesse. Esimeste poritiivade sisemisi kandevstruktuure on lubatud modifitseerida ja asendada vaid turvapuuri olemasolul.
- 6.8 Tuuleklaas peab olema standardne ja ilma vigastusteta. Muude klaaside asemel võib kasutada vähemalt 3 mm paksust purunemiskindalt pleksiklaasi ehk polükarbonaati.
- 6.9 Võistlusauto salong peab olema eraldatud mootorist ja jõuülekandest. Tulesein (tulemüür) ei tohi olla lahtisi avasid, vaid need tuleb sulgeda alumiinium- või terasplekiga. Võistlusauto salongis ei tohi olla kütuse või mootori jahutussüsteemi torusid ja -voolikuid, v.a. standardne salongisooendus.
- 6.10 Armatuurilaua ja keskkonsooli kuni esimeste istmete seljatoeni võib eemaldada või asendada isevalmistatuga vaid turvapuuri ja vähemalt 3"-se 4-punkti turvavöö olemasolul. Mitteoriginaalse näidikuteploki ja lülite paigaldamiseks võib armatuurilauda teha vastavad muudatused. Võistlusauto juhi ümbruses ja armatuurilaua jäikadel osadel ei tohi olla teravaid nurki või väljalatuvaid detaile, mis võivad tekitada vigastusi.
- 6.11 Esiistmed peavad olema terved ja vigastusteta ning kinnitatud jäigalt võistlusauto kere või raami külge. Esiistmete seljatugi peab olema fikseeritav ülemisse asendisse, kui istme tootja on selle ette näinud. Võistlusauto juhiistmel on peatugi kohustuslik ning see peab olema reguleeritud juhi pikkusele vastavalt.
- 6.12 Kõrvalistuja- ja tagaistmed võib eemaldada. Tagumise istme istmepatja ei või eemaldada kui selle alla on paigaldatud aku, mis ei ole eraldi kaetud sellisel viisil, mis eraldaks seda võistlusauto salongist.
- 6.13 Juhi jalamatt peab olema võistlussõidu ajal eemaldatud.

7. Nõuded võistlusauto veermikule ja rehvidele

- 7.1 Võistlusautol peavad olema hüdraulilised pidurid kõigil ratastel. Piduritorud ei tohi asetseada kardaanitunnelis ega olla võistlusauto põhja kõige madalam osa.
- 7.2 Kõigis vedavates sildades on kohustuslik kasutada diferentsiaale. Kinnikeevitamise teel teostatud 100%-lise blokeeringu kasutamine on keelatud. 100%-lise blokeeringuga (nn. „spooliga“) varustatud võistlusautodel on kohustuslik kasutada võistlusotstarbelisi terasest pooltelgi ja C-klipi elimineerijaid.
- 7.3 Võistlusauto rehvid ja veljed peavad olema kogu laiuses kaetud ja ei tohi ulatuda kere gabariitidest väljapoole. Kindlalt kinnitatud ja ilma teravate nurkadeta tiivalaiendid on lubatud. Rehvi kontakt võistlusauto keredetailidega peab olema täielikult välistatud.
- 7.4 Mittestandardsete velgede kasutamine on lubatud. Velgede modifitseerimine on keelatud. Soovitav on ole kasutada selliseid järelturu velgesid millel puudub tootjapoolne kvaliteedisertifikaat.

- 7.5 Lõigatud turvisemustriga rehvide kasutamine on keelatud.
- 7.6 Kasutada ei või rehve, mis on vanemad kui 10 aastat vastavalt rehvil toodud tootmiskuupäevale.
- 7.7 Rehvide kaaluindeks peab vastama võistlusauto tegelikule võistluskaalule, kui see on tõendatav, või tehnilises passis toodud registrimassile, kui võistluskaal ei ole tõendatav.
- 7.8 Rehvi kiirusindeks peab vastama võistlussõidul võistlusauto eeldatavalt saavutatavale kiirusele. Keelatud on kasutada M+S tähistusega rehve, mille kiirusindeks on madalam kui H.
- 7.9 Rehve kiirusindeksiga ZR võib kasutada võistlusautodel, mille eeldatav lõppkiirus jääb võistlussõidul alla 271 km/h. Kiirusindeks Y (300 km/h) puhul on lubatud indeksi ületamine kuni 10%.
- 7.10 Lubatud on kasutada ainult E või DOT markeeringuga, tänavasõiduks mõeldud rehve. Rehvidel ei tohi olla mehhaanilisi vigastusi, pragusid, koordi paljandeid ega pundumisi (nn „muhke“).
- 7.11 Minimaalne lubatud rehvimustri sügavus on 3 mm.
- 7.12 Taastatud/protekteeritud rehvide kasutamine on keelatud!

8. Nõuded võistlusauto mootorile ja lisaseadmetele

- 8.1 Lubatud on kasutada sisepõlemis- ja elektrimootoreid ning nende kombinatsioone. Mootori modifitseerimine on lubatud.
- 8.2 Võistlusauto sisepõlemismootor peab käivituma starteriga.
- 8.3 Mootori kinnituspunktide arv kere külge ei või olla väiksem kui mootori tootja poolt ette nähtud. Kinnituste muutmine ja lisakinnitused on lubatud.
- 8.4 Roots-tüüpi kompressori kasutamisel peavad turvakinnitused vastama SFI 14.1 nõuetele.
- 8.5 Kütuse- ja õlitorud ning voolikud peavad olema kaitstud kompressori rihma ümbruses. Kaitse peab olema voolikutel ja/või rihmal. Soovitav on kaitsta ka jahutusvedeliku torustik kui rihm ei ole kaetud.
- 8.6 Kõikidel vedelikjahutusega võistlusautodel peab olema vähemalt 0.5-liitrise mahutavusega paisupaak, mis on kinnitatud jäigalt võistlusauto kere või mootori külge. Jahutusvedelikuna on soovitatav kasutada ainult vett.
- 8.7 Kuivkarteri kasutamise korral on nõutud vähemalt 1-liitrise ülevoolupaagi kasutamine.
- 8.8 Filtreerimata karterituulutus väliskeskkonda on keelatud.
- 8.9 Väljalaskekollektorite kasutamine on kohustuslik. Väljalaskeüsteem peab olema lekete ja vigastusteta ning kindlalt kinnitatud nii, et mistahes võistlussituatsioonis oleks välistatud väljalaskeüsteemi kokkupuude maapinnaga. Väljalaskeüsteem peab olema suunatud võistlusauto alt välja tahapoole, eemale juhust ja kütusepaagist.

9. Nõuded võistlusauto toitesüsteemile ja kütustele

- 9.1 Sisepõlemismootori korral on lubatud kasutada kõiki jaevõrgus müüdavaid kütuseid ja võistlusotstarbelisi pliivabasid bensiine.
- 9.2 Kütusepaak peab olema võistlusauto salongist eraldatud tihendatud tulekindla vaheseinaga viisil, et kütuse sattumine võistlusauto salongi oleks välistatud.
- 9.3 Kogu toitesüsteem (kütusepaak, -torud, -pump jne.) peab asuma väljaspool võistlusauto salongi ja seespool kere gabariite.
- 9.4 Komposiitmaterjalist kütusepaak peab olema maandatud.
- 9.5 Kütusepaak peab olema ventileeritud välisõhku.
- 9.6 Võistlusautodest, mis kasutavad kütusena alkoholi, vedelgaasi, maagaasi või täiendava energiaallikana keemilist ülelaadimist, tuleb teavitada tehnilise kontrolli pealikku ning need märgistatakse tehnilise kontrolli käigus eristamiseks neid ainult bensiini või diiselkütusega sõitvatest võistlusautodest.

10. Nõuded keemilist ülelaadimist kasutavale võistlusautole

- 10.1 Võistlusautodest, mis kasutavad keemilist ülelaadimist, tuleb teavitada tehnilise kontrolli pealikku ning need märgistatakse tehnilise kontrolli käigus eristamiseks neid teistest võistlusautodest!
- 10.2 Lubatud on kasutada vaid avalikult turustatavaid, sertifitseeritud ja ametliku tootja poolt valmistatud keemilise ülelaadimise süsteeme.
- 10.3 Nitrogaasi või muu keemilise gaasisegu balloon peab olema kinnitatud võistlusauto kere külge jäigalt. Lubatud on kasutada ainult komplektiga kaasas olevaid originaalkinnitusi, kuid soovitatav on kasutada kuni 15kg kaaluga balloonide puhul kahte vähemalt 25mm laiuse terasvitsaga kinnitust ja üle 15kg balloonide puhul vähemalt kolme 25mm laiuse terasvitsaga kinnitust.
- 10.4 Balloonil peab olema selles sisalduvale gaasisegule vastav märgistus.
- 10.5 Balloon peab olema varustatud ülesurveventiiliga, mis peab olema ventileeritud juhikabiinist väljapoole. Ülesurveventiili modifitseerimine on keelatud.
- 10.6 Ballooni kraan peab olema suletud rehvide soojendamise (nn. "burnout"-i) ajal ja seda tohib avada vaid vahetult enne võistlussõitu, stardijoonel.

- 10.7 Nitrogaasi ballooni soojenduseks tohib kasutada vaid spetsiaalseid tööstuslikke, teki tüüpi ja termostaadiga varustatud spetsiaalseid soojendajaid.
- 10.8 Nitrosüsteemi ei tohi olla võimalik sisse lülitada siis, kui võistlusauto süüde on välja lülitatud.
- 10.9 Nitrosüsteemil peab olema oma eraldiseisev sulavkaitse.
- 10.10 Nitrosüsteemil peab olema juhi käeulatuses lüliti, mille juures peab olema selgelt loetav silt "N2O. ON / OFF".
- 10.11 Nitrosüsteemi aktiveerimine peab olema teostatud nii, et süsteem saab aktiveeruda ainult täisgaasil. Gaasipedaali vabastamisel peab nitrosüsteem välja lülituma. Juhul kui aktiveerimine on teostatud elektrooniliselt läbi mootori juhtaju või eraldiseisva kontrolleri, peab see olema dubleeritud ka gaasihoovastikus asuva lülitiga.

11. Nõuded võistlusauto käigukastile

- 11.1 Käigukastil peab olema töötav tagurpidikäik.
- 11.2 Automaatkäigukast peab olema varustatud tagurpidikäigu eksliku lülitamise vastase blokeeringuga.
- 11.3 Automaatkäigukastiga võistlusauto ei tohi käivituda juhul, kui mõni käik on sisse lülitatud. Käivitumine võib olla lubatud vaid käigukangi park- või neutraalasendis.

12. Nõuded rohkem kui 250 km/h kiiruse saavutamale kabriolettkerega võistlusautole ja võistlejale

- 12.1 Kabriolettkerega võistlusautol peab olema FIA nõuetele vastav turvakaar (vt. „Drawings“, joonis 12, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf).

13. Täiendavad nõuded A-klassis rohkem kui 270 km/h kiiruse saavutamale võistlusautole ja võistlejale

- 13.1 Kohustuslik on kasutada mittepõlevast materjalist spetsiaalset sõiduülrikonda, sokke ja kiivrisukka.
- 13.2 Kohustuslik on kasutada jalatseid, mis peavad katma pahkluid.
- 13.3 Kohustuslik on kasutada spetsiaalseid kindaid, mis peavad kas täielikult olema valmistatud nahast või kinda sisemine pool nahast ja kinda välimine pool 100% puuvillasest mittepõlevast materjalist. Kindad peavad katma osaliselt ka käise. Kindad ei tohi olla perforeeritud, olenemata ava suurusest.
- 13.4 On lubatud kasutada vaid SNELL või SFI homologatsiooniga kiivreid. Homologatsioon võib olla aegunud.
- 13.5 Juhul on kohustuslik kasutada spetsiaalset kaelatuge. Tungivalt soovitatav on kasutada FHR kaelatuge.
- 13.6 Juhistmel on kohustuslik vähemalt SFI 16.1 nõuetele vastav 3" laia rihmaga 5- punkti turvavöö.
- 13.7 Võistlusautol peab olema FIA nõuetele vastav turvakaar (vt. „Drawings“, joonis 12, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf).
- 13.8 Turvakaar peab olema võistlusauto kandevstruktuuride (raam, poolraam) külge keevitatud või polditud metallplaatidega vastavalt FIA reeglitele.
- 13.9 Manuaalkäigukasti puhul on standardse hooratta kasutamine lubatud ainult tingimusel kui on kasutusel SFI 6.1, 6.1W, 6.2 või 6.3 nõuetele vastav hooratta kaitse. Kui vastav tööstuslik toode puudub, tuleb kasutada kaitset, mis on valmistatud minimaalselt 6.35 mm paksusest terasest, kindlalt kinnitatud ja katab sidurikoja 360 kraadi ulatuses. Hooratta kaitse ei ole nõutud juhul, kui kasutusel on mittestandardne hooratas, mis vastab SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 või 1.5 nõuetele.
- 13.10 Kõik kasutatavad õli- ja kütusevooliked ja -torud peavad olema ühendatud keermesliidetega – klamber- ja vitsaga liidete kasutamine on keelatud.

14. Täiendavad nõuded A-klassis rohkem kui 290 km/h kiiruse saavutamale võistlusautole ja võistlejale

- 14.1 Kehtivad kõik nõuded, mis on toodud punktis 13 ja selle alampunktides 13.1 – 13.10.
- 14.2 Tungivalt soovitatav on kasutada FHR kaelatuge.
- 14.3 Juhi iste peab olema jäigalt fikseeritud seljatoega, mis toetub turvakaare horisontaaltoru vastu. Toru „C“, (vt. „Drawings“, joonis 16, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf).
- 14.4 Homologatsiooniga (FIA Technical list No 16) tulekustutussüsteem on kohustuslik. Kustutil olev rõhu näidik peab näitama rohelist ning kustutil peab olema kehtiv märgistus kustuti kontrolli kohta. Kui kasutatakse elektriliselt avatavat süsteemi, siis peab sellel olema oma eraldi aku, mida peab saama kontrollida. Tulekustutussüsteemi pihustid peavad olema kinnitatud metallklambrite või -vitsadega. Kustutusaine ballooni ja/või päästiku splint tuleb eemaldada vahetult enne võistlussõitu stardijoonel.

- 14.5 Võistlusautol peab olema väline metallist peavoolulüliti (mille asukoht peab olema võistlusauto tagapaneelil või esiklaasi alaservas oleval paneelil), mis peab katkestama aku, generaatori, tulede, süüte, kütusepumpade ja muud vooluahelad ning seiskama mootori. Lüliti tuleb märgistada sinise kolmnurgaga, mille küljepikkus on vähemalt 80mm ja mitte rohkem kui 200mm.

15. Täiendavad nõuded rohkem kui 290 km/h kiiruse saavutamisele võistlusautole ja võistlejale

- 15.1 A-klassis kehtivad lisaks kõik nõuded, mis on toodud punktides 13 ja 14 (13.1-13.10 ja 14.1-14.5).
- 15.2 Kohustuslik on kasutada mittepõlevast materjalist spetsiaalset sõiduülrikonda ja sokke ning kiivrisukka.
- 15.3 Kohustuslik on kasutada jalatseid, mis peavad katma pahklud.
- 15.4 Kohustuslik on kasutada spetsiaalseid kindaid, mis peavad kas täielikult olema valmistatud nahast või kinda sisemine pool nahast ja kinda välimine pool 100% puuvillasest mittepõlevast materjalist. Kindad peavad katma osaliselt ka käise. Kindad ei tohi olla perforeeritud, olenemata ava suurusest.
- 15.5 On lubatud kasutada vaid SNELL või SFI homologatsiooniga kiivreid. Homologatsioon võib olla aegunud.
- 15.6 Juhil on kohustuslik kasutada spetsiaalset kaelatuge. Tungivalt soovitatav on kasutada FHR kaelatuge.
- 15.7 Juhistmel on kohustuslik vähemalt SFI 16.1 nõuetele vastav 3" laia rihmaga 5-punkti turvavöö.
- 15.8 Võistlusautol peab olema FIA nõuetele vastav turvakaar (vt. „Drawings“, joonis 12, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf).
- 15.9 Turvakaar peab olema võistlusauto kandevstruktuuride (raam, poolraam) külge keevitatud või polditud metallplaatidega vastavalt FIA reeglitele.
- 15.10 Manuaalkäigukasti puhul on standardse hooratta kasutamine lubatud ainult tingimusel kui on kasutusel SFI 6.1, 6.1W, 6.2 või 6.3 nõuetele vastav hooratta kaitse. Kui vastav tööistuslik toode puudub, tuleb kasutada kaitset, mis on valmistatud minimaalselt 6.35 mm paksusest terasest, kindlalt kinnitatud ja katab sidurikoja 360 kraadi ulatuses. Hooratta kaitse ei ole nõutud juhul, kui kasutusel on mittestandardne hooratas, mis vastab SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 või 1.5 nõuetele.
- 15.11 Kõik kasutatavad õli- ja kütusevoolikud ja -torud peavad olema ühendatud keermesliidetega, klamber- ja vitsaga liidete kasutamine on keelatud.
- 15.12 Märkarteri kasutamise korral on nõutud karteri tuulutusega ühendatud vähemalt 1-liitrise ülevoolupaagi kasutamine.
- 15.13 Alumiiniumist rattamutrite ja poltide kasutamine on keelatud. Rattamutrid ei tohi olla kinnised, nn. „kübar“ tüüpi. Rattapoldi ots peab ulatuma mutri välistasapinnast üle vähemalt 3 mm.
- 15.14 Võistlejal on kohustuslik omada võistlejalitsentsi. Võistlejalitsentsiga kaasneb läbi Eesti Autosporti Liidu õnnetusjuhtumi kindlustus, mis tagab hüvitise püsiva tervisekahjustuse või surma korral.

16. Täiendavad nõuded rohkem kui 300 km/h kiiruse saavutamisele võistlusautole ja võistlejale

- 16.1 Kehtivad kõik nõuded, mis on toodud punktis 15 ja selle alampunktides 15.1 – 15.14.
- 16.2 Võistlusautole peab olema paigaldatud FIA reeglitele vastav pidurdusvari või -varjud. Pidurdusvarju ja/või selle päästiku splint tuleb eemaldada vahetult enne võistlussõitu stardijoonel.

17. Täiendavad nõuded rohkem kui 310 km/h kiiruse saavutamisele võistlusautole ja võistlejale

- 17.1 Kehtivad kõik nõuded, mis on toodud punktis 16 ja selle alampunktides 16.1 – 16.2.
- 17.2 Tungivalt soovitatav on kasutada FHR kaelatuge.
- 17.3 Juhi iste peab olema järgalt fikseeritud seljatoega, mis toetub kindlalt või on kinnitatud turvakaare horisontaalatoru külge. Toru „C“, (vt. „Drawings“, joonis 16, FIA: http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/2012-DessinsDrag_09.12.11.pdf).
- 17.4 Homologatsiooniga (FIA Technical list No 16) tulekustutusüsteem on kohustuslik. Kustutil olev rõhu näidik peab näitama rohelist ning kustutil peab olema kehtiv märgistus kustuti kontrolli kohta. Kui kasutatakse elektriliselt avatavat süsteemi, siis peab sellel olema oma eraldi aku, mida peab saama kontrollida. Tulekustutusüsteemi pihustid peavad olema kinnitatud metallklambrite või -vitsadega. Kustutusaine ballooni ja/või päästiku splint tuleb eemaldada vahetult enne võistlussõitu stardijoonel.
- 17.5 Võistlusautol peab olema väline metallist peavoolulüliti (mille asukoht peab olema võistlusauto tagapaneelil või esiklaasi alaservas oleval paneelil), mis peab katkestama aku, generaatori, tulede, süüte, kütusepumpade ja muud vooluahelad ning seiskama mootori. Lüliti tuleb märgistada sinise kolmnurgaga, mille küljepikkus on vähemalt 80 mm ja mitte rohkem kui 200mm.

18. Erandid

- 18.1 Võistluse peakohtuniku erilool on võimalik osaliselt või täielikult mitte kohaldada peatükkides 12-17 sätestatud lisanõudeid selliste võistlusautode suhtes, mille lõppkiirus võistlusauto tootjatehase avaldatud ametlike tehniliste andmete kohaselt on kuni 5% suurem kui kiirusindeks, millest alates kehtiksid selle võistlusauto kohta peatükkides 12-17 sätestatud lisanõuded, võttes arvesse konkreetse võistlusauto klassijaotust võistlusel.
- 18.2 Eelmises punktis nimetatud eriloo saamiseks peab võistleja esitama võistluse peakohtunikule hiljemalt 7 päeva enne võistluse toimumist lihtkirjaliku avalduse, mis sisaldab alljärgnevat informatsiooni:
 - 18.2.1 võistleja andmeid: Ees- ja perekonnanimi, sünniaeg, mobiiltelefoni number ja e-posti aadress.
 - 18.2.2 taotletavat lisanõuete kohaldamata jätmise ulatust, st milliste nõuete kohaldamisest soovitakse vabastust.
 - 18.2.3 konkreetse võistlusauto margiesinduse poolt kinnitatud sertifikaat/dokument võistlusauto tootjatehase avaldatud ametlikke tehaseandmete kohta ning millest nähtub võistlusauto lõppkiirus.

19. Sanksioonid

- 19.1 Võistlejat ei lubata eesseisvale võistlussõidule alljärgnevatel juhtudel:
 - 19.1.1 Võistleja rikub võistluspaigas võistluse toimumise ajal käesoleva juhendiga võistlejatele kehtestatud reegleid ja nõudeid.
 - 19.1.2 Võistlusauto juures teostatakse peale võistluspaigas tehnilise kontrolli läbimist muudatusi, mille tagajärjel võistlusauto ei vasta enam käesolevas juhendis toodud reeglitele ja nõuetele.
 - 19.1.3 Võistlusauto juures teostatakse peale võistluspaigas tehnilise kontrolli läbimist muudatusi, millest ei ole teavitatud tehnilise kontrolli pealikkude ja saadud luba muudatuste tegemiseks.
 - 19.1.4 Võistleja sõidab võistlussõidul kiiremini kui tema võistlusauto või juhi turvavarustus võimaldab käesoleva juhendi kohaselt. Võistlussõidul saavutatud tulemus jääb kehtima.
 - 19.1.5 Võistleja hilineb oma võistlussõidu starti vastavalt kinnitatud stardijärjekorrale.
- 19.2 Võistleja diskvalifitseeritakse ja tema võistlussõitude tulemused tühistatakse alljärgnevatel juhtudel:
 - 19.2.1 Võistleja on võistlussõitu sooritanud või võistluspaigas viibides narkootiliste ainete mõju all või alkoholihoobes. Alkoholisaldus ühes liitris juhi väljahingatavas õhus ei või olla 0,1 milligrammi või rohkem või alkoholisaldus juhi veres 0,2 promilli või rohkem. Vajaduse korral teostatakse ekspertiisi koostöös Eesti Vabariigi Politseiga või mõne muu pädeva asutusega.
 - 19.2.2 Võistleja ei pea kinni liiklust reguleerivatest märkidest ning viitadest ning väljaspool võistlusrada kehtestatud kiiruspiirangutest, ületades neid silmnähtavalt.
 - 19.2.3 Võistlusrajal või tagasisõiduteel vastassuunas sõitmine.
 - 19.2.4 Võistleja kasutab mistahes rada, teed või platsi võistluspaigas võistlusauto testimiseks või seadistamiseks ilma seda eelnevalt peakohtuniku või peakorraldajaga kooskõlastamata ja selleks vastavat eriluba saamata.
 - 19.2.5 Võistleja käitub ebasportlikult, tekitab ohuolukorra või rikub võistluse üldist heakorda.
 - 19.2.6 Võistleja, tema kaaskondlased ja/või meeskonnaliikmed (mehaanikud jt abilised) rikuvad võistluspaigas üldist heakorda (sh teiste isikute häirimine, prügi mahapanek jne) ja/või eiravad peakohtuniku, korraldajate või turvateenistuse korraldusi (sh nõuet võistluspaigast lahkuda).