

1 Lisenssit

1.1 AKK lisenssit

Voidakseen osallistua drifting-kilpailuun tulee kilpailijan olla liittynyt johonkin AKK:n jäsenyhdistykseen sekä omistaa voimassa oleva AKK:n myöntämä lisenssi (vähintään tutustumislisenssi tai peruslisenssi). Ulkomaalaiset kuljettajat liiton yleisten sääntöjen NEAFP-pykälän mukaisesti.

2 Yleiset kilpailusäännöt

2.1 Henkilökunta

Jokaisessa drifting-kilpailussa tulee olla kilpailujärjestäjän osoittama henkilökunta joka vastaa kilpailutoiminnasta läpi tapahtuman. Henkilökuntaan kuuluvat toimihenkilöt joiden toimenkuvaan kuuluu suora vastaaminen esimerkiksi seuraavista toimista:

- Kilpailunjohto
- Tuomarointi
- Tekninen johto
- Lähettäjä
- Kilpailusihteeri

He toimivat toimihenkilöinä ja heillä voi olla avustajia jotka toimivat myös toimihenkilöinä ja joille voidaan osoittaa tehtäviä. He ovat käytettävissä omista työtehtävissään hyvissä ajoin ennen aikataulun mukaisia ratatapahtumia ja ovat käytettävissä aina niin pitkään kunnes viralliset toimet ovat kilpailutapahtuman osalta ohi. He ovat käytettävissä koko tämän ajan pois lukien ajat jolloin kilpailunjohtaja on vapauttanut heidät tehtävistään tai ohjannut heidät muihin tehtäviin.

2.1.2 Kilpailunjohtaja

Kilpailunjohtaja on vastuussa yleisestä käyttäytymisestä liittyen kaikkeen kilpailutoimintaan. Hänen tulee tarkkailla kaikkien toimihenkilöiden toimintaa omaa työtehtäväänsä kohtaan. Hänen tulee myös tarkkailla että kaikkia tässä sääntökirjassa olevia kohtia noudatetaan ja jos näin ei tapahdu, tulee hänen rankaista asianosaisia tarpeenmukaisin keinoin.

Kilpailun johtajalla tulee olla voimassa oleva toimitsijalisenssi.

2.1.3 Tuomari

Tuomareiden tulee määrittää pisteet ja tulokset jokaista kuljettajaa koskien käyttäen arvosteluun ohessa määritettyjä tuomarointisääntöjä. Tuomareiden tulee merkitä ja saattaa jake luun kaikkien kilpatapahtumien sekä muiden ratatapahtumien (kuten harjoitusten aikaisten ajonopeuksien) tulokset ilman turhia viiveitä.

Tuomareiden tulee pitää kirjaa kaikista kilpailutapahtumista, pisteytyksistä, pisteytyksiin johdaneista virheistä, muistiinpanoistaan, kilpailukaavioista, lajittelupisteistä, kilpailutuloksista sekä kaikista muista lajittelun ja kilpailun pisteyttämissiin johtavista asioista.

Tuomareiden tulee laskea ja julkaista viralliset tulokset ilman turhia viiveitä sen jälkeen kun kilpailunjohtaja on ilmoittanut kilpailun päättyneeksi sekä mahdolliset protestit käsitellyksi.

Tuomareiden tulee olla kuljettajien tavattavissa 15–30 minuutin ajan lajittelun sekä kilpailun jälkeen tai muuna tapahtumaohjelmassa mainittuna ajankohtana sekä vastata tarvittaessa kuljettajien kysymyksiin koskien arvostelua.

Tuomariston toimenkuvaan kuuluu tässä mainittujen asioiden lisäksi AKK:n yleisten sääntöjen pykälän 67 määrittämät asiat.

Tuomarin tulee olla käynyt läpi drifting-tuomarikoulutuksen ja omata voimassa oleva AKK:n myöntämä drifting-tuomarikortti. Tuomarikortti on voimassa koulutusvuoden loppuun ja sitä seuraavan kalenterivuoden.

2.1.4 Pääkatsastaja & katsastuspäällikkö

Pääkatsastaja vastaa kauden aikana tulleisiin kysymyksiin kilpa-autojen tekniikasta ja antaa tarvittaessa mielipiteensä esille tuleviin ongelmiin. Tekniikkapäällikkö vastaa uuden auton rakentamiseen liittyviin kysymyksiin. Pääkatsastaja osallistuu vuosittaisiin sääntöpäivitysten suunnitteluun.

Katsastuspäällikön pääasiallinen tehtävä on valvoa kilpailupaikalla kilpa-autojen turvavarusteiden kuntoa sekä sääntöjen mukaisuutta sekä kilpa-auton yleistä teknisten sääntöjen mukaisuutta.

Pääkatsastaja sekä katsastuspäällikkö ovat asiantuntijoita jotka vastaavat teknisten sääntöjen noudattamisesta. Heidän päätöksensä on lopullinen eikä siitä voi protestoida. Heillä on valta käskää tekemään auton teknisiin toteutuksiin muutoksia teknisten sääntöjen noudattamiseksi.

Katsastuspäällikkö voi määrätä tietyn auton tiettyjä osia katsastettavaksi sekä tarvittaessa määrätä purkamaan tietyn auton tiettyjä osia jotta teknisten sääntöjen oikeellisuudesta voidaan olla varmoja.

Katsastuspäällikkö raportoi sääntöjen vastaisesta autosta kilpailunjohtajalle ja kilpailunjohtajalla on vastuu päättää tarvittavista jatkotoimenpiteistä sekä rangaistuksista koskien sääntörikkomusta.

Katsastuspäällikkö valvoo autojen turvavarusteiden sääntöjenmukaisuutta sekä turvavarusteiden hyvää kuntoa.

Katsastuspäälliköllä on oikeus vaatia kuljettajalta tai tiimiltä lisäselvitystä jos hänellä on syytä epäillä auton teknisten sääntöjen mukaisuutta. Kuljettajan tai tiimin tulee tässä tapauksessa toimittaa tarvittava selvitys katsastuspäällikölle ilman turhia viivytyksiä. Jos kuljettaja tai tiimi kieltäytyy antamasta tarvittavaa selvitystä, voidaan hänet diskata / poistaa kyseistä kilpailusta. Katsastuspäällikkö voi estää kilpailijan pääsyn radalle kunnes epäkohta on poistettu tai kilpailunjohtaja on antanut päätöksen asiassa.

2.1.5 Kilpailusihteeri

Ilmoitusten vastaanottajan tehtävänä on vastata kaikkien kilpailijoiden, toimihenkilöiden, tiimijäsenten, sponsoreiden sekä muiden kilpailutoimintaan liittyvien henkilöiden ilmoittautumisesta ennen kilpailutapahtumaa sekä kilpailutapahtuman aikana. Kukaan muu ei ole oikeutettu hyväksymään kilpailijoiden ilmoittautumisia tai antamaan kulkulupia kilpailutapahtuman aikana.

2.1.6 Lähettäjä

Lähettäjä toimii suoraan kilpailunjohtajan alaisuudessa ja on koko kilpailun ajan suorassa yhteydessä kilpailunjohtajaan. Kaikki kilpailijat ovat kilpailun aikana lähettäjän suorassa alaisuudessa ja ovat velvoitettu tottelemaan lähettäjän käskyjä ilman minkäänlaista kyseenalaistamista aina lähtöhetkestä siihen saakka kunnes kilpailu on kokonaan ohi.

Lähettäjällä tulee olla vähintään yksi avustaja lähtöalueella.

2.2 Tiimipäällikkö

Jokaisen tiimin tulee ilmoittaa tiimipäällikkö edustamaan tiimiä. Tämä henkilö on ainoa joka voi virallisesti puhutella kilpailunjohtajaa sekä muita toimihenkilöitä kilpailun aikana, ilmoittaa 5 minuutin aikalisän käytöstä, ilmoittaa kuljettajan luovuttamisesta, jättää kirjallisen vastalauseen sekä muuttaa tapahtuman aikana tiimin henkilöstön virallista kokoonpanoa. Suositellaan että tiimipäällikkö ei ole tiimin kuljettaja vaan joku muu tiimin henkilöstöstä.

Tiimipäällikkö on kuljettajan lisäksi ainoa henkilö tiimistä jolla on oikeus osallistua ohjaajakouksiin sekä tarkkailla kilpailua tuomaripisteiden läheisyydessä olevasta tarkkailupisteestä.

Kenen tahansa muun tiimin henkilön puhuttelu kilpailutoiminnasta kilpailujohtajalle tai muille toimihenkilöille kesken kilpailun katsotaan sääntörikköksi.

2.3 Kilpailun aikaiset kokoukset

Kilpailujohtaja, tuomari ja / tai muut kilpailujärjestäjän osoittamat toimihenkilöt pitävät yhden tai useita ohjaajakokouksia läpi tapahtuman. Nämä kokoukset ovat ilmoitettu etukäteen tai niistä voidaan ilmoittaa myös kesken tapahtuman ennalta määritettyjä viestivälineitä käyttäen. Näissä kokouksissa tulee jokaisen kuljettajan sekä jokaisen tiimipäällikön olla paikalla hyvissä ajoin ja koko kokouksen ajan. Kuljettajien tulee olla ohjaajakokouksissa ajopuku päällä. Jos kuljettaja tai tiimipäällikkö on poissa ohjaajakokouksesta, voidaan kyseistä kuljettajaa / tiimiä rankaista sarjapistemenetyksellä. Jos kuljettaja tai tiimipäällikkö on poissa ohjaajakokouksesta, ei hänellä ole oikeutta osallistua kilpailuun, arvostella, protestoida tai muilla tavoin osoittaa mielipiteitään niistä kilpailuun liittyvistä asioista joista ohjaajakokouksessa keskusteltiin.

2.4 Yleiset varikko-, rata- sekä kilpailualue säännöt

Varikkohenkilökunnalle suositellaan pitkähihaisia paitoja sekä pitkiä housuja varikolla työskennellessään. Kilpailutilanteessa radalla lähtöalueella olevalla tiimin henkilökunnalla pitää olla päällä vähintään umpinaiset kengät sekä pitkät housut. Ratavarikolla suositellaan kaikille auton kanssa työskenteleville tiimin jäsenille samanlaista vaatetusta.

Kilpailunjohtaja sekä hänen alaisensa ovat ylin käskyvalta ratavarikolla sekä kilpailutilanteessa lähtöalueella ja heitä on kuunneltava kaikissa tilanteissa.

Moottorit tulee käynnistää auton omalla käynnistyslaitteella sekä akulla. Ennen lähtöalueelle siirtymistä auto voidaan käynnistää työntämällä jos sitä ei muuten saada käyntiin. Lähtöalueelle siirtymisen jälkeen sekä kesken kilpailua auton saa käynnistää työntämällä ainoastaan kilpailujohtajan erillisellä luvalla.

Kuljettajan ei tule työntää omaa autoaan kuin erityisen vaaratilanteen uhatessa. Kuljettaja ei myöskään saa ottaa apua keneltäkään, pois lukien ratahenkilökunta, työntääkseen autonsa käyntiin.

Kilpailunjohtaja voi määrätä minkä tahansa auton liputettavaksi ulos radalta jos se näyttää aiheuttavan vaaraa hitaalla etenemisnopeudella, vuotamalla nestettä tai toimimalla millä tahansa uhkaavalla tavalla.

Kaikki merkittävät korinosat tulevat olla kiinnitettynä autoon koko harjoittelun, lajittelun sekä kilpailun ajan.

2.5 Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin

AKK pidättää oikeuden muuttaa tässä sääntökirjassa mainittuja sääntöjä sekä määräyksiä koska tahansa.

2.6 Lippujen merkitys

Seuraavilla lipuilla viestitään kuljettajalle erilaisista radalla tapahtuvista tai rataa / radan kuntoa koskevista asioista.

2.6.1 Vihreä lippu

Rata on vapaa kilpailemiseen. Lippua näytetään paikallaan pidettynä. Näytetään heiluvan keltaisen lipun jälkeisessä ratatuomaripisteessä ilmoittamaan, että rata on vapaa. Lähettäjä käyttää kilpailutilanteessa vihreätä lippua lähettämään autot lähtöalueelta kilpailuosuudelle. Lähetyslippuna voidaan käyttää myös isäntämaan lippua.

2.6.2 Keltainen lippu

Kuljettajien on heti saavuttuaan keltaisen lipun alueelle hidastettava vauhtiaan, oltava valmiina pysähtymään, noudatettava suurta varovaisuutta ja säilytettävä sijoituksensa. Lipun vaikutusalue on kahden lippupisteen välinen rataosuus ajosuunnassa alkaen siitä pisteestä missä lippua näytetään. Keltaisen lipun aikana ei saa ohittaa.

2.6.3 Keltainen lippu punaisin raidoin (käytössä vain harjoituksien aikana)

Varoittaa kilpailijoita liukkaasta radasta esim. Öljyn, veden tai soran takia. Näytetään heiluttettuna pisteellä, jonka alueella liukkaus on. Lippua näytetään neljä kierrosta, ellei kilpailun johto toisin määrää tai liukkaus sitä ennen poistu radasta.

2.6.4 Punainen lippu

Kilpailun osa on keskeytetty. Punainen lippu varoittaa suuresta vaarasta ja velvoittaa hidastamaan vauhtia ja pysähtymään tarvittaessa. Kun punaista lippua näytetään paikallaan pidettynä ratavalvontapisteissä ja päälippupisteessä, on kilpaileminen välittömästi lopetettava. Ajamista on jatkettava suurta varovaisuutta noudattaen järjestäjän osoittamaan paikkaan.

2.6.5 Musta lippu

Kuljettajan on keskeytettävä suoritus välittömästi, ja hänen on viipymättä ajettava ratavariokolle ohjaajainfossa mainitulle paikalle. Lippu näytetään paikallaan pidettynä. Mustan lipun saanut kuljettaja joutuu kilpailun johdon puhutteluun.

2.6.6 Ruutulippu

Kilpailusuoritus on päättynyt.

2.7 Matkustajat

Matkustajien kyyditseminen harjoitusten aikana, lajittelussa sekä kilpailussa on ehdottomasti kielletty. Matkustajien kyyditseminen on sallittua ainoastaan erillisellä kyyditsemiseen tarkoitetulla ajovuorolla tai kilpailunjohdon erillisellä luvalla. Kyyditettävällä tulee olla pitkähainen paita, pitkät housut, umpikengät sekä hyväksynät täyttävä kypärä (kohta 5.1.1.).

3 Vastalauseet

3.1 Epävirallinen mielenilmaisu

Ennen kirjallisen vastalauseen jättämistä kuljettajan tai tiimipäällikön suositellaan keskustelemaan asiasta vastapuolen ja/tai kilpailun toimitsijoiden kanssa. Jos kilpailija näkee epäkohdan, tulee hänen ensi tilassa keskustella toimihenkilön kanssa kertoen kaiken mahdollisen asiaan liittyvän toimihenkilölle. Toimihenkilö pyrkii tekemään ratkaisun mahdollisimman nopeasti ja kääntyy tarvittaessa kilpailunjohtajan puoleen. Tapauksesta riippuen kilpailun toimitsijat saattavat joutua selvittämään lisää asiaan liittyen eikä vastausta saa aina välittömästi mielenilmaisuuden yhteydessä. Epävirallinen mielenilmaus ei koskaan saa häiritä toimitsijan työtehtäviä eikä vaarantaa kilpailun tai kilpailijoiden turvallisuutta.

3.2 Vastalauseen jättäminen

3.2.1 Jokainen protesti tulee jättää kirjallisena ja siitä tulee selvittää mitä osaa tai sääntökirjasta protestin kohteeseen katsotaan rikkoneen. Protestin tulee olla kilpailijan tai tiimin puhemiehen allekirjoittama (2.2 ”tiimipäällikkö”) ja sen mukana tulee toimittaa 100 euron protestimaksu. Jos protesti katsotaan aiheelliseksi kilpailunjohtajan toimesta, protestimaksu palautetaan.

3.2.2 Jokainen protesti tulee osoittaa kilpailunjohtajalle.

3.2.3 Protesti toista kilpailijaa vastaan, toisen kilpailijan kilpailuoikeudesta tai toisen kilpailijan ajoneuvosta tulee jättää vähintään neljä tuntia ennen lajittelun alkamista.

3.2.4 Protesti koskien kilpailun aikana tapahtuvaa virhettä tai väärää toimintaa tulee jättää 30 minuutin kuluessa kyseisestä tapahtumasta.

3.2.5 Lajittelun tai kilpailun tuloksesta ei voi protestoida. Jos on syytä epäillä jonkun tuomarin puolueellisuutta tai tuomarointivirhettä voidaan tästä tehdä protesti jonka drifting-työryhmä käsittelee seuraavassa kokouksessaan. Protesti tulee tehdä tunnin sisällä kilpailusuorituksen tulosten julkaisemisesta.

3.2.6 Protesti koskien mitä tahansa muuta toimihenkilön tekemää virhettä kohtaan pitää tehdä 30 minuuttien kuluessa kyseisestä tapahtumasta

3.2.7 Ilmoitus protestista ei takaa että kilpailunjohtaja kuuntelee perustelut kyseisen aikarajan kuluessa. Muut kilpailun aikaiset toimet saattavat mennä protestin kuuntelun edelle, jos kuitenkin protesti on tehty mainituissa aikarajoissa, lasketaan se sääntöjenmukaiseksi.

3.3 Vastalauseen käsittely

Kilpailun tuomaristo kuulee vastalauseen ja tekee päätöksen koskien protestia mahdollisimman pian. Tuomaristo pyrkii antamaan kaikille osapuolille mahdollisuuden kertoa oma näkemyksensä asiaa koskien. Tuomariston päätös on lopullinen. Tuomaristo voi tarvittaessa kääntyä työryhmän puoleen protestin käsittelyssä.

Vastalauseiden odotetaan olevan hyvin perusteltuja, kohtuullisia, loogisia ja perustuvan selviin todisteisiin. Hyvin perusteltu protesti saatetaan silti hylätä. Jos protesti katsotaan olevan tehty puutteellisin perustein, vastalausemaksua ei palauteta.

4 Tekninen katsastus

4.1 Sääntöjenmukaisuuskatsastukset

4.1.1 Vuosikatsastus

Kilpa-autoille tulee tilata AKK:n katsastuskortti. Katsastuskorttia varten tulee ilmoittaa auton runkonumero sekä laji jossa autoa on tarkoitus käyttää.

Kun auto osallistuu kauden ensimmäiseen tapahtumaan, katsastuspäällikkö suorittaa vuosittaisen katsastuksen. Kun auton katsotaan täyttävän tekniset vaatimukset, vuosittainen katsastustarra liimataan turvakaaren pääkaareen kuljettajan puolelle selvästi näkyvään paikkaan. Ainoastaan autot jotka ovat läpäisseet vuosikatsastuksen, ovat oikeutettuja kilpailemaan, ellei autoa ole erikseen hyväksytty katsastuspäällikön sekä kilpailujohtajan toimesta.

Vuosittainen katsastustarra ei ole merkki auton suorituskyvystä eikä osoitus siitä että auto täyttää siinä kunnossa sen hetkiset tekniset vaatimukset. Katsastustarra osoittaa ainoastaan sen että kyseinen auto täyttää kyseisen kauden vähimmäisvaatimukset turvavarusteiden suhteen ja pääsee täten radalle harjoitus, lajittelu sekä kilpailuvuoroilla.

Vuosittainen katsastustarra voidaan poistaa autosta jos auton ei katsota täyttävän tarvittavia turvasäännöksiä. Jos katsastustarra poistetaan, on tiimin vastuu selvittää tekniikka- tai katsastuspäälliköltä mitä on tehtävä jotta auto täyttää tarvittavat säännökset. Katsastuspäällikön tulee säilyttää katsastuspöytäkirjat kaikista osallistuneista autoista.

Osallistuakseen kilpailuun jokaisen auton tulee omata:
AKK:n katsastuskortti
Vuosittainen katsastustarra

4.1.2 Tapahtuman aikainen katsastus

Jokaisen tapahtuman aikana katsastuspäällikkö suorittaa satunnaisia tarkastuksia ilmoitetuille autoille. Nämä voivat pitää sisällään tarkastuksia koskien auton turvavarusteita, teknistä vaatimusten mukaisuutta tai muiden määräysten / sääntöjen mukaisuutta.

4.1.3 Vaatimustenmukaisuuksien ylläpito

Kilpailijan/tiimin vastuulle jää pitää huolta auton sääntöjenmukaisuudesta läpi kauden.

4.2 Muutokset

Auto joka on vuosikatsastuksen tarran ansaitsemisen jälkeen purettu, muokattu tai muulla tavoin muutettu tavalla joka voi vaikuttaa turvallisuuteen tai voi herättää kysymyksen vaatimustenmukaisuudesta tai jolla on ajettu kolari samankaltaisin seurauksin, tulee esittää uudelleen tiimin toimesta hyväksyntää varten. Kuljettajan/tiimin vastuulla on ilmoittaa katsastuspäällikölle autoon tehdyistä muutoksista.

4.3 Tekniset vahingot

Jos auto on vahingoittunut kolarin tai muun vahingon seurauksesta voidaan katsastustarra poistaa katsastuspäällikön toimesta. Uusi katsastustarra voidaan osoittaa sen jälkeen kun auto on katsastettu uudelleen tai korjattu ja sen jälkeen katsastettu uudelleen. Tiimin vastuulla on ilmoittaa katsastuspäällikölle kaikenlaisista vahingoista.

4.4 Tiimin edustaja

Katsastuksen aikana ainoastaan yksi henkilö tiimistä voi toimia tiimin edustajana. Autoa ympäröivä alue tulee muilta osin tyhjentää ja muiden henkilöiden pitää poistua auton välittömästä läheisyydestä.

5 Vaaditut turvavarusteet

5.1 Kuljettajan turvavarusteet

Jokaisen kuljettajan tulee pukeutua seuraaviin turvavarusteisiin kaikkien ratatapahtumien aikana

5.1.1 Kypärä

Ohjaajien on harjoituksissa, lajitteluissa sekä kilpailuissa käytettävä seuraavilla tai seuraavia uudemmilla normimerkinnöillä varustettua kypärää:

Snell Memorial Foundation – SA95, SA2000 ja/tai

SFI Foundation – Spec 31.2, Spec 31.2A ja/tai

British Helmet Standard – BS 6658:1958

Kypärän tulee olla tiiviisti päässä ja leukanauha hyvin kiinni. Avoauton kuljettajan tulee käyttää umpikypärää sekä visiiriä tai suojalaseja.

5.1.2 Ajopuku, kengät, ajokäsineet

Ohjaajalla on oltava harjoituksissa, lajitteluissa sekä kilpailuissa päällään vähintään yksikerroksinen tulenkestävä ajohaalari, nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävartiset käsineet sekä nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävartiset ajokengät jotka peittävät säären ajopuvun lahkeeseen saakka.

5.2 Istuimet

Kaikki autossa käytettävät istuimet tulee olla FIA:n hyväksymiä autourheilun kilpakäyttöön tarkoitettuja kuppi-istuimia varustettuna kiinteällä niskatuella. Istuimen hyväksynnän ei ole pakko olla voimassa oleva (ns. vanha leima). Suositellaan käytettäväksi voimassa olevalla leimalla varustettuja istuimia.

Suosittelaaan käyttämään kuljettajalla istuinta jossa on kiinteät pääntuet molemmilla sivuilla. Pääntuelliset istuimet tulevat kuljettajille pakollisiksi kauden 2010 säännöissä.

5.3 Turvavyöt

Kaikkia autossa olevia istuimia kohtaan on autossa oltava minimissään kilpailukäyttöön hyväksytyt 4-pistevyöt. Vyöt pitää olla asianmukaisesti kiinnitetty vähintään neljään kiinnityspisteeseen. Väiden kiinnityspisteet täytyy olla erilliset jokaiselle kiinnityspisteelle ja niiden tulee muodostaa tarvittavat kulmat käyttöasennossaan (katso liite A)

Suosittelaaan käytettäväksi kuljettajalla 6-pistevyötä. 6-pistevyöt tulevat kuljettajille pakollisiksi kauden 2010 säännöissä.

5.4 Turvakaaret

Jokainen auto tulee varustaa turvakaarilla joka vastaa vähintään AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan 253.8 mukaisia vaatimuksia. Turvakaarissa tulee lisäksi olla kaksinkertaiset oviputket joista ylempi ulottuu kuljettajan lonkkatason yläpuolelle.

5.5 Kiinnitystarvikkeet

Istuimet ja muut rakenteelliset tuet tulee kiinnittää vähintään 8mm pulteilla. Istuimet tulee kiinnittää AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan 253.16 mukaisesti kauden 2010 säännöissä.

5.6 Ikkunat / ikkunasuojat

Jokaisessa autossa tulee kaiken ajon aikana olla kuljettajan sekä jokaisen matkustajan kohdalla alkuperäisen ikkunan paikalla joko alkuperäinen lasi, alkuperäisen lasin korvaava minimissään 3mm paksuinen polykarbonaattilevy (suositellaan karkaistua polykarbonaattia) tai ikkunaverkko. Jos käytetään alkuperäistä lasia, suositellaan se päällystämään kalvolla joka pitää lasinpalaset koossa kolarin tai vahingon sattuessa. Jos etu- tai sivuikkunat on tummennettu, tulee autoon nähdä sisälle 5m päästä katsottaessa. Jos verkkoa käytetään, tulee se kiinnittää turvakaareen.

Tuulilasin on oltava joko laminoitua lasia, jossa lämmitysvastus on sallittu, tai vähintään 5mm paksuista polykarbonaattia, jolloin se tulee tukea ikkuna-aukon keskeltä vähintään yhdellä pystysuuntaisella tuella. Suositellaan laminoidun lasisen tuulilasin käyttöä.

5.7 Sammutusvarusteet / järjestelmät

Jokaisessa autossa tulee olla vähintään yksi sammutin. Sammutinaiseen vähimmäismäärä on jauhesammuttimelle 2.0kg tai vaahtosammuttimelle 2.4kg. Jokainen sammutin on suojattava riittävästi ja kiinnitettävä siten että kiinnityspaikka kestää auton heilahtelut. Sammuttimien (sammuttimien) tulee olla helposti kuljettajan ulottuvilla.

Suosittelaa AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan 253.7.2 mukaisen sammutusjärjestelmän käyttöä.

5.8 Hinauslenkit

Jokaisessa autossa on oltava vähintään yksi hinauslenkki sekä auton etupäässä että takapäessä. Lenkin vähimmäiskoko on oltava sisähalkaisijaltaan 50mm.

5.8.1 Hinauslenkin on oltava tarpeeksi vahva kestäämään auton hinaaminen pois radan turvalueilta (esim hiekka) eli hinauslenkin tulisi olla vedonkestoltaan vähintään kaksi kertaa auton omamassan vahvuinen. Hinauslenkin tulee kestää hinaaminen myös kulmassa auton menosuuntaan nähden.

5.8.2 Hinauslenkin pitää olla ainoastaan hinauskäyttöä varten. Hinauslenkiksi ei siis sovi takaspoilerin jalat, poikkituot tai niiden kiinnityspisteet tai muut muuta käyttöä varten autossa olevat kohdat.

5.8.3 Hinauslenkin tulee olla helposti käytettävissä myös silloin kun auto on ajautunut hiekalle tai muulle turva-alueelle. Hinauslenkin tulee olla käytettävissä ilman että autosta pitää poistaa korinosia kuten puskurit tai luukut.

5.8.4 Hinauslenkki ei saa ulottua yli 25mm etäisyydelle auton uloimmasta kiinteästä kohdasta (puskuria ei lasketa kiinteäksi kohdaksi).

5.8.5 Hinauslenkki tulee maalata tai muuten värjätä auton väristä selkeästi erottuvalla värillä.

5.8.6 Hinauslenkki tulee merkitä auton koriin selkeällä yli 150mm pituisella nuolella jonka kärki osoittaa kohti hinauslenkkiä. Nuolen tulee olla väriltään selkeästi auton väristä erottuva.

6 Kilpa-ajoneuvot

6.1 Ajoneuvon soveltuvuus

Kilpa-ajoneuvoksi soveltuu mikä tahansa sarjatuotantoinen henkilö- tai pakettiauto jonka vähimmäis-valmistusmäärä on 2000 yksikköä. Auton tulee olla vetotavaltaan takavetoinen. Alun perin nelivetoinen auto voidaan muuttaa takavetoiseksi voimansiirtoa muokkaamalla. Alun perin etuvetoisen auton käyttöä ei suositella, mutta tällainen auto voidaan hyväksyä kilpakäyttöön drifting-työryhmän päätöksellä. Ajoneuvon maksimipaino kilpakuntoisena on 2000kg.

6.2 Moottori sekä voimansiirto

Moottori sekä voimansiirto ovat vapaavalinnaisia, eikä niiden tarvitse olla alun perin kyseiseen automalliin tarkoitettuja. Käytettäessä muusta automallista peräisin olevaa moottoria tai voimansiirtoa on kuitenkin luovuttaja-auton oltava myös valmistusmäärältään vähintään 2000 yksikköä kattava sarjatuotantoinen auto. Moottorin viritys on vapaa ja alun perin vapaasti hengittävän moottorin saa ahtaa tai alun perin ahdetun moottorin saa muuttaa vapaasti hengittäväksi. Moottorin iskutilavuutta ei ole rajattu. Ahtamiseen saa käyttää pako-kaasuahtimia, mekaanisia ahtimia tai kemiallista ahtamista.

Voimansiirto on vapaa, vaihteiston valinta on vapaa, kytkimien sekä kytkimien käyttösylinterien valinta on vapaa. Tasauspyörästä, kardaaniakselin sekä vetoakseleiden valinta on vapaa. Kardaani on suojattava kardaaniilenkillä molempien nivelten kohdalta. Kardaaniilenkki saa olla korkeintaan 50mm etäisyydellä nivelestä. Kardaaniilenkin on oltava valmistettu vähintään 5mm paksuisesta ja vähintään 50mm leveästä teräslevystä.

Moottorissa, voimansiirroissa tai kytkinjärjestelmässä ei saa olla nestevuotoja.

Autossa suositellaan käytettäväksi vetoisuudeltaan vähintään yhden litran kokoista huohotinsäiliötä. Ulkoilmaan huohottavan järjestelmän yhteydessä huohotinsäiliö on pakollinen. Huohotinsäiliön nestepinnan taso on oltava todettavissa.

6.3 Korirakenne sekä jousitus

Auton alkuperäinen korirakenne tulee säilyttää alkuperäisen kaltaisena. Auton itsekantavaa koria tai runkoa ei saa muuttaa, poistaa tai korvata etu- sekä takajousituksen väliseltä alueelta. Auton jousitus on vapaa muutoksille. Pyörien tuenta on vapaa. Korin muuttaminen pyöräntuennan muutoksia sekä istuimien kiinnitystä varten on sallittu.

Auton tulipeltiin sekä kardaanitunneliin saa tehdä muutoksia. Muutokset tulee tehdä asianmukaisesti ja autossa tulee muutosten jälkeen olla tiivis tulipelti moottoritilan ja ohjaamon välissä estämässä tulen pääsyn ohjaamon. Tulipelti- sekä kardaanitunneli-muutokset saattavat olla kiellettyjä muissa sarjoissa (esim. Formula D).

6.4 Polttoainejärjestelmä

Polttoainejärjestelmä on vapaa. Polttoaineletkujen ja liittimien tulee olla korkeapainemallia ja turvallisesti kiinnitettynä siten että ne eivät pääse yhteyksiin auton liikkuviin osiin. Polttoaineletkut tulee sijoittaa ohjaamon ulkopuolelle tai jos ne sijoitetaan ohjaamon sisäpuolelle, tulee ne päällystää yhtenäisellä metalliputkella. Polttoaineletkut tulee olla moottoritilassa riittävän etäällä tai riittävän hyvin suojattuna kuumista kohteista kuten pakosarja, turbo tai pakoputkisto.

Polttoainesäiliö tulee olla auton alkuperäinen säiliö tai hyväksytty turvatankki. Suositellaan käyttämään autourheiluun hyväksytyjä turvatankkeja. Turvatankki tulee olla koteloituna umpinaisella uloshengittävällä kotelolla. Turvatankkien käyttö tulee pakolliseksi kauden 2010 säännöissä.

Polttoaineen täyttöputki tai sen kansi eivät saa olla ohjaamotilassa. Polttoaineen täyttöputki tai sen kansi eivät saa ulottua korin ulkopuolelle. Täyttöputken kansi on oltava tiiviisti suljetavissa. Täyttöputken ja tankin huohotinputken pää on asennettava vähintään 250 mm:n päähän ohjaamon ovista ja ikkunoista.

Polttoaineena saa käyttää mitä tahansa suomesta yleisesti saatavilla olevaa polttoainetta. Kiinteät tai nitrometaaneja sisältävät polttoaineet eivät ole sallittuja polttoaineita. Suositellaan käytettäväksi lyijyttömiä ja/tai rikittämiä polttoainelaatuja.

6.5 Sähköjärjestelmä

Sähköjärjestelmä on vapaa, mutta autossa on oltava toimiva valojärjestelmä joka pitää sisälleen vähimmillään etu-, taka-, vilkku-, hätä- ja jarruvalot. Sähköjohdot on suojattava oikosulkuun vastaan ja ohjaamon läpi kulkevat sähköjohdot on suojattava turvallisesti. Sähköinen huurteenpoistolaitte on pakollinen mutta sen ei tarvitse olla alkuperäinen. Autossa tulee olla vähintään yksi, kuljettajan kohdalla tuulilasin ulkopuolella oleva toimiva tuulilasinpyyhkijä.

Autossa on oltava päävirtakatkaisin, josta voidaan aukaista kaikki auton virtapiirit. Päävirtakatkaisinta käytettäessä sekä auton sisäpuolelta että auton ulkopuolelta auton moottorin on sammuttava. Päävirtakatkaisimen tulee olla käytettävissä auton sisäpuolelta ja katkaistavissa ulkopuolelta. Sisäpuolisen katkaisijan tulee olla kuljettajan käsiteltävissä kun kuljettaja on omalla istuimellaan vöihin kiinnitettynä. Suositellaan että päävirtakatkaisija on myös matkustajien käytettävissä.

Akku on kiinnitettävä erittäin tukevasti (liite J 255.5.8.3) tai käytettävä akun valmistajan/maahantuojaan nimenomaan kilpailukäyttöön tarkoitettua kiinnikettä. Navat on eristettävä oikosulun estämiseksi. Mikäli akku on sijoitettu tiiviiseen, ulostuulettuvaan laatikkoon tai käytetään ns. suljettua akkua, voidaan akku asentaa ohjaamotilaan.

6.6 Pakosarja / -putki

Pakosarja / pakoputkisto on vapaa. Maksimi äänenpaine suomen moottoriradoilla on 110db, tämän lisäksi useissa tapahtumissa maksimi äänenpaine on alle 100dB. Suositellaan katalyyttisaattorin käyttöä.

6.7 Jarrut

Kaikissa neljässä pyörässä on oltava nestetoimiset jarrut (kaksipiirinen jarrujärjestelmä). Kahdet pääsylinterit on sallittu ja erillinen jarruvoiman säätö on sallittu. Käsijarrun toimintatapa on vapaa. Suositellaan käytettäväksi kilpakäyttöön tarkoitettuja jarrulevyjä ja -paloja. Jarrujärjestelmässä ei saa olla nestevuotoja.

6.8 Ohjausjärjestelmä

Ohjausjärjestelmä on vapaa muutoksille. Ohjausjärjestelmän on oltava mekaaninen ja sitä saa tehostaa. Kaikki muutokset tarkastetaan katsastuksen yhteydessä ja muutoksien tulee olla rakenteeltaan ja lujuudeltaan riittävät. On kiinnitettävä huomiota siihen että drifting-ajossa ohjaukseen kohdistuvat rasitukset ovat varsin suuria. Ohjausakselin on oltava kokoon painuvaa mallia tai vähintään kahdesta kohtaa nivelöity. Rasituksenkesto ei missään osassa saa heikentyä alkuperäisestä muutosten vuoksi.

6.9 Moottorin jäähdytys

Moottorin jäähdytys on vapaa. Jäähdytysjärjestelmä on vapaa, jäähdyttimen paikka on vapaa. Jos jäähdytin siirretään auton taakse, on auton ohjaamon läpi kulkevat jäähdytysjärjestelmän putket suojattava eikä ohjaamon sisällä saa olla liitäntöjä. Jäähdytinjärjestelmässä ei saa olla vuotoja. Jäähdytysjärjestelmässä on oltava vähintään yksi yhden litran suuruinen paisuntasäiliö. Glykolin käyttö on kielletty.

6.10 Sisusta

Auton sisustan tulee olla tyhjennetty paloherkistä sisustusmateriaaleista. Auton sisustassa ei saa olla mitään irtonaisia osia. Mittari sekä kojelautavalinta on vapaa. Kaikkien auton sisustassa olevien osien tulee olla asianmukaisesti kiinnitetty siten että niillä ei ole mahdollisuutta irrota ajon aikana. Auton ovissa on sisäpuolella oltava alkuperäiset ovipahvit tai ne on korvattava yhtenäisellä, palamattomalla materiaalilla (esim. alumiini tai hiilikuitu).

6.11 Ulkokuori

Auton korin tulee olla suora sekä edustavassa kunnossa läpi kilpailun. Jos auton koriin tulee vahinkoja kesken kilpailun, on ne pyrittävä korjaamaan niin hyvin kuin aika ja paikka sen mahdollistavat. Suositellaan auton korinosien ylimääräisten varaosien pitämistä mukana kilpailuissa jotta mahdollisesti rikkoutuneet korinosat (puskurit, lokasuojat jne.) ovat korvattavissa ehjiin vastaaviin kilpailun aikana. Kaikkien auton osien tulee olla kiinnitettyjä koko kilpailun ajan.

Jälkimarkkinaosien kuten korisarjat, spoilerit tai eri materiaaleista valmistetut ovet, luukut sekä lokasuojat käyttö on sallittua. Ovien ja luukkujen tulee olla asianmukaisesti kiinnitettyjä sekä niiden on oltava ulkoapäin avattavissa, konepellin alkuperäinen lukitus on poistettava.

Taustapeilien käyttö on suositeltavaa.

7 Renkaat

7.1 Renkaiden soveltuvuus

Renkaiden on oltava tieliikennekäyttöön hyväksytyjä katurenkaita. Renkaan treadwear luku on oltava vähintään 100. Nastarenkaiden käyttö on kiellettyä.

7.2 Muutokset

Muutosten tekeminen renkasiin on kiellettyä. Renkaiden lämmittimien käyttö tai renkaiden lämmittäminen muin keinoin on kiellettyä. Renkaiden lämmittäminen ajamalla siihen osoitetulla renkaiden sekä jarrujen lämmittelyalueella on sallittu.

8 Kilpailun kulku

8.1 Yleistä kilpailusta

Drifting kilpailussa on tarkoituksena löytää kuljettaja joka hallitsee parhaiten ajoneuvonsa käsittelyn muuttuvissa olosuhteissa, eri moottori- tai katuradoilla. Kilpailupäivänä tuomaristo osoittaa rata-alueen jossa kilpailu tapahtuu sekä kertoo lähtökohdat mitkä kilpailijoiden odotetaan kilpailun aikana toteuttavan. Paras kilpailija on siis se joka vallitsevissa olosuhteissa pystyy parhaiten esittämään niitä asioita, tekniikoita sekä taidokkuutta joita tuomarit ohjaajakouksessa peräänkuuluttavat.

8.2 Ohjaajakokous

Kilpailupäivänä aina ennen ensimmäistä ajovuoroa senkertainen tuomaristo yhdessä toimitsijoiden ja / tai kilpailunjohtajan kanssa pitävät ohjaajakokouksen jossa käydään läpi yleiset rata-ajoon sekä rataturvallisuuteen liittyvät asiat sekä tuomarointiin liittyvät asiat. Tuomaristo osoittaa piirtämällä tai muulla esitystekniikalla senkertaisen arvostelualueen ja käyvät läpi leikkauspisteet, transitiokohdat sekä muut kilpailijoiden pisteytyksiin liittyvät asiat.

Tuomaristo voi pitää myös useamman ohjaajakokouksen sekä pitää erillisen ohjaajakokouksen esim. Kaksintaisteluun (top16) päässeille kuljettajille joissa käydään erikseen läpi kaksintaisteluun liittyviä asioita.

8.3 Harjoittelu

Ennen lajittelua kuljettajilla on mahdollisuus vähintään kahteen 20 minuuttia kestävään harjoittelujaksoon joiden aikana he voivat harjoitella ajoa tuomareiden osoittamalla arvostelualueella. Harjoittelun aikana tuomaristo tarkkailee autojen ajonopeuksia ja tekee tarvittavat muistiinpanot lajittelun pisteytystä ajatellen. Tuomaristo tarkkailee myös autojen ajolinjoja sekä transitiokohtia ja voi tarvittaessa muuttaa arvosteltavaa rataa ensimmäisen harjoituksen jälkeen. Jos rataa muutetaan ensimmäisen harjoituksen jälkeen, pidetään uusi kuljettajakokous jonka jälkeen kuljettajilla on mahdollista harjoitella muuttunutta rataa vähintään 20 minuutin ajan.

Huom! Ohittaminen on harjoituksissa kiellettyä alueella joka kattaa kolme arvostelualueen edeltävää mutkaa ja niiden väliset suorat.

8.4 Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue

Sekä lajittelun että kilpailun ajaksi kuljettajille osoitetaan alue jossa he voivat lämmittää renkaat sekä jarrut ajosuoritusta varten. Lämmittelyalueelle pääsee ensisijassa seuraavana ajovuorossa olevat kuljettajat. Lämmittelyalueelle pääsee ainoastaan lippumiehen ohjaamana.

8.5 Lajittelu

Harjoitusten jälkeen ajetaan lajittelu jonka perusteella parhaat kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Lajittelussa jokainen kuljettaja ajaa arvostelualueen yksin ja kolme tuomaria pisteyttää ajon annettuja tuomarointisääntöjä noudattaen. Kuljettajalla on käytettävissään yksi lämmittelykierros ja kaksi lajittelukierrosta. Kuljettajan molemmat lajittelukierrokset arvostellaan ja suuremman kokonaispistemäärän saavuttanut kierros määrää kuljettajan paikan pudotuskaaviossa.

Lajittelu ajetaan kilpailijoiden numerojärjestyksessä. Kilpailijoiden tulee olla lähdönkeräilyalueella 10 minuuttia ennen lajittelun alkua. Jos kilpailija ei ole lähdönkeräilyalueella oikeaan aikaan, karsiutuu hän kilpailusta. Kilpailijoiden tulee ottaa oman kilpailunumeronsa mukainen paikka lähdönkeräilyalueella.

8.6 Kaksintaistelu

Kuljettajat ajavat arvostelualueen vastakkain kahteen kertaan siten että ensin lajittelussa paremmin sijoittunut kuljettaja ajaa edellä ja sen jälkeen lajittelussa huonommin sijoittunut kuljettaja ajaa edellä. Näistä kahdesta ajosta tuomaristo antaa pisteet molemmille kuljettajille ja kahden vedon jälkeen paremmat yhteispisteet omaava kuljettaja jatkaa eteenpäin ja huonommat pisteet omaava kuljettaja tippuu pois kilpailusta. Jos kahden ensimmäisen vedon jälkeen kuljettajat ovat tasapisteissä, ajetaan uusintalähdöt (one more time) samalla tavalla kuin ensimmäinen kaksintaistelu. Jos vielä uusintalähtöjen jälkeenkin pisteet ovat tasan, menee parista jatkoon se kuljettaja joka on sijoittunut lajittelussa paremmin.

Kaksintaisteluja jatketaan tällä tavalla kunnes lopulta finaalikaksikosta toinen voittaa osakilpailun. Kolmannesta sijasta ajetaan kilpaa kahden semifinaalista pudonneen auton kesken ja näistä voittaja sijoittuu kolmanneksi ja häviöjä neljänneksi. Sijat 5-16 ratkaistaan lajittelutulosten perusteella siten että sijoille 5-8 tulee top8 vaiheessa pudonneet autot keskinäisessä lajittelutulosten paremmuusjärjestyksessä ja sijoille 9-16 tulee top16 vaiheessa pudonneet autot keskinäisessä lajittelutulosten paremmuusjärjestyksessä.

Kilpailijoiden tulee olla lähdönkeräilyalueella 10 minuuttia ennen kilpailun alkua. Jos kilpailija ei ole lähdönkeräilyalueella oikeaan aikaan, karsiutuu hän kilpailusta. Kilpailijoiden tulee ottaa oman lajittelusijoituksensa mukainen paikka lähdönkeräilyalueella sekä pitää kyseinen paikka lähtöalueella ja olla koko lähtöalueella olo ajan autoissaan sekä kilpailuvalmiina.

8.7 Pudotuskaavio

Lajittelun perusteella kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Jos lajittelevia autoja on 10 tai vähemmän ajetaan kaksintaistelut kahdeksan auton kaaviolla (top8). Jos lajittelevia autoja on 11-14 voi tuomaristo yhdessä kilpailujohdon kanssa päättää ajetaanko kaksintaistelut kahdeksan vai kuudentoista auton kaaviolla. Jos lajittelevia autoja on 15 tai enemmän, ajetaan kaksintaistelut kuudentoista auton kaaviolla (top16). Käytettävä kaavio ilmoitetaan lajitteluun lähtevien autojen lukumäärän mukaisesti ennen lajitteluajon alkamista.

Kuljettajat sijoitetaan kaavioon lajittelupisteiden perusteella siten että parhaiten lajittelussa sijoittunut kuljettaja ajaa ensimmäisen kaksintaistelun viimeistä kaavioon päässyttä kuljettajaa vastaan, toinen ajaa ensimmäisen kaksintaistelun toiseksi viimeistä kaavioon päässyttä kuljettajaa vastaan jne (katso liite B).

8.8 Sarjapisteytys

Kilpailusta jaetaan sarjapisteitä siten että kaikki lajitteluun osallistuneet kuljettajat saavat 2 pistettä, lajittelun kuusi parasta saavat 1-8 pistettä ja top16 kaavioon päässeet saavat 4-40 pistettä seuraavien taulukoiden mukaisesti:

Lajittelupisteet:

8 p
6 p
4 p
3 p
2 p
1 p

Kilpailupisteet:

1. 40 p
2. 32 p
3. 28 p
4. 24 p
5. 20 p
6. 16 p
7. 12 p
8. 8 p
9. 4 p
....
16. 4 p

Sarjan loppusijoitusten määräytyminen tasapistetilanteissa:

Korkeamman sijoituksen tasapistetilanteessa saa kuljettaja, jolla on enemmän voittoja kauden osakilpailuista. Niidenkin mennessä tasan tarkastellaan 2. sijoja, jonka jälkeen 3. sijoja ja niin edelleen. Mikäli sijoitustenkaan perusteella ei paremmuutta saada selvitettyä, tarkastellaan paremmuutta kauden lajitteluajoissa.

9 Tuomarointi

9.1 Yleistä tuomaroinnista

Driftingissä haetaan kuljettajaa joka pystyy kuljettamaan autonsa maksimaalisella nopeudella oikeata ajolinjaa pitkin pitämällä auton koko arvostelualueen matkalla maksimaalisen suuressa luistokulmassa ja suorittamalla sujuvat ja nopeat suunnanmuutokset (transitiot) ilman turhia korjaamisia auton kulmassa tai kaasun asennossa.

9.2 Tuomarointiperusteet

Tuomarointi suoritetaan tarkkailemalla auton nopeutta, ajolinjoja sekä luistokulmaa läpi arvostelualueen. Lisäksi tuomaristolla on mahdollisuus pisteyttää muita tekijöitä kuten kaasun käyttö, suunnanmuutosten (transitioiden) tarkka kohta jne.

9.2.1 Nopeus

Tuomaristo pisteyttää kuljettajan nopeuden tarkkailemalla koko arvostelualueen nopeutta ja vertaamalla muiden kohtien nopeutta tutkalla mitatun mutkan nopeuteen. Tuomaristo tekee merkinnät tuomarointilomakkeeseen ja saa välittömästi ajosuorituksen jälkeen mitatun tutkalukeman jonka avulla he pisteyttävät kyseisen ajosuorituksen nopeuspisteet.

9.2.2 Ajolinja

Tuomaristo pisteyttää kuljettajan ajolinjat tarkkailemalla koko arvostelualueen ajolinjoja ja vertaamalla niitä ennaltamääritettyihin leikkauspisteisiin (clipping-point) jotka on kuljettajien kanssa käyty läpi kuljettajakokouksessa. Liian sisällä tai liian ulkona käynyt ajolinja vähentää pisteitä kuten myös liian aikainen tai myöhäinen leikkauspiste.

9.2.3 Luistokulma

Tuomaristo pisteyttää kuljettajan luistokulman tarkkailemalla koko arvostelualueella kuljettajan auton luistokulmaa. Vähäinen luistokulma tai luistokulman liiallinen korjaaminen vähentää pisteitä. Auton selkeä aliohjautuminen (puskeminen) läpi yhden mutkan aiheuttaa nolla pistettä.

9.2.4 Vaikutus

Tuomaristo voi pisteyttää lisäksi suorituksen vaikuttavuutta (impact) esimerkiksi annetun täysikaasualueen oikeasta suorittamisesta tai määritetyn myöhäisen transitiopisteen oikeaa suorittamista.

9.3 Tuomaroinnin pisteytys lajitteluajossa

Kuljettajan lajitteluajon tuomari kolme tuomaria joista jokainen tarkkailee sekä pisteyttää yhden seuraavista 30 pisteen osa-alueista. Näiden lisäksi tuomarit yhdessä määrittävät 10 pistettä vaikutuksesta. Jokaiselle kuljettajalla on jokaisen ajosuorituksen alkaessa 100 pistettä josta tuomaristo vähentää pisteitä seuraavien tekijöiden mukaan:

9.3.1 Nopeus (max 30p)

Tutkalla tai muulla laitteistolla mitatun mutkan nopeus suhteessa harjoituksissa ajettuun nopeimpaan suoritukseen vähentään pisteitä seuraavasti:

Nopeus 100% tai yli nopeimmasta harjoituksissa ajetusta nopeudesta -0p, nopeus 85% tai alle nopeimmasta harjoituksissa ajetusta nopeudesta -15p. Nopeus 85% - 100% nopeimmasta harjoituksissa ajetusta nopeudesta eksponentiaalisesti välillä -15 – 0p.

Tutka tai muu laitteisto sijoitetaan tuomareiden päätöksen mukaisesti mihin tahansa mutkaan arvostelualueella. Pääosin pyritään valitsemaan sellainen mutka johon on haastavin saada suuri mutkanopeus. Jos tutka tai muu laitteisto sijoitetaan mittaamaan nopeutta arvostelualueen ensimmäisessä mutkassa, pitää nopeuden mittaamispisteen olla vähintään 45 astetta mutkan alun jälkeen.

Tämän lisäksi vähennetään tuomarin havaintojen mukaan yksittäisten, tuomarointialueen eri kohdissa mahdollisesti havaittujen nopeuspuutteiden mukaan 0-15 pistettä.

9.3.2 Ajolinja (max 30p)

Kuljettajan osuessa jokaiseen leikkauspisteeseen/leikkausalueeseen alle 30cm etäisyydellä hän ansaitsee täydet ajolinjapisteet. Jos kuljettaja ei osu leikkauspisteisiin/leikkausalueisiin niin niistä vähennetään pisteitä seuraavasti (vähennykset lasketaan per mutka):

<i>Etäisyys</i>	<i>pisteet</i>
30-50cm	-1 p
50-100cm	-3 p
100-150cm	-5 p
150cm -	-8 p

9.3.3 Luistokulma (max 30p)

Jos luistokulma on läpi arvostelualueen maksimaalinen, eikä kuljettaja joudu tekemään turhia korjausliikkeitä hän ansaitsee täydet luistokulmapisteet. Jos kuljettaja joutuu korjaamaan kulmaa tai kulma on puutteellinen, vähennetään pisteitä seuraavasti (vähennykset lasketaan koko suorituksen mukaan):

Hyvä kulma, korjaa jonkin verran	-4
Hyvä kulma, korjaa selkeästi	-8
Vajaa kulma, korjaa jonkin verran	-8
Vajaa kulma, korjaa selkeästi	-10
Toistuvaa korjaamista, selkeää aliohjautumista	-20
Spinnaus/pitkä aliohjautuminen	-30

9.3.4 Vaikutus (max 10p)

Tuomaristo voi halutessaan kertoa kuljettajakokouksessa tahtovansa nähdä tietyllä rataosuudella ns. täysikaasuajoa tai jossain suunnanvaihdossa nähdä myöhäisen transition. Näistä tuomaristo antaa kuljettajalle maksimissaan 10 pistettä.

9.4 5 minuutin aikalisä

Jokainen kuljettaja voi käyttää 5 minuutin aikalisän kerran lajittelun aikana sekä kerran kilpailun aikana. Aikalisän käytöstä voi ilmoittaa ainoastaan tiimipäällikkö ja se ilmoitetaan kilpailunjohtajalle. Kilpailunjohtaja kirjaa aikalisän käytön ylös ja kun kyseisen kuljettajan seuraava vuoro lähtee kilpailusuoritukseen tulee, käynnistää kilpailunjohtaja kellon ja ottaa 5 minuuttia aikaa. Jos kuljettaja ehtii tämän 5 minuutin aikana takaisin lähtöviivalle täysin kilpailuvalmiina saa hän jatkaa kilpailua normaalisti, mutta jos kuljettaja ei onnistu tänä aikana pääsemään takaisin lähtöviivalle tai jos hän tulee lähtöviivalle puutteellisesti valmistautuneena, katsotaan hänen kilpailusuoritus loppuneeksi.

Lajittelussa tämä tarkoittaa sitä että mahdollisesti ajettu lajittelusuoritus jää hänen viimeiseksi tai jos hän ei ole ajanut yhtäkään lajittelusuoritusta jää hän ilman sijoitusta. Kaksintaistelussa tämä tarkoittaa tappiota ja toinen kuljettaja jatkaa kaaviossa eteenpäin.

9.5 Pistevähennykset

Koko kilpailun aikana kuljettajilta vähennetään pisteitä seuraavasti:

9.5.1 Spinnaus

Jos kuljettajan ohjastama auto spinnaa (pyörähtää ympäri), meinaa spinnata (pyörähtää sen verran että auton eteneminen katkeaa selvästi) tai auto suoristuu selkeästi yhden mutkan matkalla, tulee tästä suorituksesta nolla pistettä.

9.5.2 Ulosajo

Ellei kuljettajakouksessa ole erikseen mainittu, missä tahansa kilpailun vaiheessa kaksi rengasta asvaltin ulkopuolella tai maalatun rata-alueen ulkopuolella tarkoittaa ulosajoa josta seuraa kuljettajalle nolla pistettä.

9.5.3 Leikkauspisteet (clipping-pointit)

Jos kuljettaja osuu autollaan sisempään leikkauspisteeseen, rankaistaan häntä tapauksesta riippuen pistevähennyksellä tai pisteyttämällä suoritus nollan pisteen suoritukseksi. Jos kuljettaja osuu ulompaan leikkauspisteeseen millä tahansa muulla auton osalla kuin takapuskurilla (esim. takarengas, helmalevike jne.), katsotaan tuo ulosajoksi josta seuraa kuljettajalle nolla pistettä.

9.6 Kaksintaistelu

Kun kilpailussa päästään lajittelusta kaksintaisteluvaiheeseen, muuttuu tuomarointi hieman. Enää kuljettajia ei pisteytetä absoluuttisten ajolinjojen, luistokulmien ja nopeuksien mukaan vaan kahta samaan aikaan radalla ajavaa kuljettajaa verrataan toisiinsa.

Tuomaristo seuraa kuljettajien reagointia toisiinsa verrattuna ja antavat pisteitä sille joka toisesta autosta huolimatta pystyy parempaan suoritukseen.

Ennen jokaista kaksintaistelua kuljettajilla on yhteensä 10 pistettä jotka tuomarit jakavat alla olevan selvityksen mukaan kahdelle kuljettajalle esim. 5-5 tai 8-2.

Edellä ajava kuljettaja ajaa hyvän suorituksen, takana oleva seuraa perässä samoja linjoja mutta väli autojen välillä on liian suuri. Pisteet 5-5.

Edellä ajava kuljettaja ajaa hyvän suorituksen, takana oleva seuraa perässä samoja linjoja ja pitää autojen välin alle yhden autonmitan suuruisena. Pisteet takana ajavalle 6-4.

Edellä ajava kuljettaja ajaa hyvän suorituksen, takana oleva seuraa perässä samoja linjoja ja saavuttaa edessä menevää koko suorituksen ajan aggressiivisesti seuraten. Pisteet takana ajavalle 7-3.

Edessä ajava kuljettaja ajaa hyvän suorituksen, takana oleva ei pysy perässä vaan jää hieman. Pisteet edessä ajavalle 6-4.

Edessä ajava kuljettaja ajaa hyvän suorituksen, takana oleva ei pysy perässä vaan jää selvästi. Pisteet edessä ajavalle 7-3.

Jompikumpi kuljettajista tekee selkeän ajovirheen ja on muutenkin huonompi. Pisteet toiselle kuljettajalle 8-2.

Jompikumpi kuljettajista tekee useita selkeitä ajovirheitä ja on koko suorituksen selkeästi huonompi. Pisteet toiselle kuljettajalle 9-1.

Jompikumpi kuljettajista spinnaa tai ajautuu ulos radalta. Pisteet toiselle kuljettajalle 10-0.

Jokaisen kaksintaistelun jälkeen kuljettajille näytetään heidän suorituksen pisteet heidän saapuessaan takaisin line-uppiin.

Kahden kaksintaistelun jälkeen paremmat pisteet omaava kuljettaja jatkaa eteenpäin. Jos ensimmäinen kaksintaistelu on tuomareiden mielestä rajatapaus (esim 5-5 <-> 6-4) voi tuomarit jättää tuon ajon pisteyttämättä ja jättää pisteyttämisen toisen ajon jälkeen. Tällöin toinen kuljettaja saa pienen edun jolloin toisen kaksintaistelun ollessa myös tasan 5-5 menee ensimmäisestä ajosta edun saanut kuljettaja jatkokoon.

Esimerkki 1:

Kuljettaja 1 ajaa ensimmäisen kaksintaistelun takana ja osoittaa lievää aggressiivisuutta edellä ajavan kiinniottamiseksi mutta jättäen kuitenkin hieman liian suuren välin. Tuomaristo näkee pisteet 5-5, mutta aggressiivisuudesta johtuen haluavat antaa edun kuljettaja 1:lle ja jättävät pisteet merkitsemättä. Kuljettaja 1 ajaa toisen kaksintaistelun edessä ja onnistuu pitämään etäisyyden toiseen kuljettajaan sen verran selkeänä että tuomaristo määrää tästä ajosta pisteet 5-5. Nyt tuon ensimmäisen ajon etu realisoituu siten että tuomaristo merkitsee papereihin jälkimmäisen ajon 5-5, mutta edun takia ensimmäinen ajo merkitään pistein 6-4 jolloin kuljettaja 1 menee jatkokoon pistein 11-9.

9.7 Johtoauto

Johtavan auton pitää pystyä ajamaan hyvä suoritus koko arvostelualueella huolimatta takana olevan auton painostuksesta. Edellä olevan auton pitää pyrkiä ajamaan parhaita ajolinjoja pitkin ja pitää paras mahdollinen vauhti hidastamatta tai tahallaan estämättä takana tulevaa autoa. Jos tuomaristo havaitsee että edessä menevä auto tahallaan hidastaa vauhtia ja tällä tavoin estää takana tulevaa autoa, tulee häneltä vähentää pisteitä.

9.8 Seuraava auto

Seuraavan auton tulee seurata johtavan auton ajolinjoja ja pyrkiä ajamaan mahdollisimman lähellä edellä menevää autoa ilman selkeitä ajovirheitä. Mitä lähempänä johtavaa autoa hän ajaa ja mitä aggressiivisemmin hän ”hyökkää”, sitä paremmat pisteet hän ajostaan saa. Sisemmän ajolinjan ottaminen perässä pysyäkseen aiheuttaa pistevähennyksen. Jos johtava auto ajautuu ajolinjalta leveäksi, takana olevan auton pitäessä oikean ajolinjan hän saa pistee-
dun.

9.9 Ohittaminen

Ohittamista ei yleisesti suositella kaksintaistelussa. Jos johtava auto pysyy ajolinjallaan ja seuraava auto lähtee ohittamaan sisempää ajolinjaa, tulee siitä selkeä pistevähennys seuraavalle autolle. Ohitus on sallittu ainoastaan jos johtava auto tekee selkeän ajovirheen jonka ansiosta hän ajautuu pois ajolinjalta, tällöin seuraavan auton pitää pystyä tekemään ohitus suoristamatta luistokulmaa sekä pitämällä sellaisen ajolinjan ettei johtavan auton tarvitse hidastaa palatessaan takaisin oikealle ajolinjalle.

9.10 Törmäykset

Törmäystilanteissa törmäyksen aiheuttaja saa aina pistevähennyksen. Jos törmäys tapahtuu vahingossa, ei siitä rankaista, mutta kuljettajien odotetaan pystyvän lähellä ajoon ilman törmäyksiä. Vaikka toinen auto spinnaa, törmää kaiteeseen tai muuhun esteeseen tai ei muusta syystä pysty ajamaan suoritusta loppuun täytyy toisen auton ajaa oma suorituksensa loppuun parhaalla mahdollisella tasollaan.

Törmäystilanteissa jokainen korjaa oman autonsa vahingot.

9.11 Kiihdytysalue

Kaksinkamppailuissa kiihdytysalueelle tehdään keiloista alue jonka sisällä autot siirtyvät samalle ajolinjalle ja ottavat saman nopeuden. Alue tehdään siten että se loppuu siinä kohdassa missä tehottomalla autolla pitää olla riittävä, ennalta määritetty nopeus saadakseen hyvän suorituksen ensimmäiseen mutkaan. Alue on noin 50-100m pitkä ja johtavan auton pitää ottaa ennalta sovittu nopeus hyvissä ajoin ennen alueen alkua ja pitää nopeus alueen loppuun saakka. Alueen sisällä seuraavan auton pitää ottaa sama nopeus sekä sijoittaa oma autonsa välittömästi johtavan läheisyyteen. Kun autot saapuvat kiihdytysalueen loppuun pitää johtavan auton aloittaa täysikaasukiihdytys. Johtavan auton hidastaminen turhaan ennen ensimmäistä mutkaa aiheuttaa selkeän pistevähennyksen. (katso liite C)

10 Liitteet sekä muutokset