

EESTI RALLI VÕISTLUSMÄÄRUS 2022

LISA III - OHUTUS RALLIVÕISTLUSTEL. LISAKATSETE VALIK JA KORRALDUS.

Järgnevad ettekirjutused on kohustuslikud, kuid ei pea sisalduma võistlusjuhendis.

Korraldajatel on soovitatav lisada omapoolseid ettekirjutusi võistlejate ja publiku ohutuse parandamiseks.

1. ÜLDINE OHUTUS

1.1. Ohutusplaan

Ohutusplaan peab kirjeldama kõiki võistluse ohutuks läbiviimiseks vajalikke valdkondi, sealhulgas publiku ohutust (k.a meditsiini ja esmaabi korraldust), võistlejate ja vabatahtlike ning ametnike ohutust.

Rallivõistluse korraldaja peab koostama ohutusplaani vastavalt käesolevale VM lisale. Plaan peab sisaldama järgnevat:

1.1.1 Võistluskeskuse (HQ) ja ralli juhtimiskeskuse (RC) asukohad (HQ ja RC ei tohi asuda samas ruumis).

1.1.2 Vanemametnike nimed ja telefonid:

- EAL ohutusvaatleja
- Žüriiliikmed
- Võistluse juht
- Võistluse juhi asetäitja
- Võistluste sekretär
- Päästeteenistuse juht võistlustel
- Meditsiiniteenistuse juht võistlustel
- Ohutusülem
- Pressiesindaja
- Tehnilise kontrolli ülem
- Peaajamõõtja

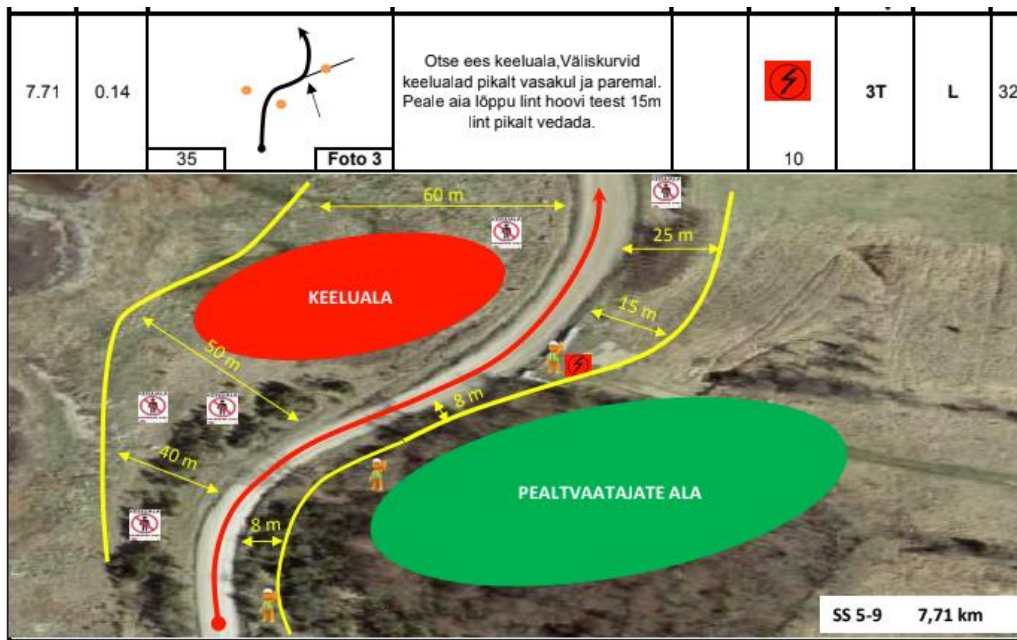
1.1.3 Erinevate eriteenistuste aadressid ja telefonid:

- Politsei
- Päästeteenistus
- Kiirabi
- Haiglad

1.1.4 Võistluse detailne ajakava ja kogu võistlusraja kaart.

1.1.5 Iga lisakatse ohutusplaan, mis peab kajastama järgnevat:

- a) Vastutavate ametiisikute (lisakatse vanemad ja nende abid, ohutusülemad ja nende abid), päästeteenistuste (kiirabid ja päästeautod) nimekirja koos telefoninumbrite ja sidevahendite kutsungskoodidega.
- b) Lisakatsete detailseid kaarte, millel on näidatud liikluskorraldus, evakuatsiooniteed ja võistlejate ümbersõidumarsruut lisakatse sulgemise puhul.
- c) Lisakatse üldist ohutusplaani (rajalegendi või kaardi vormis), kus on ära toodud kõikide rajajulgestajate ja rajasulgejate asukohad, positsioonide numbrid, jooksev kilometraaž (distsants) stardist ja positsioonide vahelised kaugused, ohutusside punktide asukohad ja koordinaadid, sidepunktide asukohad, ohutuslintidega suletud teeotsad, publiku keelualad, pealtvaatajatele ohutuks teeületuseks mõeldud ülekäigukohad ning muud märkused. Ohutusplaanis toodud ohutusside punktide asukohad peavad ühtima võistlejate legendiraamatus tähistatud ohutusside punktidega.
- d) Alade kohta, kuhu eeldatavalt või korraldaja soovitusel / eeldusel koguneb pealtvaatajaid, peab ohutusplaan sisaldama detailseid skeeme pealtvaataja alade väljaehitamise kohta kus kirjeldatakse sealhulgas:
 - vahemaad võistlusrajast pealtvaatamisalani
 - pealtvaatamisala suurus ja eeldatavat pealtvaatajate arvu
 - rajajulgestajate asukohtasid
 - ohutuslintide/-aedade asukohti
 - pealtvaatajate keelualade asukohtiKui kasutatakse eraldi pressi- või VIP-alasid, siis ka nende alade kohta peavad ohutusplaanis olema vastavad skeemid.



- AKP, lisakatse stardi ja finiši ajavõtujoone ning stopp-ala koordinaate ning skeeme, millel on näidatud kohtunike ja nende autode (ja/või muu atribuutika), meditsiini- ja päästeteenistuse autode ning ohutuslintide/-aedade paiknemine.
- Võistlusel kasutatavat kadunud meeskondade otsimise protseduuri kirjeldust (p.6).
- Kajastatud peab olema lisakatse päästeteenistuste tegevusjuhend ning liikumisskeem võimaliku õnnetuse korral. Samuti peab olema mainitud haigla või muu meditsiinisutus, kuhu vigastatud isik transporditakse. Kasutatavad haiglad ning muud meditsiinisutused peavad omama informatsiooni rallivõistluse toimumise kohta ning nendega peab olema sõlmitud vajalikud kokkulepped. Kui kasutatakse varuteenistusi, siis peab kajastatud olema ka nende tegevus, paiknemine ning liikumisskeem.
- Kajastatud peavad olema tegevused raskete õnnetuste korral. Raske õnnetuse all tuleb käsitleda inimvigastustega või surmaga lõppenud õnnetusi.
- Nendele lisakatsetele, mis sõidetakse pimedal ajal, tuleb ohutusplaanis märkida kohe LK pealkirja alla „sõit pimedal ajal“. Samuti tuleb vajadusel kirjeldada täiendavalt protseduure/erisusi, mis kaasnevad pimedal ajal sõitmise ja ajaga.

1.1.6 Pealtvaatajate, ametnike ning võistlejate ohutuse tagamiseks peab ohutusplaan sisaldama ka skeeme rallivõistluse stardi-, finiši-, regroupeeringu-, tankimis- ning AKP aladest, tehnilise komisjoni aladest ning hoolduspargist, kus on ära toodud võistlejatele ning ametnikele mõeldud alad, pealtvaatajate alad, ohutuslintide/-aedade paiknemine, päästeteenistuste paiknemise kohad jne.

1.1.7 1.1.7 Ohutusplaanis esitatakse võistluse juhi juhitava õnnetusjuhtumite uurimise komisjoni koosseis koos vajalike telefoninumbritega. Õnnetusjuhtumite uurimise komisjon peab koguma infot õnnetuse kohta. Ta peab võtma seletused pealtnägijatel, ametnikelt ja rajajulgestajatelt, koguma kokku video- ja pildimaterjali, koostama õnnetuspaigal juhtunu skeemi, teostama vajalikud mõõtmised, kontrollima ohutusnõuete täitmist õnnetuse hetkel ning kirjeldama sündmusi nende toimumise kronoloogilises järjekorras.

1.1.8 Esialgse ohutusplaani peab korraldaja võistlusele kinnitatud EAL ohutusvaatlejale esitama hiljemalt 7 nädalat enne võistluse toimumist. Esialgses ohutusplaanis tuleb esitada lisakatsete detailsed ohutusplaanid vastavalt punktis 1.1.5 toodud alapunktidele b), c), d) ja e), samuti ohutuse eest vastutavate ametnike andmed. Korraldaja lepib EAL ohutusvaatlejaga kokku aja, millal EAL ohutusvaatleja kontrollib kõikide ohutusmeetmete piisavust esitatud ohutusplaani alusel ralli toimumiskohas. See peab toimuma hiljemalt 6 nädalat enne võistluse toimumisaega.

1.2. Võistluse ohutusülem

1.2.1. Ohutusülem on määratud võistlusjuhendiga ning ta peab omama märkimisväärset kogemust seoses ralli ohutusega. Ta on võistluse korralduskomitee liige ja osaleb isiklikult ohutusplaani koostamisel, sealhulgas ralliraja planeerimisel ning vastutab ohutusplaani nõuetekohase koostamise ning täitmise eest võistluste eel ja ajal.

1.2.2. Võistluse käigus on ohutusülem pidevalt ühenduses (telefoni või raadio teel) võistluse juhtimiskeskuse või võistluskeskusega, ohutusvaatlejaga, null- ja ohutusautodega, meditsiiniteenistuse juhiga ja lisakatsete startidega.

1.2.3. Ohutusülem on vastutav

- koostatud ohutusplaani rakendamise ja täitmise eest;
- kontrollib võistluse ohutust ja kommunikatsiooni toimimist võistluste ajal;
- jälgib võistluse ohutusplaani toimimist võistluse vältel ja koostab vajalikud märkmed/soovitused ohutusplaani parendamiseks tulevikus.

1.2.4. Ohutusülem tagab, et kõik võistluse läbiviimisega seotud isikud oleksid ohutusplaanist teadlikud ja vajadusel saanud asjakohase koolituse selle rakendamiseks. Tagab ohutusplaani jagamise enne võistlust kõigile asjakohastele ametnikele ning tagab, et ohutusplaani kirjalik koopia või ohutusplaani vastavad osad jagatakse neile, kes seda vajavad.

1.2.5. Vastavalt kokkulepitud ohutusautode liikumisgraafikule sõidab ohutusülem läbi iga lisakatse enne selle starti, märkamaks ja lahendamaks ohutusega seotud riske ning kontrollimaks ohutusplaani rakendamist.

1.2.6. Ohutusülem osaleb võistlusjärgsel žürii koosolekul.

1.2.7. Koostöös meditsiiniteenistuse juhiga tagab ohutusülem hädaabiteenuste täieliku informeerimise võistluse kohta kogu võistluse vältel ning teeb koostööd kõigi asjasse puutuvate avalike ohusteenistustega.

1.2.8. Koostöös võistluse juhiga hindab ohutusülem üldisi riske ja teostab lisakatsete riskihinnangu, mis lisatakse võistluse ohutusplaani. Võistluse vältel jälgib ta pidevalt riskihindamisi tagamaks nende kehtivust ja kasutab saadud teadmisi tulevaste ohutussuuniste tarbeks.

1.3. Lisakatse ohutus, rajajulgestajate vajadus ja planeerimine

Ralli planeerimise käigus peab võistluse korraldaja arvestama rajajulgestajate arvuga, mis on vajalik lisakatse ohutuks toimumiseks. Teadmised kohalikust maastikust ning kogemused pealtvaatajate kohta eelnevatelt võistlustelt võimaldavad hinnata vajaminevat rajajulgestajate arvu.

Sealjuures tuleb meeles pidada, et võistluspäeval võivad olud erinevatel põhjustel muutuda ja seega tuleb rajajulgestajaid värvata rohkem kui algselt planeeritud.

Vajamineva rajajulgestaja arvu lisakatsete lõikes kinnitab EAL ohutusvaatleja.

1.4. Lisakatse kohtunikud, ralli ametnikud ja raja julgestajad

1.4.1. Kõiki julgestustöötajaid tuleb eelnevalt instrueerida kas võistluse juhi, ohutusülema või lisakatse julgestusülema poolt. Rajajulgestajate saabumisel lisakatsele instrueerib neid lisakatse julgestusülem või tema esindaja ning instruktaaz peab sisaldama järgnevat informatsiooni:

- rajajulgestaja peab talle määratud lõigul seisma alati turvalisel alal ning võistluse käigus kui lisakatsel sõidavad võistlusautod, EI tohi rajajulgestaja kunagi seista pealtvaatajatele keelualas;
- käsuahel ja kommunikatsioon rajajulgestaja turvataval teelõigul;
- lähim punase lipuga kohtunik ja lähim sidepunkt;
- ohutusautode ajakava ja esimese võistleja stardiaeg;
- lisakatse ohutusülema või mõne teise lisakatse eest vastutava inimese mobiiltelefoni number;
- suhtlus keelatud aladele sattunud pealtvaatajate ja meedia esindajatega tuletades meelde, et kui nad käskudele ei allu, jäetakse lisakatse ära;
- vile kasutamine ohutusautode ja võistlusautode lähenedes;
- rajajulgestaja ei tohi lisakatse ääres istuda;
- käemärgid ohutusautodele:



1.4.2. Lisakatse kohtunikud, ralli ametnikud ja rajajulgestajad peavad oma töökohustusi täites kandma spetsiaalseid ohutusveste (pimeda ajal toimuvatel lisakatsetel kindlasti helkurveste). Vastavalt vesti värvile on lisakatse ametnikud järgmiselt identifitseeritavad (värvid on soovituslikud):

- LK vanem - punane, tekstiga
- LK kohtunik - roheline
- LK ohutusülem - oranž või kollane valge triibu ja tekstiga
- LK rajajulgestaja - oranž või kollane
- LK ohutusside - kollane sinise tähisega
- Võistlejate vahenduskohtunik - punane, tekstiga VÕISTLEJATE VAHENDUSKOHTUNIK / COMPETITORS RELATIONS OFFICER / C.R.O.



1.4.3. Lisakatse (LK) vanem

1.4.3.1 LK vanema kohustused:

- LK vanemal peab olema täielik ülevaade temale määratud lisakatse(te)st hiljemalt võistlusjuhendis määratud võistlejate rajaga tutvumise aja lõppu.
- LK vanem saab ohutusplaani temale määratud lisakatse(te) osa(de) koopiad, sealhulgas skeemid pealtvaatajate parkimis- ja vaatamisaladest.
- Paikneda lisakatse stardis ning vastutada selle toimumise eest.
- Tagada talle määratud lisakatse valmisolek võistluseks sealhulgas kohtunike ja rajajulgestajate paigutus vastavalt ohutusplaanile ja nende informeerimine ülesannetest.
- Lisakatse peab olema võistluseks ettevalmistatud enne pealtvaatajate saabumist see on vähemalt 1,5-2 tundi enne esimese võistlusauto starti.

1.4.3.2 LK vanemat tuleb instrueerida kõikidest ohutusega seotud küsimustest, kas võistluse juhi või ohutusülemal poolt ükskõik millisel moel läbiviidud koosoleku käigus. Instrueerimise eesmärgiks on tagada LK vanema täielik ülevaade võistlusest, sealhulgas järgnevast:

- ohutusplaan ja selle rakendamine;
- eeldatav pealtvaatajate arv, pealtvaatamisalad ning juurdepääsud;
- ohutusvaatleja ja ohutusautode liikumisgraafik;
- tegutsemisplaan õnnetusjuhtumi korral;
- muudatused võrreldes eelmise aasta võistlusega;
- rajajulgestajate arvu ja nende positsioonide osas tehtud muudatused enne lisakatse starti;
- meedia paigutus lisakatsel.

LK vanemal peab olema toimiv raadioside lisakatse stopp-alaga ning juhtimiskeskuse või võistluskeskusega. Ta peab olema alati sidevahendite kaudu kättesaadav.

1.4.3.3 LK vanema ülesanded:

- Juhtida talle määratud lisakatse ala/sektoori, tagades vabatahtlike, võistlejate ja pealtvaatajate hoolsus, distsipliin, tervis, ohutus ja heaolu.
- Instrueerida lisakatse/sektoori personali.
- Hallata talle määratud lisakatsel/sektoiril kasutusel olevaid tehnilisi vahendeid, seadmeid ja inimressursse.
- Intsidendi korral teavitada võistluse juhtimiskeskust samal ajal jälgides ja juhtides juhtumiga seotud ametnike ohutut tegutsemist ning võimalusel taastada esimesel võimalusel võistlusrada rahuldavasse seisukorda.

1.4.3.4 LK vanema lisakohustused:

- käsuahela järgimine väiksemate ja suuremate avariide puhul;
- uute ametnike instrueerimine;
- kontrollimine, kas stardieelse AKP ja stardikohtunike autod asuvad õiges kohas ja ei takista võistlusautode liikumist;
- jalakäijatele ümberkäigutee kontroll;
- side toimimise kontroll;
- vajaliku tehnika toimimise kontroll (AKP- ja stardikellad, stardikiir)
- kontroll, et lisakatse sulgemise ajal oleks starti toov tee tavaliklejatele nõuetekohaselt suletud;
- juhtimiskeskuse teavitamine puudustest, mis takistavad lisakatse õigeaegset alustamist;
- juhtimiskeskuse informeerimine, et lisakatse on suletud ja stardiks valmis;
- stardiloo andmine kõikidele rajale minevatele autodele (kuni esimese võistlusautoni k.a.) kui selleks on load andnud juhtimiskeskus;
- võistlejate turvavarustuse kasutamise kontroll;
- stardi sujuva ja probleemideta toimimise kontroll;
- õnnetuse korral lisakatse ohutusülema korralduste järgimine;
- vajalike aruannete tegemine juhtimiskeskusele;
- valestartide kontroll;
- jälgimine, et hiljem startivatele meeskondadele märgitakse hilineamise põhjus õigesti;
- sidepunktidele võistluse juhilt saadud punase lipu kasutamise korralduse edastamine;
- võistluse juhilt saadud lisakatseks kasutatava tee avamise loa info edastamine;
- juhul kui lisakatsel on toimunud õnnetus, lisakatse peatamine ainult peale loa saamist võistluste juhilt;

1.4.3.5. Materjalid LK vanema kaustas:

- üldkaart
- legendiraamat
- ohutusplaan koos pealtvaatamisalade plaanide ning rajajulgestajate telefoninumbritega
- kontrolltabelid
- ajakaardi täitmise näidis
- tähtsad numbrid
- aruandevorm
- päeva stardinimekiri
- õnnetusjuhtumi aruande vorm
- punane ümbrik (juhised õnnetuse korral käitumiseks)
- ohutus- ja muude võistlusrajal liikuva autode liikumisgraafik
- koopiad teekasutuslubadest
- info lisakatseks kasutatava tee sulgemisaegade kohta

1.4.4. LK vanema abi

1.4.4.1 LK vanema abi kohustused:

- abistada LK vanemat;
- juhendada lisakatse finiši- ja stopp-joone kohtunikke;
- tagada iga lisakatsele startinud võistleja registreerimise ja jälgimise raadioside vahendusel lisakatse sidepunktide kaudu, mille kohtunikud informeerivad mööduvate võistlejate numbritest ja annavad märku kui võistlejad pole möödnud sidepunktist vastavalt stardijärjekorrale (raadioside kaudu võistlejate jälgimine on kohustuslik ka GPS jälgimissüsteemi olemasolu korral).

1.4.4.2 LK vanema abi ülesanded võistluse ajal:

- Sõidab koos kohtunikega katse lõppu ja jääb stopp-joone kohtunike juurde.
- Jälgib, et kohtunikud teavad oma ülesandeid ja saavad nendega hakkama.
- Suhtleb ohutusautode juhtide ja teiste vanemametrikega, kes katsel liiguvad, kui lisakatse vanem on hõivatud.
- Kontrollib, kas finiš ja stopp asuvad õiges kohas ning kas märgid on õigesti paigutatud.
- Kontrollib, kas ajavõtusüsteem ja muu tehnika toimib ning kogu vajalik varustus on kohal.
- Kontrollib, kas jalakäijatele on tagatud ümberkäigutee.
- Kontrollib, kas side stopi ja finiši vahel töötab.
- Kontrollib, kas katse sulgemise ajal on stopp-joonelt avatud liiclusega teele toov tee tavaliklejatele nõuetekohaselt suletud.
- Teavitab lisakatse vanemat, kui kohtunikud on tööks valmis.
- Teavitab lisakatse vanemat, kui lisakatse ohutusülem teatab, et lisakatse on võistluseks valmis.
- LK vanema abil peab olema oskus õnnetusjuhtumi korral asendada lisakatse vanemat ning võimekus õnnetusjuhtumi või pealtvaatajate ohutusega seotud küsimuse korral lisakatsele minna.

1.4.4.3 Materjalid LK vanema abi kaustas:

- üldkaart
- legendiraamat
- kontrolltabelid
- ajakaardi täitmise näidis
- tähtsad numbrid
- aruandevorm
- päeva stardinimekiri
- ohutus- ja muude rajal liikuvate autode liikumisgraafik
- info lisakatseks kasutatava tee sulgemisaegade kohta

1.4.5. LK ohutusülem

Igal lisakatsel peab olema ka lisakatse ohutusülem. Lisakatse ohutuse eest vastutavatel ametnikel peab olema täielik ülevaade nende lisakatse ohutusplaani ja samuti teave lisakatsel olevate ametnike ja varustuse kohta.

Lisakatse ohutusülem sõidab enne lisakatse starti ühes esimestest ametlikest autodest läbi kogu lisakatse veendumaks ohutuses ja jääb lisakatse starti kuni selle lõpuni.

Lisakatse ohutusülem peab olema kursis võistluse kulgemisega ning lisakatse ohutusplaani.

Ohutusülem vastutab selle eest, et kõik lisakatse ohutusplaani määratletud on täidetud. Ohutusülem peab olema sidevahendite kaudu pidevalt kättesaadav ning suhtlema sidepunktide ja rajajulgestajatega.

Võimalusel võiks LK ohutusülemal olla abiline, kes õnnetuse korral aitab pidada logi, võtta vastu ja edastada sõnumeid jne.

1.4.5.1 LK ohutusülema kohustused:

- Peamine ülesanne on pealtvaatajate, meedia esindajate ja kohtunike ohutuse tagamine lisakatsel;
- Kontrollib, kas lisakatsel on olemas vajalikud päästevahendid ja kustutid;
- Jälgib, et rajajulgestajad on katsel paigutatud õigesti;
- Jälgib, et kiirabid ja päästeautod on paigutatud nõuetekohaselt ja on tööks valmis/vajadusel vabad liikuma;
- Jääb katse starti ja suhtleb ohutusülema abiga ning rajajulgestajatega, et saada infot raja olukorrast ja pealtvaatajate arvust ning liikumistest;
- Kui auto jääb rajale, tegeleb selle leidmisega sidepunktide ja rajajulgestajate abiga;
- Suhtleb ralli juhtimiskeskuse ja lisakatse vanemaga.

1.4.5.2 Materjalid LK ohutusülema kaustas:

- üldkaart
- legendiraamat
- ohutusplaan koos pealtvaatamisalade plaanide ning rajajulgestajate telefoninumbritega

- tähtsad numbrid
- aruande vorm
- õnnetusjuhtumi aruande vorm
- päeva stardinimekiri
- ohutus- ja muude rajal liikuvate autode liikumisgraafik
- info lisakatseks kasutatava tee sulgemisaegade kohta

1.4.5.3 Käitumine õnnetusjuhtumi korral:

- Õnnetuse korral peab LK ohutusülem minema koos päästeteenistusega õnnetuskohta.
- LK ohutusülem koostab õnnetusjuhtumi aruande ja varustab selle vajalike fotodega.

1.4.6. Lisakatse ohutusülema abi

Lisakatse ohutusülem peab olema kursis võistluse kulgemisega ning lisakatse ohutusplaaniga.

1.4.6.1. LK ohutusülema abi kohustused:

- Kontrollib, kas katsel ja finišis on olemas vajalikud päästevahendid ja kustutid;
- Jälgib, et rajajulgestajad on katsel paigutatud õigesti;
- Jälgib, et kiirabid ja päästeautod on paigutatud nõuetekohaselt ja on tööks valmis;
- Sõidab katse läbi, et veenduda, et kõik linnid ja märgid on seatud vastavalt ohutusplaanile;
- Katse läbimise ajal märgib ohutusülema abi üles kohad, kus on rohkem pealtvaatajaid, et seda infot saaks hiljem kasutada. Selle info annab ta hiljem korraldajale.
- LK ohutusülema abi jääb katse stopppjoonele ja suhtleb ohutusautode juhtidega, et saada infot raja olukorrast ja pealtvaatajate hulgast;
- LK ohutusülema abi suhtleb LK ohutusülema ja LK vanema abiga;
- Peab olema sidevahendite kaudu pidevalt kättesaadav.

1.4.6.2 Materjalid LK ohutusülema abi kaustas:

- üldkaart
- legendiraamat
- ohutusplaan koos pealtvaatamisalade plaanide ning rajajulgestajate telefoninumbritega
- tähtsad numbrid
- aruande vorm
- päeva stardinimekiri
- ohutus- ja muude rajal liikuvate autode liikumisgraafik
- info lisakatseks kasutatava tee sulgemisaegade kohta

1.4.7. Rajajulgestajad

Rajajulgestaja ülesandeks on jälgida kõike tema tööpiirkonnas toimuvat, sh:

- tagada pealtvaatajate, võistlejate, meedia esindajate, vabatahtlike ja kohtunike ohutus;
- edastada LK ohutusülemale informatsiooni võistlusrajal ja selle kõrval toimuvast.

Rajajulgestaja peab täitma kõiki kiiruskatse ohutusülema või tema abi antud korraldusi.

Raja ääres viibivad pealtvaatajad ja teised isikud on kohustatud täitma rajajulgestaja korraldusi.

1.4.7.1. Rajajulgestaja (edaspidi julgestaja) ülesanded ja kohustused:

- **Julgestajal on keelatud on tegeleda töö ajal kõrvaliste tegevustega** (nt kürvälised tegevused mobiiltelefoniga, vestlemine võistlusraja ääres olevate inimestega va nende korrale kutsumine jne).
- Teavitada LK ohutusülemat kõigist sündmustest võistlustrassil või korrarikkumistest võistlustrassi ääres, mis võiksid takistada lisakatse ohutut läbiviimist.
- Julgestaja peab olema alati kättesaadav telefoni ja/või raadioside kaudu. Enne tööpostile asumist tuleb laadida telefoni aku ning mitte kasutada telefoni võistlusega mitteseonduvaks otstarbeks.
- Lisakatse suletakse liikluseks 1-2 tundi enne esimese võistlusauto starti. Sellest hetkest alates on igasugune kõrvaline liiklus lisakatsel keelatud. Lubatud on vaid korraldaja poolt väljastatud spetsiaalsete kleebistega tähistatud autode liikumine.
- Julgestaja peab oma töös kasutama käemärke (joonis p 1.4.1) Märke peab näitama kõikidele ohutusautodele kuni "0" numbrit kandva ohutusautoni (kaasa arvatud). Esimene ohutusauto läbib kiiruskatse ca 0,5 tundi enne esimest võistlusautot. **Võistlusautodele neid märke näidata ei tohi.**
 - Pöial püsti – „KÕIK ON KORRAS“ - tähendab, et kõik on julgestaja tööalal/nägemisulatuses korras.

- Käed pea kohal risti – „PEATU, VAJAN ABI“ - tähendab, et julgestajal on probleem ja vajab abi. Probleem võib olla pealtvaatajatega, valesti pargitud autodega, keelatud liikumisega võistlustrassil või mingi muu probleemiga, mis takistab võistluse ohutut alustamist.
- Julgestaja peab jälgima kõiki oma nägemisulatuses olevaid pealtvaatajaid, nende tegevust ja paiknemist. Pealtvaatajad võivad viibida ainult lintidega piiratud spetsiaalselt ettevalmistatud pealtvaatamisalades või lintide puudumisel ohutus kauguses võistlustrassist. Keelualades ei tohi viibida ükski pealtvaataja, kohtunik ega ka julgestaja ise.
- Meedia esindajad võivad asuda väljaspool pealtvaatamisalad, kuid mitte keelualades. Meedia esindajad tunneb ära eraldusvestide järgi, millel on peal number. Alates 2018. aastast kehtivad Eestis uued TV-fotovestid (valgel taustal sinine-must trükk) ning raadiovestid (valgel taustal roheline-must trükk)

Ametlikud EAL foto- ja raadiovestid:



- Pealtvaatajatel ei ole lubatud liikuda mööda võistlusrada hiljem kui 30 minutit enne esimese võistlusauto starti. Julgestaja peab paluma pealtvaatajatel rajal liikumine lõpetada ning suunama nad raja kõrvale.
- Julgestaja peab teadma oma asukohta rajal (kilomeeter kiiruskatse algusest või positsiooni number), milline on tema positsiooni eripära, st kus on keelualad, pealtvaatajate alad, kas sildid ja linnid on alles ning rikkumata.
- Positsioonile asudes kinnitama valmispandud teede sulgemise linnid ning turvaümbrike dubleeritud linnid. Peale võistluse lõppu linnid kokku korjama ja teeserva maha asetama.
- Julgestaja peab teadma LK julgestusülema telefoninumbrit, lähima raadiojaama asukohta, lisatakse liikluseks sulgemise aega ja esimese võistlusauto stardiaega.
- Võistlusauto avarii korral peab julgestaja:
 - hindama olukorda
 - kasutama pealtvaatajate hoiatamiseks vilet juhatamaks neid ohutusse kohta
 - vajadusel lubama kellelgi teisel hinnata õnnetusse sattunud võistlejate seisukorda
- Julgestaja peamiseks ülesandeks jääb säilitada oma positsioonil ohutus.
- Julgestaja peab koheselt ühendust võtma LK ohutusülemaga ja kirjeldama avariijärgset situatsiooni
 - olema valmis, et juhtimiskeskus võtab temaga ühendust avarii paigast ning avarii järgse esimese informatsiooni saamiseks;
 - olema valmis tegevusteks vastavalt juhtimiskeskusest saadud instruktsioonidele.
- Kui õnnetusse sattunud võistlusauto blokeerib täielikult või osaliselt lisakatset ja kui lisakatsel on piisavalt julgestajaid, peab teine julgestaja lähenevaid võistlusautosid hoiatama.
- Kui intsident hõlmab võistlejate abistamist, siis peab julgestaja veendumata, et:
 - tal on piisav vaateväli
 - et ta on turvalises positsioonis
 - et võistlejatele on SOS/OK silt nähtav
 - et ohukolmnurk oleks paigaldatud umbes 50 meetrit enne õnnetuspaika samale poole teed.
 - juhul kui võistleja vajab meditsiinilist abi, peab võistlusauto juures näitama SOS tahvli.
- Lisatakse on suletud kõrvaliseks liikluseks alates raja sulgemisest kuni töötava rohelise vilkuriga auto möödumiseni. Enne töötava rohelise vilkuriga autot ei ole mingil tingimusel lubatud võistlustrassil võistlusega mitteseotud ja ilma märgistusteta sõidukite liiklemine. Kõik muud liiklusvahendid tuleb koheselt kõrvale suunata ja sellest teavitada LK ohutusülemat. Teavitada tuleb ka juhul, kui julgestaja näeb võistlustrassi läheduses liikuvat sõidukit või julgestajale laekub informatsioon rajal liiklevatest jalgratturitest, mootorratturitest, ATV- st või mõnest muust liikumisest võistlustrassil. Samuti on kategooriliselt keelatud enne töötava rohelise vilkuriga auto möödumist lubada kõrvalteedelt võistlustrassile või ületada võistlustrassi risti mistahes liiklusvahendil (kehtib ka ATV, mootorrataste jne kohta).
- Korduvate lisakatsete esimese läbimise järel sõidab võistlusraja läbi mittetöötava rohelise vilkuriga auto. See ei anna luba võistlusega mitteseotud sõidukitel võistlustrassil liiklemiseks ehk võistlustrass on jätkuvalt

tavaliiklusele suletud. Võistlustrassi avamiseks tavaliiklusele annab loa **ainult töötava rohelise vilkuriga lõpuauto**.

- Vilet tuleb kasutada kogu võistluspäeva jooksul, ka siis kui nägemisulatuses ei ole pealtvaatajaid. Vilistada tuleb hetkel kui võistlusauto (või muu rajal liikuv auto) on jõudnud nägemis- või kuulmisulatusse. Vilet tuleb kasutada kuni viimase lisakatset läbiva võistlusautoni.
- Keelatud on lahkuda oma tööpostilt ilma LK ohutusülemat teavitamata.
- Keelatud on ilmuda tööle alkoholi ja/või narkojoobes või neid aineid töö ajal tarvitada.

1.5. Meditsiiniteenistuse juht

1.5.1 Meditsiiniteenistuse juht on vastutav kõikide meditsiiniteenuste korraldamise eest EAL'i poolt korraldatud võistlusel. Ta on määratud ja EAL'i poolt heaks kiidetud.

1.5.2 Meditsiiniteenistuse juhil on üldine kontroll meditsiiniteenuste korralduse üle autospordivõistluste ajal, kooskõlas võistluse juhiga.

1.5.3 Meditsiiniteenistuse juhi kohustused:

- Juhtida meditsiiniteenuste korraldamist ja haldamist võistlusel, mis hõlmab asjakohaselt koolitatud ja kvalifitseeritud meditsiinitöötajate värbamist.
- Planeerida ja koordineerida meditsiinitöötajad võistluse jaoks, jälgida nende käitumist ja toimetulekut võistlusel arstiabi osutamisel ning võtta vastutus meditsiiniliste otsuste tegemise eest kõige kõrgemal tasemel.

1.5.4 Võistluse meditsiiniteenistuse juht allub otseselt võistluse juhile ja neil peab olema omavaheline toimiv side.

1.5.5 Võistluse meditsiiniteenistuse juhil võib olla asetäitja, kes tema äraolekul asendab teda juhtimis- või võistluskeskuses.

1.6. EAL ohutusvaatleja

Ohutusvaatleja peab olema ohutusvalase kogemusega inimene, kellel on head valdkonnapõhised teadmised. Ohutusvaatleja peab toetama ja nõustama korraldajat, et tagada võistluse ohutu käitamine ja juhtimine.

1.6.1. Ohutusvaatleja kohustused:

- Hindab ohutuse tagamise meetmeid, mille eesmärk on tagada pealtvaatajate, vabatahtlike ja võistlejate ohutus.
- Töötab koostöös ralli ohutusülemaga ning on raadiosides ohutusautode ja võistluskeskusega.
- Võistluse ohutusabinõude piisavuse ja ohutusplaani tegelikkusele vastavuse kontroll. Ilma ohutusvaatleja heakskiiduta ei saa võistlust läbi viia.
- Enne võistluse algust koostöös võistluse juhiga 0-autode meeskondade instrueerimine.
- Osaleb võistluseelsetel ning -järgsetel žüriikoosolekul.
- Võistluse käigus sõidab ohutusvaatleja vahetult ohutus- või 0-autode ees.

Ohutusvaatleja määratlus ning üldised kohustused on välja toodud Eesti autoralli võistlusmääruse punktis 11.2.*

1.6.2. Otsuse lisakatse ära jätmiseks teeb võistluse juht ohutusvaatleja esildise/soovituse põhjal.

1.6.3. Ohutusvaatlejal on õigus ohutuskalutlustel kiiruskatse starti edasi lükata kuni 30 minutit.

1.6.4. Ohutusvaatleja kulud katab korraldaja.

1.6.5. Ohutusvaatleja esitab hiljemalt 7 päeva jooksul EAL-ile ohutusraporti, mis peale võistlust tehakse kättesaadavaks ka korraldajale.

1.6.6. Ohutusvaatleja tegevuse ning kohustustega seonduv enne võistlust ning võistluse ajal:

- Ohutusvaatleja on sõltumatu vaatleja, kes ei kuulu ralli korraldusmeeskonda ning ei ole ralli korraldaja poolt mõjutatav.
- Ohutusvaatleja juhindub oma tegevuses kõikidest kehtivatest normdokumentidest (FIA spordikoodeks, Eesti ralli võistlusmäärus, autoralli meistrivõistluste üldjuhend ja võistlusjuhend) ning heast tahtest, mille eesmärgiks on võimalikult ohutu võistluse korraldamine.
- Ohutusvaatlejal ei ole lubatud rällil täita muid ülesandeid, kui ainult ohutusvaatleja tegevusest juhinduvalid.
- Rällile määratud ohutusvaatleja peab ralli korraldajale teada olema hiljemalt 8 nädalat enne ralli toimumist. Vastava info saadab korraldajale EAL rallikomitee.

- Ohutusvaatleja annab korraldajale igakülgset abi ohutusplaani koostamisel ning muudel ohutust puudutavatel teemadel. Vastavalt eraldi kokkuleppele abistab ohutusvaatleja ralli korraldajat meeskonna/rajajulgestajate ohutuslaste koolituste läbiviimisel.
- Hiljemalt 6 nädalat enne ralli toimumist kontrollib ohutusvaatleja koos ralli ohutusülemaga ohutusplaaniga seonduvat, mis on kirjeldatud punktis 1.1.8 ning sõidab läbi võistlusraja.
- Hiljemalt 5 nädalat enne ralli toimumist peavad lisakatsete ohutusplaanid ning muud üldised ohutust puudutavad üksikasjad saama ohutusvaatleja heakskiidu, vastasel juhul ei väljastata rallile EAL korraldusluba.
- Ohutusvaatleja sõidab koos ralli ohutusülemaga ettevalmistatud lisakatsed läbi enne ralli starti. Vajadusel annab ohutusvaatleja ohutusülemale juhised, mida ja kuidas veel enne lisakatse algust muuta tuleb.
- Võistluste ajal läbib ohutusvaatleja vahetult enne ohutus- või 0-autosid kõik lisakatsed vastavalt ohutusautode liikumisgraafikule. Üldjuhul liigub ohutusvaatleja lisakatsele 30 minutit enne esimest võistlusautot, kuid arvestusega, et ohutusvaatleja jõuab lisakatse lõppu vähemalt 5 minutit enne esimese võistlusauto starti.
- Lisakatsete läbimisel kontrollib ohutusvaatleja kõikide turvameetmete vastavust ohutusplaanile ning ettekirjutustele ning veendub, et planeeritud/olemasolevad ohutusmeetmed on piisavad lisakatse ohutuks läbiviimiseks. Juhul, kui ohutusvaatleja fikseerib olulisi puudusi või juhul, kui planeeritud turvameetmed ei taga piisavat pealtvaatajate või võistlejate ohutust ning lühikese ajaga ei ole võimalik täiendavate, piisavat ohutust tagavate meetmete kasutuselevõtt, edastab ohutusvaatleja võistluse juhile lisakatse edasi lükkamise/ära jätmise/katkestamise kaalutletud soovitusi.
- Juhul, kui ohutusvaatleja fikseerib puudusi, mida on võimalik kohapeal kiiresti parendada, siis:
 - edastab pealtvaatajatele vastavat informatsiooni
 - edastab rajajulgestajatele vastavat informatsiooni
 - edastab lisakatse lõpus vastava info LK ohutusülemale ja/või ralli ohutusülemale
- Ohutusvaatleja kontrollib kõike ohutusega seonduvat ka ralli stardi-finišialal, hooldusalas, lisakatsete keskel jne.
- Peale osa/ralli lõppu edastab ohutusvaatleja nähtul/fikseeritul põhineva info võistluse juhile/ohutusülemale ning koosolekul võistluse žüriile. Ralli korraldajaga toimub peale ralli lõppu nähtu/fikseeritu analüüs ning ohutusvaatleja annab oma soovitusi, mida ja kuidas järgmisel korral paremini teha.

2. PUBLIKU OHUTUS

Ohutusplaani peamine ülesanne on tagada kõigi kõrvaliste isikute, kaasa arvatud pealtvaatajate ohutus. Järgnevad põhilised abinõud, mis on vastavuses FIA Spordikoodeksi lisaga H, on kohustuslikud kõikidel rallidel.

2.1. Soovitused lisakatsetele

2.1.1. Iga võistluse ülesehitus peab arvestama kohaliku publiku eelistusi.

2.1.2. Lisakatsete paigutus ja ajagraafik ei tohi soodustada publiku liikumist nende vahel.

2.1.3. Ohutuse peab tagama ka rajaga tutvumise perioodil.

2.1.4. Kui lisakatse hilineb või jäetakse ära ohutuse kaalutlustel, ei iseloomustata seda negatiivselt ohutusvaatleja aruandes (välja arvatud juhul, kui probleem tekkis korraldaja süül või korraldaja ei lahendanud seda nõuetekohaselt).

2.2. Pealtvaatajate ohutus

2.2.1. Korraldaja peab pealtvaatajaid informeerima kõigest rallivõistluse vaatamisega kaasnevatest võimalikest ohtudest. Pealtvaatajatele suunatud informatsiooni edastamiseks võib kasutada järgmiseid väljundeid: erinevad meediaväljundid (trükipress, raadio, televisioon), trükitud plakatid ja flaierid, spetsiaalsete valjuhäälditega varustatud pealtvaatajate teavituseks mõeldud autode kasutamine ning võistluse sotsiaalmeediakanalid (Facebook, Instagram, Twitter).

2.2.2. Publikule ohtlikud kohad peavad kajastuma ohutusplaanis. Korraldaja peab varakult enne publiku saabumist tagama kõikide keelatud pealtvaatamisalade märgistamise ning ohutuslintide paigaldamise vastavuses ohutusplaaniga, lähtudes üldisest põhimõttest, et kus ohutuslinti ei ole, ei ole publik lubatud.

2.2.3. Võistluse juht peab võistluse ohutusülemale, ohutusvaatleja ja/või 0-autode meeskondade poolt edastatava ohutusprobleemi puudutava info põhjal tagama lisakatse ära jätmise, stardi edasilükkamise või katkestamise, kui eelpoolmainitud on seda soovitanud.

2.2.4. Kohtadesse, kus lisakatsele või superlisakatsele on oodata väga suurt hulka pealtvaatajaid, tuleb soovituslikult lisaks piisavatele turvaaladele kasutada publiku kaitseks mõeldud lisatakistusi (rehvivall, põhupallid jne).

2.2.5. Korraldajad peavad takistama publiku viibimist keelualadel ning tagama publiku suunamise ohutusse pealtvaatamiskohtadesse.

2.2.6. Pealtvaatajaid tuleb takistada liikumast lisakatseks suletud teedel alates 30 minutit enne esimese võistlusauto stardiaega kuni "lõpuauto" möödumiseni.

2.2.7. Lisakatsete ääres peavad korraldajad teavitama publikut vajalikest ohutusnõuetest, teede sulgemise kuupäevadest ning kellaaegadest.

2.2.8. Rajajulgestajad ja/või publiku ohutuse tagamise otstarbeks kaasatud korrakaitseorganid (politsei, kaitseväge jne) peavad tagama pealtvaatajate ohutuse lisakatsetel ja omama kohustuste täitmiseks vajalikku koolitust, kandma selgelt eristatavaid veste ning olema varustatud viledega, millega lisaks muule ohutuse tagamist nõudvale kasutusele antakse märku ka iga võistlusauto lähenemisest.

2.2.9. Lisakatseid ja ralli ajakava planeerides peab korraldaja lisaks muudele nõudmistele arvestama ka publiku ohutu liikumise tagamisega lisakatsete vahel.

2.3. Hooldus- ja tankimisalad

Hooldus- ja tankimisaladel, kuhu pealtvaatajatel on vaba sissepääs, peavad korraldajad võtma tarvitusele vajalikud ettevaatusabinõud (ohutuslintidega või aedadega piiramine, julgestajate kasutamine), mis hoiavad publiku piisavas kauguses võimalikest ohtlikest aladest.

2.4. Õnnetusjuhtumist teavitamine

Kui võistleja on osaline pealtvaataja vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumist, peab ta käituma vastavalt VM p-53.4. Reegli eiramine võib kaasa tuua karistuse kuni võistluselt eemaldamiseni. Õnnetusjuhtumiga seotud toimingutes tuleb järgida ka kohalikku seadusandlust.

2.5. Õnnetusjuhtumi uurimine

Iga surma või raske vigastusega lõppenud õnnetusjuhtumi kohta tuleb esitada aruanne EAL-le. Selle aruande peavad koostama õnnetusjuhtumi uurimise komisjoni esimees (võistluse juht) (vt art 1.1.7) ning selle liikmed - EAL-i määratud tehnilise komisjoni esimees, ohutusülem, meditsiini teenistuse juht ja võimaluse korral ka politsei esindaja. Aruanne peab saabuma EAL-i hiljemalt 30 päeva jooksul peale võistluse lõppu, välja arvatud juhul kui seda takistavad juriidilised või muud seadusandlikud piirangud.

2.6. Ohutusautod, nullauto ja lõpuautod

2.6.1. Ohutusautod

- Mingil juhul ei saa korraldaja lubada kaasata võistlustele ohutus- või 0 autosid meeskonna treeningu või testimise eesmärgil. Kõik ohutus- ning nullautod peavad läbima raja mõistliku kiirusega.
- Ohutusautod peavad olema märgistatud rallikorraldaja poolt väljastatud tunnustega, kasutama kollast/oranži vilkurit ning sireeni. Võimalusel ka omama valjuhääldit. Kõik ohutusautod peavad kasutama videokaamerat publiku käitumise salvestamiseks.
- Võistlusel võib kasutada 1-4 ohutusautot (Safety, SAF).
- Ohutusautode juhid peavad läbima võistluse juhi või tema määratud ametniku korraldatud instruktaaži, allkirjastama osavõtutaotluse ja kohustuslepingu ning võistluse lõpul esitama vormikohase ettekande võistluse juhile või tema poolt määratud ametnikule. Ohutusautode sõitjad peavad omama EAL sõitjalitsentsi, üks ohutusauto meeskonnaliige peab omama ka kohtunikulitsentsi või rallikomitee luba.
- Võimalusel peab ohutusauto läbima kõik ajakontrollpunktid ja peab olema varustatud ajakaardiga.
- Ohutusautol on raadioside kõigi ohutus- ja 0-autodega ning juhtimiskeskusega.
- Ohutusauto läbib raja 5-15 minutit enne 0-autosid. Täpne aeg peab olema märgitud liikumisgraafikus.
- Lisakatse stardis suhtleb ohutusauto meeskond katsevanemaga ja uurib, kas eelmised lisakatse läbinud ametnike autod on teatanud probleemidest pealtvaatajatega.
- Lisakatsel kontrollib ohutusauto, kas pealtvaatajad, meedia ja ametnikud paiknevad ohututes paikades.
- Probleemi korral peab ohutusauto olema valmis peatuma ja püüdma olukorda lahendada.

- Ohutusautos peavad olema erinevad ohutuse tagamiseks kasutatavad vahendid juhuks, kui on vaja lisada näiteks ohutuslinti või keeluala silte.
- Lisakitse lõpus teavitab ta LK vanema abi katse seisukorrast.
- Ohutusauto peaks soovituslikult kinni pidama liikumisgraafikust. Võimalikud liikumisgraafiku muudatused kooskõlastatakse juhtimiskeskuse ja/või võistluste juhiga.
- **Ohutusautod kasutavad raja läbimisel ralli legendiraamatut või ohutusplaani, mitte kiiruslegendi.**

2.6.2. Nullautod

- Igal võistlusel peab korraldaja tagama vähemalt kahe 0-auto töö (00 ja 0), lubatud on kuni neli nullautot (ka 000 ja 0000).
- Peavad olema teadlikud ohutusplaani detailidest ja annavad soovitusi lisakatsete toimumise või ära jätmise kohta.
- Kontrollivad ajamõõtesüsteeme ja ajakaartide täitmist.
- Nullautosid ei tohi juhtida FIA P1 ja P2 prioriteediga sõitjad ja sõitjad, kes on antud võistluse katkestanud.
- Vähemalt üks nullauto igal Eestis korraldataval sporrallil on EAL-i poolt määratud. Kasutatakse erivarustusega autosid kogenud meeskonna juhtimisel (väljaõpe EAL-ist ja rallikomiteest). Nullauto katkestamisel rajalt väljasõidu või muu avarii tõttu meeskonna süül, karistab EAL meeskonnaliikmeid litsentside kehtivuse peatamisega.
- Nullautode kasutamine on kohustuslik.
- Nullautode juhid peavad läbima võistluse juhi või tema määratud ametniku korraldatud instruktaaži, allkirjastama osavõtutaotluse ja kohustuslepingu ning peale võistlus esitama vormikohase ettekande võistluse juhile.
- Nullautode sõitjatel peab olema EAL sõitjalitsents, ühel sõitjal ka nullauto juhi kohtunikulitsents või rallikomitee luba.
- Nullautode meeskondade vahel jagatakse täpsed tööülesanded (valestart teatud katsel, ajakaardi täitmise kontrollimine, kellade sünkroonsuse kontrollimine jne).
- Koostöös juhtimiskeskuse ja võistluse juhiga pannakse paika võimalikud muudatused nullautode liikumises (vajadus jätta linnakitse või eemal asuva pika lisakatse starti ohutusauto katse toimumise ajaks jms).
- Nullautol peab olema raadioside teiste ohutusautodega ja juhtimiskeskusega.
- Lisakatsele saabudes suhtleb meeskond katsevanemaga, et teha selgeks, kas varem lisakatsele läinud ametnike- ning ohutusautod on jõudnud finišisse.
- Katse lõpus teavitavad nullautode meeskonnad LK vanema abi katse seisukorrast. Kui esineb probleeme, siis edastab LK vanema abi teate ka juhtimiskeskusesse / võistluse juhile.
- Nullautode meeskonnad tutvuvad eelnevalt rajaga. 00-, 000- jne autod kasutavad raja läbimisel ralli legendiraamatut või ohutusplaani, mitte kiiruslegendi.
- Nullautod peavad olema märgistatud rallikorraldaja poolt väljastatud tunnustega, kasutama kollast/oranži vilkurit ning sireeni. Võimalusel omama ka valjuhääldit. Kõik nullautod peavad kasutama videokaamerat publiku käitumise salvestamiseks.
- 0 ja 00 autod peavad läbima kõik ralli kontrollpunktid ja lisakatsed. Kui ohutusautosid on rohkem ja võistlejaid palju, ei pea kõik ohutusautod iga lisakatset alati läbima, osa neist võib olla toimuva lisakatse juures valves.
- Nullautode tehnilise ülevaatuse vajaduse otsustab võistluste juht.

2.6.3. Nullauto (0-auto)

Nullautol (0-auto) on oluline roll ohutuse tagamisel, sest see on viimane ohutusautodest enne esimese võistlusauto starti. ~~Nullauto meeskonna ülesandeks jälgida teiste ohutusautode tööd.~~

2.6.3.1 Nullauto (0-auto) ülesanded ja selle mõju võistlus kulgemisele:

- Lisakatse valmisoleku lõplik kontroll
- Sõidukiirus **70-80 %** võistlusautode kiirusest, et oleks võimalik viimasel hetkel tuvastada probleeme antud lisakatsel.
- Veenduma, et ohutusautod on oma ülesanded täitnud ja kinnitama ohutusautodelt laekuvat teavet
- Probleemide korral võtma koheselt ühendust juhtimiskeskusega
- Jälgima pealtvaatajate liikumist 00-auto järel
- Jälgima rajajulgustajate märguandeid
- Koostöös LK vanemaga kinnitab lisakatse valmisolekut või ilmnenud probleemide lahendust
- Valmis katkestama lisakatsel juhul kui nullauto märkab probleemi
- Annab pealtvaatajatele märku, et tulemas on esimene võistlusauto.

2.6.3.2 Nullauto (0- auto) peab olema ralliks ettevalmistatud sõiduk. Meeskond peab alati järgima samu reegleid nagu kõik teised võistlejad, st nad peavad autos kinnitama turvavöö, neil peavad olema homologeeritud kaelatugi, sõidukombinesoon ja kiiver.

2.6.3.3 Võimalusel peaks olema ka varu nullauto (0-auto) või 0-auto katkestamise korral võitab selle kohustused üle 00-auto.

2.6.3.4 Nullauto (0- auto) ei pea olema jõudnud lisakatse lõppu enne esimese võistlusauto starti juhul kui võistluse juht on veendunud, et see jõuab katse finišisse enne esimest võistlusautot.

2.6.3.5 Nullauto (0- auto) peab läbima kogu võistlusraja vastavalt rajalegendile ja tagama ajakaardi täitmise igas AKP-s.

2.6.3.6 Kasutada tuleb ainult meeskonda, kelle vähemalt ühel liikmel on nii ralli ohutuse kui ka ohutusauto kogemus. Nullauto juht peab olema inimene, kes omab EAL sõitjalitsentsi.

2.6.3.7 Nullauto (0- auto) meeskond peaks lisakatsetega tutvuma ja koostama legendi, kuhu soovitavalt märgitud ka sidepunktide ja pealtvaatajate alade paiknemine. On oluline, et nullauto järgiks eelnevalt kindlaksmääratud ajakava, et võistlus saaks alata õigeaegselt. Nullautol peab olema raadioside, et suhelda kõigi teiste ohutusautode ja võistluskeskusega. Enne igat lisakatset peab nullauto meeskond suhtlema antud lisakatse vanemaga ja võimaluse korral startima lisakatsele õigeaegselt.

2.6.3.8 Kui lisakatse on pikem kui 30 km, on tungivalt soovitatav kasutusele võtta kaks nullautot, üks stardist, teine lisakatse keskpunktist finišini, sobiva ajastusega.

2.6.3.9 Iga lisakatse lõpus peavad nad kinnitama lisakatse vanemale või selle abile, et lisakatse on võistluseks aktsepteeritavas seisukorras ja tagama antud teabe edastamise võistluskeskusse. Nad peavad esitama võistlusjärgse ettekande ohutusülemale või võistluse juhile.

2.6.4. VIP-auto

Korraldaja võib kasutada VIP-autot. Vastav taotlus tuleb esitada EAL rallikomiteele koos võistlusjuhendi projektiga. Auto juhil peab olema kehtiv EAL sõitjalitsents. Kasutada võib EAL/FIA ohutuseeskirjadele vastavat autot, sõitjatel peab olema vähemalt oma klassi tasemel ohutusvarustus (kiiver, riietus jne). Meeskond peab osalema 0-autode instruktäzil. VIP auto liikumisgraafiku kehtestab võistluse juht. Graafik kooskõlastatakse võistluse žüriiga. VIP auto ei tohi olla kõige esimene auto enne Safety (0-autosid).

2.6.5. Lõpuauto

Korraldaja peab tagama lõpuauto kasutamise (Sweeper Car). Lõpuauto peab läbima kõik AKP-d ja lisakatsed peale viimast võistlusautot. Auto peab olema varustatud rohelise vilkuri ja sireeniga, mis on sisse lülitatud siis, kui peale lõpuauto läbimist lisakatse avatakse. Suletud teedel sõidetavatel võistlustel, kus lõpuauto ei ava rada (korduvkatsel) ei kannu lõpuauto sellist tähistust (roheline vilkur), mis annaks märku tee avamisest. Üldjuhul läheb Lõpuauto lisakatsele alles peale viimase võistlusauto lisakatse finišisse jõudmist.

- Lõpuauto peab läbima terve võistlusraja sh kõik ülesõidud.
- Lisakatsele saabudes peab ta küsima LK vanemalt järgmist infot:
 - Katsele startinud autode arv
 - Katsel katkestanud autode arv
 - Katkestamise kohad
 - Viimase startinud võistleja stardiaeg
- Lõpuauto liigub rajal etteantud graafiku järgi.
- Lõpuauto meeskond peab olema täpselt kursis ralli ajagraafikuga. Ta peab iga ajalimiidi ületanud meeskonna juures peatuma ning võtma kaasa nende ajakaardi koos täidetud katkestamise teatega. Katse lõppu jõudes teavitab ta katkestanud meeskondadest juhtimiskeskust.
- Soovitavalt viibib lõpuautos tehnilise kontrolli kohtunik. Kui katkestanud auto ei vaja põhjalikumalt kontrolli, annab ta kinnituse, et tehnilisele ülevaatusele pole eraldi vaja minna.
- Kui lõpuauto jääb graafikust oluliselt maha, peab ta sellest teavitama juhtimiskeskust.
- Lõpuauto ajakaardile märgitakse ka stoppjoonele jõudmise aeg. Kui lõpuauto teatab juhtimiskeskusesse / võistluse juhile, et kõik osalevad meeskonnad on jõudnud finišisse, annab võistluse juht kiirabile ja päästeautole loa lahkumiseks.

- Lõpuauto meeskond korjab kohtunikelt kokku kõik kontrolltabelid koos nende allkirjadega, samuti ajavõtu alusdokumendid ja muud aruanded.
- Lõpuauto ülesannete hulka ei kuulu katkestanud meeskondade teele aitamine või teelt teisaldamine. Vajadusel sõidab koos lõpuautoga rajal teine, selleks otstarbeks sobiv auto.

2.7. Esmaabi lisakatsel

Juhul, kui esmaabi vajab lisakatseks suletud alal viibiv isik, peab ralli korraldaja abi andmise igal juhul võimaldama. Kogu tegevust juhib võistluse juht. Juhtumiga seotud isiku kohta peab edasist infot omama ja edastama võistluse meditsiiniteenistuse juht, seda ka juhul, kui abivajav isik transporditi meditsiiniuasutusse ralliga mitteseotud transpordiga.

3. VÕISTLEJATE OHUTUS

3.1. Ohutusteenistuste paiknemine

3.1.1. Iga lisakatse stardis (k.a. testikatse stardis kui toimub) on nõutud:

- 1 elustamistehnikat omav kiirabiauto
 - 1 elustamist valdav arst
 - 1 parameedik
 - tehniline päästeauto (kiirreageerimisauto) esmase päästevarustusega
 - kaks vähemalt 4-kilogrammist tulekustutit koos kvalifitseeritud isikuga
 - sidevahendid sidepidamiseks juhtimiskeskusega
- Mainitud autod peavad paiknema LK stardi vahetus läheduses, kuid mitte kaugemal kui 150 m.

3.1.2. Pikemate lisakatsete keskel on nõutud:

- 1 elustamistehnikat omav kiirabiauto
- 1 elustamist valdav arst või parameedik
- sidevahendid sidepidamiseks juhtimiskeskusega

Pikemate lisakatsete keskel peab kiirabiautot ning ülalloodud varustust kasutama igal juhul, kui lisakatse on pikem kui 15,0 km. Vastavalt ohutusülema või ohutusvaatleja nõudmisele võidakse kasutada mainitud varustust ka lühemate kui 15,0 km lisakatsete puhul, arvesse võttes kiiruskatse iseärasusi (teepinnas ja selle seisukord, tee laius, ligipääs jne).

Kui lisakatse on pikem, kui 30,0 km, tuleb kasutada veel ühte täiendavat kiirabiautot ning ülalloodud varustust. Täiendavate kiirabiautode paiknemiskoht peab kokku langema legendis märgitud sidepunktiga. Autode paigutamiseks tuleb vajadusel teostada vajalikud lisatööd, mis tagavad nende paiknemise ohutus kauguses lisakasteks kasutatavast teest ja nende kiire reageerimise.

3.1.3. Lisakatse STOP tsoonis on nõutud:

- kaks vähemalt 4-kilogrammist tulekustutit

3.1.4. Samaaegselt/teatud ajahetkel toimuvate lisakatsete piirkonna keskses, logistiliselt heas punktis on nõutud:

- 1 reanimobiil või äärmisel juhul varukiirabi
- 1 tehniline päästeauto (tehniline sekkumisauto), autot ei pea kasutama juhul, kui kõikide lisakatsete stardis kasutatakse vastavat autot
- sidevahend side pidamiseks juhtimiskeskusega.

Nimetatud autode kasutamisel peab nende asukoht olema esitatud ohutusplaanis.

3.1.5. Hooldusalas on nõutud:

- tuletõrjeauto koos meeskonnaga
- meditsiiniabi saamise võimalus

3.1.6. Lisa tankimisalas (kui kasutatakse) on nõutud:

- tuletõrjeauto koos meeskonnaga või esmaste kustutusvahenditega varustatud meeskond

3.1.7. Ralli või lisakatse ei saa alata või jätkuda, kui mõni punktis 3.1.1. – 3.1.6. mainitud ettekirjutus ei ole täidetud.

3.2. Evakuatsioon

3.2.1. Kõik kiirabiautode poolt kasutatavad evakuatsiooniteed peavad olema planeeritud, kajastatuma ohutusplaanis ja kiirabimeeskonnad peavad olema evakuatsiooniteede asukohtadest informeeritud. Korraldaja kohustus on hoida kõik evakuatsiooniteed vabad.

3.2.2. Kui kiirabiga transportitakse haiglasse või muusse meditsiinasutusse raskesti vigastatut, peab olema tagatud, et kiirabi on varustatud kõikide elustamist võimaldavate vahenditega.

3.3. Intsident lisakatsel

3.3.1. Korraldaja varustab võistlejad ohutuskonsooli (GPS jälgimisseadmega), seade peab olema kergelt kättesaadav mõlemale sõitjale, kui nad istuvad kinnirihmatuna oma istmel.

3.3.2. Kui avarii tagajärjel vajatakse kiiret arstiabi, kehtib järgnev:

- Ohutuskonsooli SOS lüliti tuleb aktiveerida niipea kui võimalik (kui seade olemas);
- Võimalusel tuleb otsekohe kõigile järgnevatele autodele ja igale helikopterile näidata punast SOS märki;
- Niipea kui võimalik, tuleb punane ohukolmnurk paigaldada silmapaistvasse kohta autoga samale poole teed vähemalt 50m enne autot, et hoiatada järgnevaid sõitjaid, isegi kui auto on teelt väljas.

3.3.3. Kui meeskonnale näidatakse punast SOS-märki või märkab meeskond avarii läbi teinud autot, kuigi OK märki pole näidatud, peab meeskond auto viivitamata ja eranditeta peatama ja püüdma kannatanuid abistada. Kõik järgnevad autod peavad samuti peatuma. Teine peatunud auto peab liikuma edasi teavitamiseks järgmist sidepunkti. Järgnevad autod peavad jätma tee vabaks kiirabi- ja päästeautodele.

3.3.4. Kui juhtub õnnetus ja keegi esmaabi ei vaja või kui auto peatub lisakatsel või selle kõrval kas püsivalt või ajutiselt, kehtib järgnev:

- Ohutuskonsooli OK lüliti tuleb aktiveerida minuti jooksul
- Otsekohe tuleb selgelt näidata järgnevatele autodele ja meditsiinkopterile rohelist OK-märki
- Kui meeskond lahkub auto juurest, peab OK märk olema nähtav nii, et ta oleks selgelt näha kõigile teistele meeskondadele.
- Punane ohukolmnurk tuleb paigaldada silmapaistvasse kohta autoga samale poole teed vähemalt 50m enne autot, et hoiatada järgnevaid sõitjaid, isegi kui auto on teelt väljas.

3.3.5. Kui ülaltoodud juhtudel pole OK/SOS märgi näitamine ükskõik mis põhjusel võimalik, tuleb meeskonnal väljaspool autot näidata selgelt arusaadavaid käemärke:

- Käsi ja põial ülal tähendab OK
- Ristatud käed pea kohal tähendavad SOS

3.3.6. Kui meeskond on sattunud õnnetusse, milles pealtvaataja või ametnik on saanud füüsilisi vigastusi, tuleb auto viivitamatult peatada ja järgida käesoleva lisa punkti 3.3.2 protseduuri.

3.4. Punane lipp

3.4.1. Elektrooniline punane lipp on kasutusel kõikides ohutuskonsooliga varustatud võistlusautodes. Kui ralli juhtimiskeskuses aktiveeritakse punane lipp, muutub ohutuskonsooli ekraan punaseks ja kuvatakse märguannet "RED FLAG". Meeskond peab selle otsekohe kinnitama vajutades nuppu "ACKNOWLEDGE".

3.4.2. Füüsilist punast lippu näidatakse ainult Võistluse juhi korraldusel, ainult legendis märgitud sidepunktides ja eelnevalt instrueeritud kohtuniku poolt, kes kannab p 3.4.2 märgitud värviga vesti sidepunkti sümboliga. Lippe näidatakse kõigis intsidendile eelnevates punktides. Punane lipp peab olema kõikides sidepunktides (umbes 5km intervalliga). Mingit muud lippu peale punase lipu ei või lisatakse üheski punktis näidata.

3.4.3. Punast lippu võib näidata ainult vastavalt instrueeritud ja vastava vestiga varustatud rajakohtunik. Punase lipu väljapanemise aeg ja koht (ka füüsilise punase lipu puhul) peab olema fikseeritud ning võistluse juht peab sellest informeerima žüriid.

3.4.4. Rajaga tutvumise ajal peavad lisakatsetele olema paigaldatud sidepunktide tähised (võivad olla tutvumise ajal väiksemas formaadis), mis on meeskondadele hästi märgatavad. Eesmärgiks on, et meeskonnad saaksid sidepunktide asukohad kanda ka oma kiiruslegendi.

3.5. Järelevalve

3.5.1. Kõikidel lisakatsetel peab ligikaudu iga 5 km järel asetsema sidepunkt rajal liikuvate ralliautode asukoha määramiseks ja võistluse kontrolli all hoidmiseks.

3.5.2. Sidepunktide asukohad peavad olema märgitud legendiraamatusse ja tähistatud vähemalt 50 cm läbimõõduga sidepunkti tähisega. Sidepunkti tähiseks on must välgu kujutis sinisel taustal. Pikemal lisakatsel paiknev täiendav kiirabi peab asuma sidepunktis. Sel juhul peab peale sidepunkti tähise kasutama ka punase risti tähist sinisel taustal.

3.5.3. Hoiatav sidepunkti/täiendava kiirabipunkti lisatähis peab paiknema 100 kuni 200 meetrit enne punkti. Tähistel on samad kujutised, mida kirjeldati eelmises punktis, kuid kollasel taustal.

3.5.4. Kadunud meeskondade asukoha määramise protseduuri teostatakse võistluskeskuses (GPS jälgimine) ja lisakatsel LK vanema abi poolt (p. 6). Kadunud meeskonna asukoha määramise protseduuri toimimise üksikasjad määrab korraldaja ja need peavad kajastuma võistluse ohutusplaanis.

3.5.5. Lisakatsetel paiknevatele ristmikele tuleb paigaldada hoiatusmärgid (kurvimärgid). Hoiatusmärgid näitavad pool-, täis- ja tagasipöördeid vasakule või paremale. Märgid paigaldatakse tee paremale servale ca 1 m kõrgusele. Punased märgid paigaldatakse vahetult pöördele, kollased eelmärgid 100 +/-20 m kaugusele enne punaseid. Kui kasutatakse ohtliku koha tähist, siis see paigaldatakse mõlemale poole teed.

3.5.6. Igas võistlusautos peab olema punane SOS märk ja pöördel roheline OK märk mõõtmetega vähemalt 42 cm x 29,7 cm (A3). Märk peab asuma autos ja olema kergesti ligipääsetav mõlemale sõitjale.

4. AMETNIKE OHUTUS

Selleks, et rallivõistluse ametnikud ja eriti lisakatsete kohtunikud ei paneks end oma kohustusi täites ohtlikku olukorda, lasub ralli korraldajal nende vastavasisulise koolituse kohustus.

5. VÕISTLUSE KORRALDUS, LISAKATSETE VALIK

Võistlus tuleb peale EAL rallikomitee kooskõlastuse saamist EAL-is nõuetekohaselt registreerida.

5.1. Korraldustoimkond

Korraldustoimkonda kaasatakse minimaalselt võistluse juht, rajameister, võistluse sekretär, ohutusülem, tehnilise komisjoni esimees ja pressiülem.

5.2. Ralli korraldamine (teede sulgemine, liikluskorraldus, teede taastamine, kohalike elanike teavitamine, ohutus) tuleb kirjalikult kooskõlastada:

- kohaliku omavalitsusega
- teedevalitsusega, teehooldusettevõttega
- metskondadega
- erateede valdajatega
- maanteeametiga
- liikluspolitseiga
- päästeameti, haiglatega

Lisakatsete ääres elavaid inimesi ja asutusi tuleb võistluse toimumisest eelnevalt teavitada kirjalike meeldetuletustega, milles on välja toodud võistlejate rajaga tutvumise aeg, teelõigu sulgemisajad ja vabandused võimalike ebameeldivuste põhjustamise pärast.

5.3. Soovitatav keskmine kiirus

Soovitatav keskmine kiirus ülesõitudel on **40 km/h**. Ülesõidu lühim lubatud kestus on 10 minutit või soovitusliku kiiruse järgi arvestatud aeg pluss 5 minutit. Kui ülesõit on üle 20 km pikk, võib sõltuvalt teoludest arvestada suurema keskmise kiirusega.

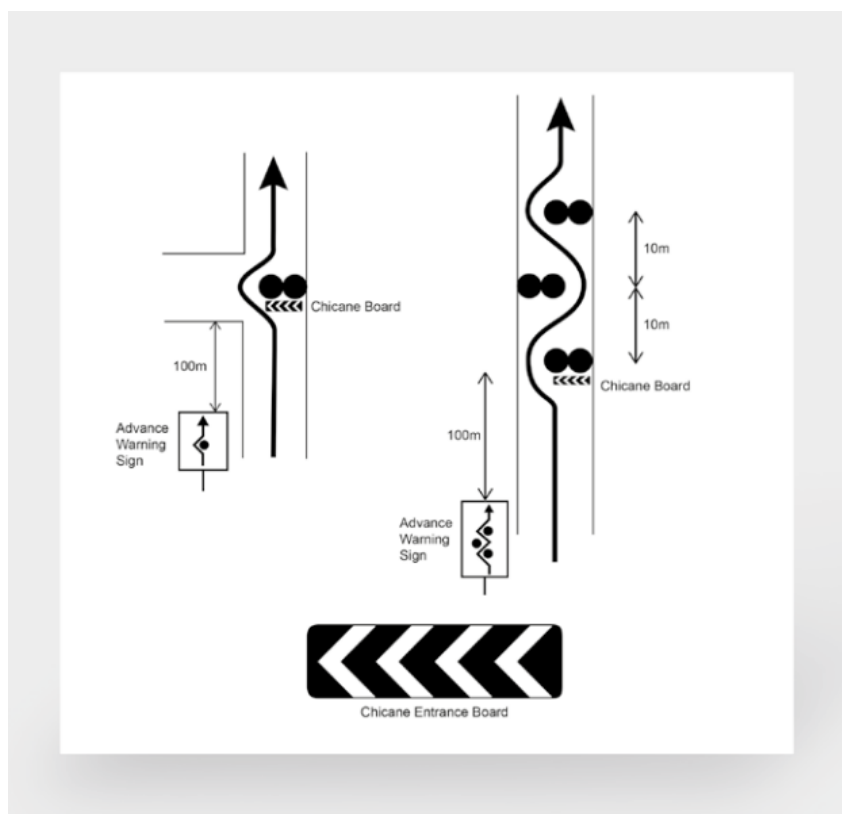
5.4. Lisakatsete valik

a) Lisakatsete stardi ja finišialad peavad olema vähemalt 200 m kaugusel üldiseks liikluseks avatud teedest (näiteks suuremate teede ristmikest).

- b) Ala lendfiniši ja stoppjoone vahel peab olema vaba kurvidest, teravatest nurkadest ja takistustest nagu väravad vm ohtlikud objektid.
- c) Lisakatsete soovitatav pikkus 2-30 km, (v.a publikukatsed). Lisakatsed tuleb valida selliselt, et kiireima ralliauto keskmine kiirus lisakatsel ei ületaks 130 km/h (VM punkt 47.2). Kiiruse madaldamiseks võib kasutada kunstlikke šikaane (takistusi), mille ehitamisel peab arvestama, et järjestikuste takistuste vahe sõidusuunas on vahemikus 10-12m.
- d) Lisakatsetel peab olema sama teekate kogu ulatuses (kas kruus või asfalt), lubatud on lühikesed teise teekattega lõigud (läbisõit asulast, hoovid, katteta lõigud).
- e) Lisakatsed tuleb valida selliselt, et vältida hooldeautode ja pealtvaatajate liigset sõitu. Soovitav on rada projekteerida kaheksakujuliste sõlmedena, mille keskpunktiks avar hooldusparkla.
- f) Lisakatsete teed ja suubuvad teed tähistatakse hoiatusteadetega hiljemalt 10 päeva enne võistlust.

Šikaanide ehitamiseks võib kasutada heinapalle, veemahuteid, ühendatud rehviplokke või kergemaid betoontõkkeid

Võistluse ajal võib auto lüüa šikaani osaliselt või terviklikult paigast ja jätta mõned takistuse osad järgmisele võistlejale teele. Sellisel juhul peab šikaani faktikohtunik koos võimalike abilistega olema võimeline taastama esialgse olukorra, et kõik autod saaksid takistusrea läbida võrdsetes tingimustes. Kui see ei õnnestu ja tee on täielikult või osaliselt blokeeritud, peab kohtunik seisma sobivasse kohta, et arusaadavalt näidata järgmisele autole kiiruse vähendamise vajadust.



5.5. Lisakatsete korraldamine

5.5.1. Pealtvaatajate julgestus

- Igal lisakatsel tuleb tagada täielik julgestus piisava arvu hea ettevalmistusega julgestustöötajate poolt.
- Rajajulgestajad peavad kandma eraldusveste ning omama hoiatusvilet.
- Kõik lisakatsesse viivad teed suletakse ja tähistatakse ohutus kauguses, tagades väljasõidualad kurvides ja otsesõiduvõimalused (min 100 m) ristmikel.
- Otsesõidualad kaetakse ohutuslintidega nn “ümbrikukujuliselt” (2 puna/valget diagonaallinti).
- Teed suletakse aedade, ohutuslintide, liiklusvahendite jmt abil.
- Teede sulgemiskohad ja rohkearvulise pealtvaatajaskonnaga alad mehitatakse julgestustöötajatega ning vajadusel politseinikega. Pealtvaatajate kogunemiskohtadesse püstitatakse hoiatussildid.
- Rajajulgestajad vastutavad rajatähiste ja hoiatusmärkide taaspüstitamise eest.

- Pealtvaatajate keelualad tähistatakse siltide, ohutuslintide vms.

5.5.2. Lisakatse juhtimine

Lisakatse ohutuse ja sujuva kulgemise eest vastutab LK vanem koos LK ohutusülemaga. LK vanem ja ohutusülem koos oma abide/asetäitjatega peavad kandma punaseid eraldusveste või eririietust, teised kohtunikud kollaseid eraldusveste (riietust). LK vanem töötab stardis, tuvastab valestartid ning teeb neist ettekande finišisse ja võistluse juhile. Lisakatse ohutusülem töötab samuti stardialas. Lisakatse vanemametnike nimed koos korraldajaklubidega loetletakse Legendiraamatus.

5.5.3. Lisakatse start ja finiš. Lõpuauto.

5.5.3.1 Start

- Lisakatse stardiala piiratakse ohutuslintidega, jättes pealtvaatajaile võimaluse alast mugavalt mööduda.
- Stardikell/foor peab paiknema tee serval hästi nähtavalt juhile.
- Stardikorraldus kirjeldatakse juhendis, kasutatakse EAL ajavõtusüsteemi.

5.5.3.2 Finiš

- Lisakatse finiši pidurdusmaa peab olema vähemalt 200 m pikk.
- Lisakatse finišijoon ajavõtuks ei tohi paikneda vahetult enne pööret ristmikul või enne järsku kurvi.
- Finišitsoon eraldatakse ohutuslintidega pealtvaatajaist.
- Lisakatse finišisse STOP-kontrollpunkti kõrvale tuleb püstitada infotahvel mitteametlike tulemuste esitamiseks eelkõige sõitjatele ja ajakirjanikele. Infotahvil esitatakse ainult ralliautode numbrid ja tulemused, tahvel peab olema piisavalt suur ja kõigile hästi nähtav.

6. KADUNUD MEESKONDADE OTSIMISE PROTSEDUURI KIRJELDUS

Kadunud meeskonna asukoha määramise protseduuri toimimise üksikasjad määrab korraldaja/võistluse juht ja need peavad kajastuma võistluse ohutusplaanis.

6.1. Ralli juhtimiskeskusesse (RC) tuleb määrata meeskonnaliige, kes jälgib iga võistleja GPS signaale. Lisaks peavad kõik juhtimiskeskuses töötavad meeskonnaliikmed jälgima juhtimiskeskusesse paigaldatud monitore, kus on näha võistlusautode liikumised.

Mis tahes saabunud signaali korral võistlejatelt – OK / auto peatus / SOS või side katkes, tuleb uurida selle signaali põhjust.

Selleks tuleb kasutada järgmiseid võimalusi:

- a) Võtta ühendus LK vanemaga
- b) Helistada peatunud auto meeskonnaliikmetele
- c) Helistada sündmuskohale lähimale rajajulgestajale ja vajadusel paluda tal liikuda oma positsioonilt peatunud võistlusautoni, et tal oleks võimalik kirjeldada olukorda.

Olenemata sellest kasutatava GPS jälgimissüsteemi keerukusest või tasemest, siis ükski süsteem pole 100% töökindel. Saadud signaal vajab alati täiendavat kontrollimist ning peab olema dubleeritud „käsitsi“ võistlusautode liikumise jälgimisega.

- 1) Selleks fikseeritakse iga lisakatse stardist väljunud auto number
- 2) Ohutussidepunktides tehakse märge selle kohta, et kas auto on/ ei ole sellest punktist möödunud.
- 3) Lisakatse STOP'is peab lõpetanud või kadunud autode kohta arvestust LK vanema abi.

Kui stardist või eelmisest ohutusside punktist möödunud auto ei ole jõudnud järgmisse punkti või finišisse, tuleb ohutussidepunkti kohtunikul sellest teavitada LK vanema abi ja vajadusel juhtimiskeskust.

Kui kadunud võistlusauto leidmiseks ei ole mingil põhjusel võimalik kasutada GPS süsteemilt laekunud informatsiooni siis:

- 1) Kasutatakse informatsiooni, (milliste punktide vahel on meeskond kadunud) mis on saadaval ohutusside punktides.
- 2) Kasutatakse juhtimiskeskused, samuti lisakatse ohutusülemal, olevat rajajulgestajate nimekirja, kus on kirjas igal ohutusplaani positsioonil oleva rajajulgestaja telefoninumber.
- 3) Kasutades julgestusside raadiojaamasid või telefone, tuleb teha kõik selleks, et võimalik operatiivselt leida kadunud meeskond.

6.2. Erisused sõitmisel pimedal ajal

Kui lisakatsetet sõidetakse pimedal ajal, tuleb kasutusele võtta täiendavad meetmed:

- Pealtvaatajate juurdepääsuteed parklast lisakatseni peavad olema valgustatud.

- Kohtunikud ja rajajulgestajad peavad kandma helkurveste.
- Lisakatse ajakontrollpunkt, start ja finiš peavad olema valgustatud.
- Lisakatsete sidepunktidega ristmikud peavad olema valgustatud ralli liikluse suunas, et ohutusside punkti kohtunikud saaksid jälgida mööduva võistlusauto võistlusnumbrit.
- Rajajulgestajatel peavad olema taskulambid.
- Kõik kiirabi- ja päästesõidukid peavad olema varustatud kaasaskantavate valgustitega, mis vajadusel abistavad neid päästetoimingutes.
- Tähelepanu tuleb pöörata peegeldavatele märkidele, mis võivad juhti pimestada, arvestades võistlusautode lisatulesid.
- Võistlejatele tuleb meelde tuletada punase peegeldava ohukolmnurga positsioneerimise olulisust vähemalt 50m enne kohta, kus ralliauto on peatunud või lisakatse võistlusrajalt välja sõitnud.