



16.03.2018

TEKNIKKALAJIRYHMÄ TIEDOTTA:
TEKNIKKALAJIRYHMÄN KOKOUS 2-2018

Tekniikkalajiryhmä piti vuoden toisen kokouksensa 15.3.2018 AKK:n toimistolla Vantaalla. Esillä oli mm. seuraavat asiat:

- The Gran Turismo -rataluokan säännöt on käsitelty sähköpostilla ja hyväksytty 5.3.2018. Säännöt on toimitettu rata-ajon lajiryhmälle toimitettavaksi hyväksynnän jälkeen edelleen hallitukselle hyväksyttäväksi. Keskusteltiin myös TGT säännöissä mainitun katsastuskortin liitteen sisällöstä. Katsastuskortin yhteyteen halutaan auton rakenteesta kertova liite. Autot halutaan hyväksyttävä periaatteellisella tasolla ennen kilpailua. Tällä pyritään välttämään ongelmia kilpailuiden yhteyksissä.
- Keskusteltiin tekniikan toimitsijalisenssiuudistuksesta. Todettiin, että koulutustyöryhmä on hyväksynyt tekniikan esityksen, että päätoimitsijalisenssin saamisen vaatimus (kolmesta eri tehtävänimikkeestä kerättävät tehtävät) ei päde tekniikkalisenssin osalta, vaan tehtävänimike "katsastus" riittää yksinään. Muistutettiin myös, että tekniikan päätoimitsijalisenssin säilymiseen riittää osallistuminen tekniikan lajipäiville, tehtävävaatimus on vain vaihtoehtoinen.
- Ari Saxberg kertoi 8.12.2017 järjestetystä rallisprintin pientyöryhmäseminaarista. Seminaari oli järjestetty hyvässä hengessä ja asioita oli käsitelty myös tekniikan näkökulmasta. Merkittiin tiedoksi.
- Käsiteltiin pääkatsastajien raportit. Näiden perusteella tekniikan lajiryhmä totesi seuraavaa:
 - Muistutetaan kilpailijoita, että Ralli SM sarjasäännössä vaaditaan ilmoittamaan KiTissä ilmoittautumisen yhteydessä käytettävä polttoaine ja tankkaustapa. Tiedot ilmoitetaan lisätietoja -kohdassa. Näiden tietojen puuttuminen tarkoittaa puutteellista ilmoittautumista ja siitä peritään rallin sääntöjen 8.5. kohdan mukainen muutosmaksu 35€ / 50€.
 - Vuoden 2018 alusta alkaen lisävalojen määrän ei kansallisesti enää tarvitse olla parillinen. Useiden ryhmien osalta sääntökirjaan jääneet virheet on nyt tältä osin korjattu AKK:n sivuilla olevaan sähköiseen sääntökirjaan.
 - Muistutetaan kilpailuiden järjestäjiä, että onnettomuustilanteissa AKK:n pääkatsastaja / kilpailun katsastuspäällikkö tarvitsee sattuneesta onnettomuudesta tiedon, että onnettomuusauto tiedetään tarkastaa. Tiedonkulku on ollut heikkoa useissa kilpailuissa viime aikoina. Onnettomuusraportit tulee toimittaa kyseisen lajin lajipäällikölle sekä tekniikan lajipäällikölle kaikista onnettomuuksista, joissa joku osallinen on toimitettu saamaan lisähoitoa.
- Käsiteltiin rallin talvirengassääntöä kaudesta 2019 eteenpäin. Merkittävimmät rallirengasvalmistajat eivät enää valmista 16" talvirallirengasta, joten saatavuuden takaamiseksi sääntömuutos on välttämätön. Samassa yhteydessä renkaiden mallia ollaan muuttamassa leveämmäksi paremman kestävyuden ja kustannustehokkuuden saavuttamiseksi. Sääntöesitys on lähetetty lausuntokierrokselle ja siihen palataan seuraavassa kokouksessa.
- Käsiteltiin sääntömuutosesitys SS ryhmän tunnelisääntöön, missä haluttiin poistaa vetotavan muutosvaatimus tunnelin rakentamiselle. Esitetään esityksen hyväksymistä hallitukselle. Samalla esitetään lisättäväksi myös SS

sääntöön rallicrossin Touringcar -luokan sääntökohtaa, mikä mahdollistaa takaistuimen alueen korottamisen 100mm. Voimaantulo olisi 2019

- Käsiteltiin sääntömuutosesitys rallin kv-säännön mukaisen käsisammuttimen tarkastusperiodin muuttamiseksi kv-säännön mukaiseksi. Kansainväliset säännöt täyttävien käsisammuttimien tarkastusväli on FIA:n säännöissä 2 vuotta. Suomen kansallinen sääntö määrittää kansallisten, Tukesin hyväksymien jauhesammuttimien vuoksi tarkastusväliksi yhden vuoden.

Kun sammutusaine ei ole jauhemaisessa muodossa, ei ole riskiä, että sammutusaine paakkuuntuu. Siksi esitetään hallitukselle FIA:n sääntöjen mukaisten, muiden kuin jauhemaisien sammuttimien tarkastusvälin muuttamista kahteen vuoteen. Voimaantulo olisi 2019.

- Käsiteltiin poikkeuslupahakemus SS-auton takaosan korimuutoksiin. Myönnettiin poikkeuslupa tämän vuoden loppuun vaihteiston kiinnityksen vaatimaan korimuutokseen. Kyseinen muutos tulisi esityksemme mukaisesti voimaan muutenkin vuoden 2019 alusta.

- Sääntömuutosesitykset F-ryhmän rattiakselin vapauttamiseksi sekä koskien BMW E30 ja E36/E46 autojen takaripustuksia päätettiin siirtää seuraavaan kokoukseen, missä käsitellään tarkemmin F-ryhmän sääntökokonaisuutta.

- Keskusteltiin virheellisesti ilmoitetuista tiedoista ja niiden käsittelystä kansallisten luokitusten ja passitusten yhteydessä. On tullut ilmi, että jotkut kansallisen luokituksen yhteydessä ilmoitetut osat eivät välttämättä kuulu kyseisiin autoihin. Muistutetaan kansallisen luokituksen tekijöitä, että kansallinen luokitus on kaikkien halukkaiden käytettävissä sen tultua hyväksytyksi. Väärän osan ilmoittaminen voi aiheuttaa kansallisen luokituksen peruuttamisen ja sitä kautta mahdollisesti edesvastuun muille samaa luokitusta käyttäville. Myös V1600 passien osalta passin väärin tietojen muuttaminen jälkikäteen tietää aina paljon lisätyötä monille osapuolille ja lisäksi se vesittää passin tarkoituksen toimia auton dokumentaationa sen säännönmukaisuutta tutkittaessa. Päätettiin käsitellä tätä ongelmaa sähköpostitse ja seuraavaan kokoukseen tuodaan esitys väärin tietojen antamisen sanktioimiseksi.

- Keskusteltiin F-ryhmään kansallisesti luokitellun auton siirtämisestä FIN R2WD ryhmään. Muutama harrastaja on tiedustellut mahdollisuutta muuttaa F-ryhmän kansallinen luokitus ryhmään FIN R 2WD. Tämä ei ole säännön mukaan mahdollista, koska ainoastaan F-ryhmään voi luokituksen tehdä kevennettynä. Tutkitaan mahdollisuutta muuttaa sääntöä vuodelle 2019 ja laatia näihin luokituksiin FIN R 2WD lisäsiivu, missä määritetään F-ryhmän määräyksistä poikkeavat kohdat. Asian käsittelyä jatketaan seuraavassa kokouksessa.

- Keskusteltiin V1600 autojen taka-akselistoihin tehdyistä muutoksista. Todettiin, että camber -kulman säätö on V1600 autoissa sallittua ainoastaan samalla tavalla kuin korjaamokäsikirjassa on kuvattu. Tämä koskee myös kulmien muuttamista ylimääräisillä säätöprikoilla, mikäli se ei ole alkuperäinen säätötapa.

- Keskusteltiin turvakehikon pääkaaren diagonaalituesta. Sääntö vaatii pääkaaren väliin ristikkäisen diagonaalituen kaikkiin autoihin, jotka on luokiteltu 1.1.2002 tai sen jälkeen (kuva 253-7). Lisäksi tätä sääntökohtaa on tehnyt epäselväksi vanha kansallinen lisäys, joka on nyt poistunut sääntökirjasta. Päätettiin ohjeistaa katsastus siten, että pääkaaren diagonaalituen puuttuminen merkitään katsastuskorttiin ja korjausaikaa annetaan vuoden 2018 loppuun asti.

- Tuulilasipilarin vahvikeputkille on kokouksessa 6-2017 vahvistettu kansallinen lisäys, joka vapauttaa määrättyjä mittoja putkien asennuksille. Lajiryhmä teetti laskelmat, missä varmistettiin, ettei nyt hyväksytyt

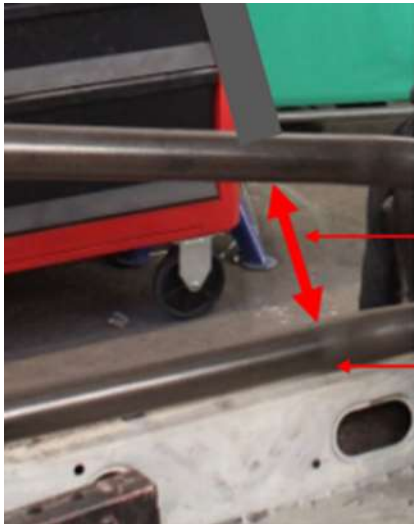
kansalliset lisäykset heikennä kehikon rakennetta. Tämä kansallinen lisäys on nyt laitettu myös sähköiseen sääntökirjaan ja se kuuluu seuraavasti:

Tuulilasipilarin vahvikeputki (kuva 253-15).

- Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty ennen 1.1.2006, tuulilasipilarin vahvistus saa olla 2005 säännön mukainen (voidaan käyttää auton molemmin puolin etukaassa, oviaukon mittakuvan (253-49) mitta D=enintään 100mm).

- Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2006- 31.12.2017, tuulilasipilarin vahvistuksen kiinnityspisteet tulee olla ylhäällä enintään 200mm etäisyydellä turvakehikon etukaaren ja pitkittäistuen yläliitoksesta ja enintään 200mm etukaaren tai sivukaaren kiinnitysjalasta. Tuulilasipilarin vahvistusputken ylä- ja alakiinnitykset tulisi aina olla samassa putkessa Liite J art. 253-15 kuvan mukaisesti. Mikäli tämän putken alakiinnitys kuitenkin päättyy oviputkeen, se tulee jatkaa auton omaan korirakenteeseen (helmakotelo ja lattia) tai pitkittäisputkeen, joka sijaitsee pystysuunnassa enintään putken halkaisijan etäisyydellä lattiasta / helmakotelosta.

Esimerkkikuva:



Väliä enemmän kuin putken halkaisija = WRC putki jatkettava.

Väliä vähemmän kuin putken halkaisija = WRC putkea ei tarvitse jatkaa enempää.

- Keskusteltiin V1600 luokan turvakehikkoa koskevasta sääntökohdasta. Teksti pääkaaren ristikkäisistä diagonaalituista on melko epäselvä. Tämän johdosta esitetään hallitukselle tekstin selventämisestä seuraavasti: *Turvakehikon minimivaatimus: Liite J:n mukainen turvakehikko, jossa on vähintään 2kpl oviputkia auton molemmilla puolilla, kattoristikko (tai V) ja kaksi diagonaalitukea sääntökirjan kuvan 253-7 mukaisesti.* Tämä selvennys tulisi sääntöihin 2019 alusta.

Lisätietoja antaa tekniikan lajipäällikkö Iiro Palmi, iiro.palmi (ät) autourheilu.fi, 050-347 5177