

TEKNIIKAN KESKEISET SÄÄNTÖMUUTOKSET KAUELLE 2024

Art 253 Turvallisuusmääräykset

Turvavöiden asennuksessa otetaan käyttöön vuoden viiveellä 2023 tullut FIA sääntö. Vanha sääntö on jäänyt ajastaan jälkeen, eikä sellaisenaan enää soveltunut käytettäväksi HANS / FHR päätuen kanssa. FIA säännön olennaisin ero on olkavöiden sallituissa kulmissa. Uusi sääntö määrittää, että olkavöiden keskinäinen kulma tulee olla 20-25 astetta. Tällä varmistetaan, että olkavyöt pysyvät HANS -pätuen päällä. FIA sääntö määrittää lisäksi, että olkavöiden kulma alaspäin tulee olla enintään 20 astetta, mutta tähän AKK on määrittänyt kansallisen lisäyksen, mikä sallii edelleen aiemman 45 asteen kulman. Toki vahva suositus on tuolle pienemmälle kulmalle, mikäli sen käyttö vain on mahdollista.

Lisäksi kansalliseen lisäykseen on nyt kirjattu velvollisuus käyttää sokkia tai muuta lukitusta niissä silmukkakiinnitteisissä turvavöissä, missä valmistaja on tehnyt porauksen näiden käyttämiseksi. Tämän sokan käyttäminen varmistaa oikean kiinnityksen silmukkapulttiin, sillä sokka ei mene paikalleen, mikäli turvavyö ei ole asennettu pohjaan saakka.

Kun autossa on käytössä sammutusjärjestelmä, sen sähköinen käyttöyksikkö tulee sijoittaa sellaiseen paikkaan, missä sammutusjärjestelmän aktivoinnin tilan valot ovat näkyvissä ilman, että auton osia irrotetaan kuljettajien istuessa normaalisti paikoillaan. Käyttöyksikköä ei saa asentaa istuimen alle.

Kansainvälisissä ralleissa on jo pidemmän aikaa kiinnitetty huomiota siihen, onko sammutusjärjestelmä ollut käyttövalmiina auton ollessa reitillä. Sammutusjärjestelmän tarkoitus on antaa kuljettajille lisää aikaa poistua autosta tulipalon sattuessa kohdalle. Tällaisessa tapauksessa puhutaan aina sekunneista ja mikäli sammutusjärjestelmä ei ole käyttövalmis, koko järjestelmä menettää merkityksensä. Nyt järjestelmän aktivointi on kirjattu kansalliseen lisäykseen siten, että aina kun auto kilpailun aikana on liikkeessä, tulee sähköinen järjestelmä olla "armed" asennossa ja mekaanisessa järjestelmässä varmistussokka tulee olla irrotettuna.

Artikla 260 (Rally3, Rally4 ja Rally5 autot) ja artikla 261 (Rally2 autot)

Lisävalosääntö on muuttunut sekä kansainvälisesti että myös kansallisesti. Lisävaloja ei huomioida mitattaessa auton kokonaispituutta tai etuylitystä. Lisävalojen lukumäärää ei enää rajoiteta, joten siten myöskään e-hyväksyntää ei enää vaadita. Lisävaloja saa käyttää ainoastaan erikoiskokeilla. Niitä ei saa upottaa korirakenteeseen ja ne tulee asentaa kokonaan tuulilasin alareunan alapuolelle edestä katsottuna. Ne tulee asentaa symmetrisesti toisiinsa nähden eikä kotelot tai kiinnitysjärjestelmät saa luoda aerodynaamista efektiä. Lisävaloissa ei saa olla teräviä reunoja.

V1600

Ns. uuden mallinen (2016) passi on nyt määritetty teknisissä säännöissä pakolliseksi kaikissa arvokilpailuiden arvokilpailuluokissa. Tämä on ollut käytäntö jo nytkin rallin ja radan osalta, rallin osalta asia on määritetty aiemmin sarjasäännöissä. Uuden mallinen passi on ollut nyt käytössä jo 7 vuotta, ja se antaa katsastajille huomattavasti enemmän tietoa kuin vanha passi antoi. Lisäksi vanha passi asettaisi kilpailijat eriarvoiseen asemaan, sillä vanha passi ei määritä sitä valmistenumeroa, mitä auton tulee vastata. Tässä tapauksessa kilpailijan mahdollisuus todistaa autonsa sääntöjenmukaisuus olisi varsin vaikeaa. Rata-autoja ei enää tarkisteta V1600 -tarkastajan toimesta ennen auton ensimmäistä kilpailua, vaan ensikatsastus

suoritetaan ensimmäisen kilpailun yhteydessä. Arvokilpailuluokkien ulkopuolella vanhaa passia saa edelleen käyttää.

Lukkiutumaton jarrujärjestelmä (ABS-jarrut) tulee poistaa käytöstä poistamalla pyörännopeusanturit. Yksi pyörännopeusanturi voidaan jättää toimintaan vetämättömälle pyörälle muuta käyttöä varten. Enintään kaksi jarrutasapainon säädintä saa asentaa. ABS - yksikön saa myös poistaa ja korvata samaan automalliin tarkoitettulla muulla jarrujärjestelmällä. Tämä sääntö on tullut tarpeelliseksi, koska uudemmat autot sisältävät hyvinkin paljon ajoa helpottavaa elektroniikkaa. Tämän elektroniikan käyttöä on käytännössä mahdotonta valvoa. Pyörännopeusantureiden poistaminen tekee useimmista avustavista järjestelmistä toimintakelvottomia. Yksi pyörännopeusanturi vetämättömällä pyörällä on sallittu esimerkiksi nopeuden mukaan säätyvän ohjaustehostimen käytön mahdollistamiseksi. Pohjajanssareiden materiaaleihin on lisätty muovi. Periaatteessa jo käytetyt muovipanssarit ovat olleet sallittuja aiemminkin materiaalin koostumuksen vuoksi, mutta tämä sääntö selkeyttää asiaa.

FIN R 4WD

Keskilukon hydraulipumpun saa siirtää tavaratilaan, mutta se tulee eristää tiiviillä tulenkestävällä paloseinällä ohjaamosta.

Etulokasuojien ja levikkeiden materiaali on vapaa, alkuperäinen muoto säilytettävä. Käytettäessä muusta kuin metallista valmistettuja etulokasuojia, materiaalin minimipaksuus on 2 mm.

Etukannen ja takaluukun kannen materiaali on vapaa. Tämä ei koske ns. hatchback -mallisten autojen takaovia (-luokkuja.) Kansien ulkomuoto ja niiden sijainti suljettuna tulee säilyttää alkuperäisenä ja niiden tulee olla riittävän jäykkiä, jotta niiden muoto ei muutu ajon aikana. Kansien reunat eivät saa olla teräviä. Käytettäessä muusta kuin metallista valmistettuja etu- tai takaluukun kansia, materiaalin minimipaksuus tulee olla 2mm.

Etuosan valoihin otetaan käyttöön A-ryhmän valosääntö. Valaistuslaitteiden valmiste on vapaa. Alkuperäiset ajovalot voidaan korvata toisilla, joissa on samat toiminnot. Neliskulmaisen ajovalon korvaaminen kahdella pyöreällä tai päinvastoin on sallittu, mikäli ne sopivat ko. aukkoon ja täyttävät sen. Korja ei kuitenkaan saa leikata ja syntyneet aukot tulee peittää. Valaisimien lasin, heijastimen ja polttimon suhteen annetaan täysi vapaus, mutta ajoneuvoasetuksia on luonnollisesti noudatettava.

Ralli, kaikki ryhmät

Lisävalojen osalta noudatetaan uutta FIA sääntöä. Lisävaloja ei huomioida mitattaessa auton kokonaispituutta tai etuylitystä. Lisävalojen lukumäärää ei enää rajoiteta, joten siten myöskään e-hyväksyntää ei enää vaadita. Lisävaloja saa käyttää ainoastaan erikoiskokeilla. Niitä ei saa upottaa korirakenteeseen ja ne tulee asentaa kokonaan tuulilasin alareunan alapuolelle edestä katsottuna. Ne tulee asentaa symmetrisesti toisiinsa nähden eikä kotelot tai kiinnitysjärjestelmät saa luoda aerodynaamista efektiä. Lisävaloissa ei saa olla teräviä reunoja.

F-Ryhmä ja Pro F -ryhmä

Ohjauvälityksen kotelon tuli aiemmin olla kyseisestä automallista, mikä edellytti joskus melkoista työtä välityssuhteen muuttamiseksi. Nyt koteloa on vapautettu siten, että kotelon tulee olla sarjavalmisteisesta autosta.

Jarrusatulan mäntien lukumäärä tulee aina olla enintään 4 / satula siitä huolimatta, onko satula luokiteltu tai ei.

Rallicross Open 2WD ryhmä

Kokonaan uutena ryhmänä rallicrossin kansallisille kaksivetoautoille on muodostettu Open 2WD ryhmä. Ryhmä perustuu Nordic X Open ryhmän sääntöihin kuitenkin siten, että kaikki SRC -autot mahtuvat tämän säännön alle. Kaudella 2024 Open ja SRC ajavat samoissa lähdöissä. Open sääntö on valmistunut varsin viime tingassa ja siksi tämä sääntö ei ole ehtinyt sääntökirjaan. Tämä tekninen sääntö julkaistaan sarjasäännön yhteydessä ja siirretään sääntökirjaan myöhemmin.

Muut ryhmät

Muissa ryhmissä ei ole merkittäviä sääntömuutoksia.

Kansallisesti luokitellut autot

Kansallisesti luokiteltuja autoja ei enää tarkisteta ennen auton käyttöönottoa, vaan ensikatsastus suoritetaan kuntokatsastuksen ja/tai ensimmäisen kilpailun katsastuksen yhteydessä

Ajovarusteet

Snell SA2010 ja SAH2010 kypärähyväksynyt FIA 8858-2002 / 8858-2010 HANS-kiinnikkeiden kanssa päättyy kansainvälisesti 31.12.2023. Näille hyväksynnöille on myönnetty kahden vuoden jatkoaika, joten näitä kypäriä saa käyttää kansallisesti 31.12.2025 saakka.

Historic

HTP passi

On päätetty, että vanhentuneiden FIA HTP-passien käyttö ei ole enää mahdollista kauden 2025 alusta. Näin ollen kaikissa Historic-autoissa tulee olla voimassaoleva "FIA-passi" kilpailtaessa AKK:n tai FIA:n alaisissa kilpailuissa eri lajeissa. Tämän päätöksen taustalla on halu korostaa AKK:n sitoutumista kansainväliseen, FIA:n ylläpitämään Historic-järjestelmään. HTP-passin perustarkoituksena on varmistaa ja dokumentoida auton ikäkaudenmukaisuus kyseisellä ikäkaudella sallittujen perusratkaisujen osalta. Lisäksi kyseinen dokumentti kytkee auton FIA Appendix K mukaisiin seikkoihin, määritteisiin ja sääntöihin jollaisia ei siis ikäkaudella ollut olemassa mutta jotka on todettu välttämättömiksi Historic-kalustolle nykymuodossaan.

Kts. lisää <https://www.autourheilu.fi/uutiset/fia-htp-historic-technical-passport-passien-kaytto-akk-motorsport-ry-n-luvilla-toteutetuissa-kilpailuissa/>

Seuraavanlaiset sääntömuutokset on lisätty FIA liite K:hon

Vaihtoehtoisten osien käyttö

Liite K luku 3.3.7 (tiivistettynä): Mikäli mitään (perus- tai lisäluokiteltuja) ikäkaudella luokiteltuja uusia tai korjauskelpoisia jarrusatuloita ei enää ole saatavilla, on mahdollista anoa vastaavan ("Form, Fit and Function") jarrusatulan käyttöä. Tämä täytyy anoa erikseen FIA:lta ja mahdollinen hyväksymispäätös tulee liittää HTP:n yhteyteen. HTP tulee päivittää vastaavasti. Kyseinen sääntömuutos on todettu tarpeelliseksi kun etenkin uudemmissa ikäkausissa (kirjainryhmissä) jarruosat ovat usein autokohtaisia eikä "yleisesti käytettyjä" kuten aiemmin. Liite K luku 7.3.8: Korin tunkkauskohtien vahvistaminen, lisääminen ja niiden sijainnin muuttaminen on sallittu, muistaen kuitenkin ikäkaudenmukaisuus. Tarkoituksena on ollut mm. varmistaa turvallisuus myös huoltotapahtumien yhteydessä.

Liite K luku 7.3.9: Korin osat (lokasuojat, luukut, puskurit, spoilerit), jotka ovat alun perin valmistettuja muovista mutta joita ei ole enää alkuperäismateriaalisina saatavilla, voidaan korvata lasikuituisilla täysin vastaavilla osilla (muoto, sopivuus, toiminta, paino). Tällaiset osat tulee olla listattuna FIA Historic Databasesessa. FIA Database päivittyy FIA:n henkilökunnan toimesta, joten kyseisen vastaavan osan käytön sallima kirjaus voi käytännössä ottaa aikaa kunnes tarvittava dokumentointi on tehty. Tällä sääntömuutoksella helpotetaan vaikeasti saatavien korinosien saatavuutta, mutta on huomioitava osan vastaavuus kokonaisuudessaan, ei vain ulkonäön puolesta.

Muita muutoksia on tullut mm. turvallisuussääntöihin, formulasääntöihin ja ikäkauden J luokiteltuihin kehikkosääntöihin. Selaa läpi Liite K ja huomioi etenkin muutosmerkinnät. Muistutuksena sanottakoon, että FIA Appendix K päivittyy pari-kolme kertaa vuodessa. Jos olet lähdössä KV-Historic kisaan, tarkista viimeisimmät sääntömuutokset FIA Appendix K:sta, älä luota pelkästään AKK:n nettisivuilla julkaistuun suomenkieliseen versioon. Toki tätä AKK:n versiota pyritään päivittämään aina tilanteen vaatiessa, mutta KV kisoissa FIA versio on ratkaiseva.