

DRIFTING

LAJISÄÄNNÖT

1. Määritelmä

2. Osanottajat

- 2.1 Kilpailijat
- 2.2 Ilmoittautuminen
- 2.3 Osanottomaksut

3. Yleiset kilpailusäännöt

- 3.1 Henkilökunta
 - 3.1.2. Arvostelutuomari
 - 3.1.3. Lähettäjä
 - 3.1.4. Kilpailun tuomaristo
- 3.2 Tiimipäällikkö
- 3.3 Kilpailun aikaiset kokoukset
 - 3.3.1 Vastalauseet
- 3.4 Yleiset varikko-, rata- sekä kilpailualue-säännöt
- 3.5 Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin
- 3.6 Merkinantoliput
 - 3.6.1 Vihreä lippu
 - 3.6.2 Keltainen lippu
 - 3.6.3 Punainen lippu
- 3.7 Esitysajot ja yleisökyyditykset

4. Tekninen katsastus

- 4.1 Sääntöjenmukaisuuskatsastukset
 - 4.1.1 Katsastuskortti
 - 4.1.2 Tapahtumanaikainen katsastus
- 4.2 Vahingot

5. Vaaditut turvavarusteet

- 5.1 Kuljettajan turvavarusteet
 - 5.1.1 Kypärä
 - 5.1.2 Ajopuku, kengät, ajokäsineet
 - 5.1.3 Niskatuki
 - 5.2 Istuimet
- 5.3 Turvavyöt
- 5.4 Turvakaaret
- 5.5 Kiinnitystarvikkeet
- 5.6 Sammutusvarusteet/järjestelmät
- 5.7 Hinauslenkit

6. Kilpa-ajoneuvot

- 6.1 Ajoneuvon soveltuvuus
- 6.2 Moottori sekä voimansiirto
- 6.3 Korirakenne sekä jousitus
- 6.4 Polttoainejärjestelmä
- 6.5 Sähköjärjestelmä
- 6.6 Pakosarja/-putki
- 6.7 Jarrut
- 6.8 Ohjausjärjestelmä
- 6.9 Moottorin jäähdytys
- 6.10 Sisusta
- 6.11 Ulkokuori
- 6.12 Ikkunat/ikkunasuojat

7. Renkaat

- 7.1 Renkaiden soveltuvuus

8. Kilpailun kulku

- 8.1 Ohjaajakokous
- 8.2 Harjoittelu
- 8.3 Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue
- 8.4 Lajittelu
- 8.5 Pudotuskaavio
- 8.6 Finaalien pariajokaavio
- 8.7 Sarjapisteytys
- 8.8 Viiden minuutin aikalisä

9. Arvostelutuomarointi

- 9.1 Yleistä tuomaroinnista
- 9.2 Tuomarointiperusteet
 - 9.2.1 Lajittelu
 - 9.2.1.1 Ajolinja
 - 9.2.1.2 Luistokulma
 - 9.2.1.3 Nopeus
 - 9.2.1.4 Vaikuttavuus
 - 9.2.2 Pariajo
 - 9.2.2.1 Johtava-auto
 - 9.2.2.2 Seuraava-auto
 - 9.2.2.3 Lähtöshikaani
 - 9.2.2.4 Vilppilähtö
- 9.3 Tarkennukset arvosteluperusteisiin
- 9.4 Nollapisteytys

1. Määritelmä

Drifting kilpailussa on tarkoituksena löytää kuljettaja, joka hallitsee parhaiten ajoneuvonsa käsittelyn muutuvissa olosuhteissa, eri moottori- tai katuradoilla.

Kilpailupäivänä arvosteluomariisto osoittaa rata-alueen, jossa kilpailu tapahtuu sekä kertoo ajotavan kriteerit, joita kilpailijoiden odotetaan kilpailun aikana toteuttavan.

Arvostelualue ilmoitetaan kilpailun säännöissä.

Paras kilpailija on siis se, joka vallitsevissa olosuhteissa pystyy parhaiten esittämään niitä asioita, tekniikoita sekä taidokkuutta, joita arvostelu tuomarit ohjaajakoukussa peräänkuulltavat.

2. Osanottajat

2.1 Kilpailijat

Voidakseen osallistua drifting-kilpailuun tulee kilpailijan olla liittynyt johonkin AKK:n jäsenyhdistykseen sekä omistaa vähintään AKK:n myöntämä kyseisen kilpailukauden peruslisenssi. Tutustumislisenssi on kelvoinen ainoastaan luokissa, joissa ei ajeta pariajaja.

Kilpailijalla tulee olla vähintään B-luokan ajokortti tai rataleimatutkinto. Ulkomaalaisten kuljettajien lisenssivaatimukset määräytyvät liiton yleisten sääntöjen NEAFP-pykälän mukaisesti.

Auton vaihto kesken kilpailun on mahdollista ilmoittamalla tästä kilpailun johtajalle. Autoa voi kilpailun aikana vaihtaa yhden kerran (ei takaisin ensin käytettyyn autoon). Auton vaihto ei ole mahdollista kesken pariajokaaviota. Auton tulee olla katsastettu kyseiseen kilpailuun ennen sen käyttöä. Samalla autolla voi samassa kilpailussa kilpailla kaksi eri kuljettajaa. Tällaisissa tapauksissa mahdollinen kaaviossa vastakkain ajaminen (kumpi kuljettajista luovuttaa) täytyy ilmoittaa ennakoon kilpailun johtajalle.

2.2 Ilmoittautuminen

Kilpailuihin ilmoittautuminen tapahtuu KITI-järjestelmän kautta ilmoittautumisen päättymispäivämäärään mennessä.

2.3 Osanottomaksu

Osanottomaksujen suuruus on kilpailujen järjestäjien päätettävissä. Niissä lajeissa, joissa on omat sarjasääntönsä, osanottomaksu määräytyy sarjasääntöjen mukaan.

Osanottomaksu on luokkakohtainen. Mikäli sama auto tai sama kuljettaja ajaa eri luokissa, suoritetaan jokaisesta eri maksu.

Osanottomaksu suoritetaan järjestäjän ilmoittamalle pankkitilille ilmoittautumisan puitteissa. Mikäli osallistumismaksu ei ole suoritettu määräaikaan mennessä, on järjestäjällä oikeus periä maksu kaksinkertaisena.

Osanottomaksu palautetaan, mikäli kilpailija peruuttaa osallistumisensa kirjallisesti vähintään viisi (5) vrk ennen kilpailupäivää.

3. Yleiset kilpailusäännöt

3.1 Henkilökunta

Jokaisessa drifting-kilpailussa tulee olla kilpailujärjestäjän osoittama henkilökunta joka vastaa kilpailutoiminnasta läpi tapahtuman. Drifting-kilpailussa tarvitaan vähintään seuraavat toimihenkilöt lisenssivaatimuksiin:

- Kilpailunjohtaja (Nopeus PÄÄ)
- Turvallisuuspäällikkö (Turva PÄÄ)
- Arvosteluomariisto (Nopeus perus)
- Katsastuspäällikkö (Tekniikka PÄÄ)
- Lähetäjä (Nopeus PERUS)
- Kilpailusihteerit (Nopeus PÄÄ)
- Kilpailun tuomariston puheenjohtaja (Nopeus PÄÄ)

3.1.2 Arvosteluomari

Arvosteluomareiden tulee määrittää pisteet ja tulokset jokaisesta kuljettajasta koskien käyttäen arvostelun kilpailun/sarjan säännöissä määritettyjä tuomarointisääntöjä. Arvosteluomareiden tulee merkitä ja saattaa jakeluun kaikkien kilpatapahtumien sekä muiden ratatapahtumien (kuten harjoitusten aikaisten ajonopeuksien) tulokset ilman turhia viiveitä.

Arvosteluomareiden tulee pitää kirjaa kaikista kilpailutapahtumista, pisteytyksistä, pisteytyksiin johtaneista virheistä, kilpailukaavioista, lajittelupisteistä, kil-

pailutuloksista sekä kaikista muista lajittelun ja kilpailun pisteyttämissiin johtavista asioista.

Arvosteluomareiden tulee laskea ja julkaista viralliset tulokset ilman turhia viiveitä sen jälkeen kun kilpailunjohtaja on ilmoittanut kilpailun päättyneeksi sekä mahdolliset vastalauseet käsittelyksi.

Arvosteluomarin tulee olla tietoinen driftingin ja sen tuomaroinnin erityispiirteistä. Lajiryhmä ylläpitää tuomareina toimineiden listaa ja päivittää sitä tarpeen mukaan.

Arvosteluomariisto voi käyttää apunaan ratatoimihenkilöitä.

3.1.3 Lähetäjä

Lähetäjä toimii suoraan kilpailunjohtajan ja arvosteluomariiston alaisuudessa ja on koko kilpailun ajan suorassa yhteydessä kilpailunjohtajaan ja arvosteluomariistoon. Kaikki kilpailijat ovat kilpailun aikana lähetäjän suorassa alaisuudessa ja ovat velvoitettuja tottelemaan lähetäjän käskyjä ilman minkäänlaista kyseenalaistamista aina lähtöhetkestä siihen saakka kunnes kilpailu on kokonaan ohi.

Lähtöviivalle pitää saapua välittömästi lähetäjän kutsusta.

Lähetäjällä voi olla avustaja lähtöalueella. Lähetäjän tulee olla lähtöpaikalla. Kahteen suuntaan ajettaessa

lähettäjän alaisuudessa on oltava suoritusalueen lopussa nimetty apulähettäjä. Lähettäjä hyväksyy lähetyskonnennon koko tapahtuman ajan vain kilpailunjohtajalta (ja / kilpailutapahtumanjohtajalta) tai arvostelutuomaristolta.

Lähtö tapahtuu paikaltaan. Lähettäminen tapahtuu lipuilla, lähetysvaloilla tai käsimerkein.

Lähteyksen saa keskeyttää kilpailunjohtaja (ja / kilpailutapahtumanjohtaja), arvostelutuomaristo tai turvallisuuspäällikkö.

3.1.4 Kilpailun tuomaristo

Tuomariston toimenkuvaan kuuluu AKK:n yleisten sääntöjen pykälän 67 määrittämät asiat. Kansallisessa kilpailussa järjestäjä päättää arvostelutuomariston ja tuomaristonpuheenjohtajan.

Arvokilpailuihin lajiryhmä nimeää kilpailun tuomariston.

3.2 Tiimipäällikkö

Kuljettaja voi nimetä itselleen tiimipäällikön. Kuljettajan on ilmoitettava tiimipäällikön nimi viimeistään kilpailupaikalla ilmoittautumisen yhteydessä. Tiimipäällikkö voi toimia kuljettajan virallisena edustajana aikalisän, luovuttamisen tms. kilpailuun liittyvän operatiivisen viestien välittäjänä. Tiimipäälliköllä on oikeus osallistua mm. ohjaajakokouksiin.

3.3 Kilpailun aikaiset kokoukset

Kilpailujohtaja, arvostelutuomari 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 olla paikalla koko kokouksen ajan. Jos kuljettaja on poissa ohjaajakokouksesta, järjestäjä voi määrätä poisjännistä kilpailijalle sakon tai sulkea kilpailija pois kilpailusta.

3.3.1 Vastalauseet

Kilpailussa on kaksi tuomaristoa: arvostelutuomaristo, joka pisteyttää kuljettajien toiminnan radalla sekä kilpailun tuomaristo, joka hoitaa mm. vastalause-asiat.

Jos kilpailija haluaa tehdä vastalauseen, tulee hänen välittömästi ottaa yhteys joko kilpailijoiden yhdyshenkilöön, kilpailunjohtajaan, kilpailutapahtuman johtajaan tai lähettäjänsä. He ilmoittavat asiasta ensisijaisesti kilpailun tuomaristolle, joka käsittelee asian, sekä arvostelutuomaristolle. Ennen vastalauseen käsittelyä ei voida jatkaa kilpailua niiden kilpailijoiden osalta, keitä vastalause koskee. Vastalauseen tekemisen periaatteet löytyvät AKK:n sääntökirjasta autokilpailuiden kansalliset määräykset kohdasta 92-98.

Tulee kuitenkin ottaa huomioon, että arvostelutuomarit pisteyttävät ajosuoritukset sen perusteella, mitä

heidän sijaintiinsa näkyy.

Vastalause tulee tehdä välittömästi huomion jälkeen. Vastalause tehdään aina myös kirjallisesti ja siinä voidaan käsitellä vain yksi ilmoitettu asia. Vastalausemaksu AKK:n sääntökirjan hinnaston mukaan ja se tulee toimittaa käteisellä vastalauseen yhteydessä. Mikäli vastalause hyväksytään, maksu palautetaan. Jos vastalausea ei hyväksytä, maksu jää järjestäjälle

3.4 Yleiset varikko-, rata- sekä kilpailualueäännöt

Varikkohenkilökunnalle suositellaan pitkähihaisia paitoja sekä pitkiä housuja varikolla työskennellessään. Ratavarikolla suositellaan kaikille auton kanssa työskenteleville tiimin jäsenille samanlaista vaateetusta.

3.5 Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin

AKK pidättää oikeuden muuttaa tässä sääntökirjassa mainittuja sääntöjä sekä määräyksiä.

3.6 Merkinantolippu

Nopeusajon sääntöjen mukaiset liput, vihreällä lipulla lisätarkennus

3.6.1 Vihreä lippu

Rata on vapaa kilpailmiseen.

3.6.2 Keltainen lippu

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

3.6.3 Punainen lippu

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

3.7 Esitysajot ja yleisökydytykset

Matkustajien kyyditseminen on sallittua ainoastaan erillisellä kyyditsemiseen tarkoitettulla ajovuorolla tai kilpailunjohtajan erillisellä luvalla. Kyyditettävällä tulee olla pitkähihainen paita, pitkät housut, umpikengät sekä hyväksynnät täyttävä kypärä (kohta 5.1.1.).

4. Tekninen katsastus

4.1 Sääntöjenmukaisuuskatsastukset

4.1.1 Katsastuskortti ja kilpailun katsastus

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

Osallistukseen kilpailuun jokaisen auton tulee omata AKK:n katsastuskortti sekä läpäistä kilpailun katsastus.

4.2 vahingot

Jos auto on vahingoittunut kolarin tai muun vahingon seurauksesta voidaan kilpailijan osallistuminen kilpailuun evätä ennen uusintakatsastusta.

5. Vaaditut turvavarusteet

5.1 Kuljettajan turvavarusteet

5.1.1 Kypärä

Ohjaajien on harjoituksissa, lajitteluissa sekä kilpailuissa käytettävä liite J kohdan XX mukaista kypärää.

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 tulenkkestävä ajohaalari, nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävaraiset käsineet sekä nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävaraiset ajokengät jotka peittävät säären ajopuvun lahkeeseen saakka.

Suosittelaa käytettäväksi liite J:n kohdan XX rata-ajossa käytettäviä ajovarusteita.

5.1.3 Niskatuki

Autourheilun tarkoitettu niskatuki on kuljettajalle paikallinen.

HANS-niskatuen käyttöä suositellaan.

5.2 Istuimet

Kaikki autossa käytettävät istuimet tulee olla autourheilukäyttöön tarkoitettuja korkeaselkänöjaisia kuppi-istuimia. Suositellaan käytettäväksi FIA-hyväksytyjä istuimia.

5.3 Turvavyöt

Liite J:n Art 253 mukaan

5.4 Turvakaaret

Jokainen auto tulee varustaa turvakaarilla jotka vastaa- vat vähintään AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan 253-8

mukaisia vaatimuksia. Turvakaarissa tulee lisäksi olla kaksinkertaiset oviputket joista ylempi ulottuu kuljettajan lonkkatason yläpuolelle.

Päällekkäisten oviputkien väliin saa lisätä pystysuoria vahvistuksia.

Muuten oviputket kohdan 8.3.2.1.2 mukaisesti.

Kattovahvistukset kohdan 8.3.2.1.3 mukaisesti.

Taivutusten ja liitosten vahvistukset kohdan 8.3.2.1.5 mukaisesti.

Turvakehikon kiinnitys korikehikkoon kohdan 8.3.2.6 mukaisesti.

Tulokasluokassa myös liite K:n kuvien K-1, K-2 ja K-3 mukaiset turvakaaret ovat sallittuja.

5.5 Kiinnitystarvikkeet

Istuimet tulee kiinnittää AKK:n sääntökirjan liite J:n mukaisesti.

5.6 Sammutusvarusteet / järjestelmät

Jokaisessa autossa tulee olla vähintään yksi sammutin. Sammutinaineen vähimmäismäärä on jauhesammuttimelle 2.0 kg tai vaahdosammuttimelle 2.4 kg. Jokainen sammutin on suojattava riittävästi ja kiinnitettävä siten että kiinnityspaikka kestää auton heilahtelut. Sammuttimen (sammuttimien) tulee olla helposti kuljettajan ulottuvilla. Sammuttimen tulee täyttää sääntökirjan liite J:n kohdan 7.3 kansallinen lisäys.

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

5.7 Hinauslenkit

Liite J art 253 kohta 10.

6. Kilpa-ajoneuvot

6.1 Ajoneuvon soveltuvuus

Auton tulee olla vetotavaltaan takavetoinen. Alun perin nelivetoisen autoa voidaan muuttaa takavetoiseksi voimansiirtoa muokkaamalla. Alun perin etuvetoisen auton voi muuttaa takavetoiseksi AKK:n sääntökirjan Special Saloon -sääntöjen kohdan 4.3. kuvan 279-1 mukaisesti. On huomioitava, että tällä tavoin toteutettu auto ei välttämättä täyty useiden muiden maiden /sarjojen kansallisia sääntöjä.

6.2 Moottori sekä voimansiirto

Moottori sekä voimansiirto ovat vapaavalinnaisia, eikä niiden tarvitse olla alun perin kyseiseen automalliin tarkoitettuja. 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 pakokaasuahtimia, mekaanisia ahtimia tai kemiallista ahtamista.

Voimansiirto on vapaa, vaihteiston valinta on vapaa, kytkimien sekä kytkimien käyttösyntereiden valinta on vapaa. Tasauspyörästön, kardaaniksielin sekä vetoakselien valinta on vapaa. Kardaani on suojattava kardaanilenkillä molempien nivelten kohdalta. Kardaanilenkki saa olla korkeintaan 50 mm etäisyydellä nivelestä. Kardaanilenkin on oltava valmistettu vähintään 5 mm paksuisesta ja vähintään 50 mm leveästä teräslevystä.

Moottorissa, voimansiirrossa 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 korirakenne tulee säilyttää alkuperäisen kaltaisena. Auton runkoa ei saa muuttaa. Auton itsekantavaa koria ei saa muuttaa, poistaa tai korvata iskunvaimentimien yläkiinnityspisteiden väliseltä alueelta poislukien kattomateriaalin korvaaminen alkuperäisen kaltaisella materiaalilla sekä vetotavan muutos kohdan 6.1 määrittelemällä tavalla. Auton jousitus on vapaa muutoksille. Pyörien tuenta on vapaa. Korin muuttaminen pyörännuunnan muutoksia sekä istuimien kiinnitystä varten on sallittu. Etu- ja takapään alkuperäinen tai vastaava törmäys suoja tulee säilyttää.

Auton tulipeltiin sekä kardaanitunneliin saa tehdä muutoksia. Muutokset tulee tehdä asianmukaisesti ja autossa tulee muutosten jälkeen olla tiivis tulipelti moottorin ja ohjaamon välissä estämässä tulen pääsyn ohjaamoon.

6.4 Polttoainejärjestelmä

Polttoainejärjestelmä on vapaa. Polttoaineletkujen ja liittimien tulee olla alkuperäistä vastaavia tai parempia 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 olla kilpailukäyttöön tarkoitettua metallikudoshävistettyä letkua. Polttoaineletkut tulee olla moottoritilassa riittävän etäällä tai riittävän hyvin suojattuna kuumista kohteista kuten pakosarja, turbo tai pakoputkisto.

Polttoainesäiliö tulee olla auton alkuperäinen alkuperäisellä paikalla tai autourheiluun hyväksytty tarkoitettu turvatankki. Turvatankki tulee olla koteloituna umpinaisella uloshengittävällä kotelolla.

Turvavaahdon käyttöä kaikissa tankeissa suositellaan, turvatankissa vaahdot on pakollinen. Polttoaineen täyttöputki tai sen kansi eivät saa olla ohjaamotilassa. Polttoaineen täyttöputki tai sen kansi eivät saa ulottua korin ulkopuolelle. Täyttöputken kansi on oltava tiiviisti suljettavissa. Täyttöputken ja tankin huohotinputken pää on asennettava vähintään 250 mm:n päähän ohjaamon ovista ja ikkunoista.

Polttoaine Liite J kohdan 252 mukana.

Kilpailun johdolla on oikeus ottaa näyte siitä poltonesteestä, jota on käytetty kilpailun tai harjoitusten aikana.

6.5 Sähköjärjestelmä

Sähköjärjestelmä on vapaa, mutta autossa on oltava toimiva valojärjestelmä joka pitää sisällään vähimmillään etu-, taka- ja jarruvalot. Autoon on asennettava myös tarkoituksenmukainen eteenpäin näyttävä vähintään 15 cm leveä lisäjarruvalo keskelle tuulilasin yläreunaan. Kaikki eturenkaisiin vaikuttavat jarrujärjestelmät, jotka eivät sytytä jarruvaloja ovat kiellettyjä.

Sähköjohdot on suojattava oikosulkua vastaan ja ohjaamon läpi kulkevat sähköjohdot on suojattava turvallisesti. Sähköinen huurteenpoistolaite 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. Ulkopuolinen päävirtakatkaisin on sijoitettava tuulilasitolpan alakulman läheisyyteen. Sisäpuolisen katkaisijan tulee olla kuljettajan käsittelävissä kun kuljettaja on omalla istuimellaan vähin kiinnitettynä. Suositellaan että päävirtakatkaisija on myös matkustajien käytettävissä. Pääkytkin tulee merkitä sääntökirjassa mainitulla merkillä.

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

6.6 Pakosarja / -putki

Pakosarja / pakoputkisto on vapaa. Maksimi äänenpaine on 110 dB, tämän lisäksi useissa kilpailutapahtumissa maksimi äänenpaine voi olla huomattavasti alaisempi. Maksimi äänenpaine ilmoitetaan kilpailukohtaisesti kilpailukutsussa Suositellaan katalyysaattorin 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 nestevoutoja.

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. Rasituksenkestö 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 voutoja. 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 asi-

anmukaisesti kiinnitetty siten että niillä ei ole mahdollisuutta irrota ajon aikana. Auton ovissa on sisäpuolella oltava alkuperäiset ovipahvit tai ne on korvattava yhte-näisellä, palamattomalla materiaalilla (esim. alumiini tai hiilikuitu).

6.11 Ulkokuori

Auton korin tulee olla edustavassa kunnossa läpi kilpailun, puskurit tulee olla kiinnitettyinä. Jos auton koriin tulee vahinkoja kesken kilpailun, on ne pyrittävä korjamaan niin hyvin kuin aika ja paikka sen mahdollistavat.

Korisarjat, spoilerit tai eri materiaaleista valmistetut ovet, luukut sekä lokasuojat ovat sallittuja. Ovien ja luukkujen tulee olla asianmukaisesti kiinnitettyjä sekä niiden on oltava ulkoapäin avattavissa, konepellin alkuperäinen lukitus on poistettava. Kaikissa autoissa on oltava pakollisina varusteina 2 ulkopuolista taustapeiliä, suositellaan sisällä olevaa yhtä taustapeiliä.

6.12 Ikkunat/ikkunasuojat

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

Tuulilasin on oltava joko laminoitua lasia, jossa lämmitysvastus on sallittu tai vähintään 5mm paksuista polykarbonaattia. Suositellaan laminoidun lasisen tuulilasin käyttöä. Tuulilasissa tulee olla huurteenpoistojärjestelmä. Ikkunoiden tulee olla suljettuna sekä mahdollisen turvaverkon kiinnitettynä suorituksen aikana. Kuljettajanpuoleisen sivulasin tulee olla suljettuna ajon aikana. Kilpailunjohtajan luvalla voidaan pitää apukuljettajan puoleista ikkunaa kokonaan avoimena.

7. Renkaat

7.1 Renkaiden soveltuvuus

Renkaiden on oltava Suomessa tieliikennekäyttöön hyväksytyjä katurenkaita. Renkaan maksimileveys on

275/X/X määriteltynä rengasmerkinnässä. Nastarenkaiden käyttö on kiellettyä.

8. Kilpailun kulku

8.1 Ohjaajakokous

Kilpailupäivänä ohjaajakokouksessa arvostelutuomari esittää rata-alueen, jossa kilpailu tapahtuu sekä kertoo ajotavan kriteerit, joita kilpailijoiden odotetaan kilpailun aikana toteuttavan.

Paras kilpailija on se, joka vallitsevilla olosuhteilla pystyy parhaiten esittämään niitä asioita, tekniikoita sekä taidokkuutta, joita arvostelutuomarit ohjaajakokouksessa peräänkuuluttavat.

8.2 Harjoittelu

Ennen lajittelua kuljettajilla on mahdollisuus harjoittelujaksioon, joiden aikana he voivat tutustua arvostelualueeseen. Harjoittelun aikana arvostelutuomari tarkkailee autojen ajonopeuksia ja tekee tarvittavat muistiinpanot lajittelun pisteytystä ajatellen.

Arvostelutuomari tarkkailee myös autojen ajolinjoja sekä transiitikohtia ja voi tarvittaessa muuttaa arvostelutavaa rataa.

8.3 Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue

Renkaiden lämmittäminen ajamalla siihen osoitetulla renkaiden- sekä jarrujenlämmittelyalueella on mahdollisuksien mukaan sallittu. Lämmittelyalueelle pääsee ensisijaisesti seuraavana ajovuorossa olevat kuljettajat. Lämmittelyalueelle pääsee varikkovastaavan tai lähetäjän luvalla.

8.4 Lajittelu

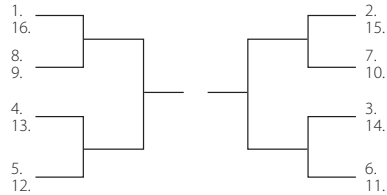
Harjoitusten jälkeen ajetaan lajittelu jonka perusteella parhaat kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Lajittelu ajetaan järjestäjän määräämässä järjestyksessä. Lajittelussa jokainen kuljettaja ajaa arvostelualueen yksin ja kolme arvostelutuomaria pisteyttää ajon annettuja tuomarointisääntöjä noudattaen.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

Kilpailijoiden tulee olla lähdön keräilyalueella ennen lajittelun alkua. Jos kilpailija ei ole lähdönkeräilyalueella ennen omaa suoritusvuoroaan, karsiutuu hän kilpailusta.

8.5 Pudotuskaavio

Lajittelun perusteella kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Pariajat ajetaan lähtökohtaisesti kuudentoista auton kaaviolla (top16). Osallistujamäärästä riippuen voidaan käyttää myös top8 ja top32 kaavioita.

Kuljettajat sijoitetaan kaavioon lajittelupisteiden perusteella siten että parhaiten lajittelussa sijoittunut kuljettaja ajaa ensimmäisen kaksintaistelun viimeistä kaavioon pääsystä kuljettajaa vastaan, toinen ajaa ensimmäisen kaksintaistelun toiseksi viimeistä kaavioon pääsystä kuljettajaa vastaan.



8.6 Finaalien pariajokaavio

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 arvostelutuomari päättää paremmin suoriutuneen kuljettajan jatkoon ja huonommin suoriutunut kuljettaja tippuu pois kilpailusta. Jos kahden ensimmäisen ajon jälkeen kuljettajat ovat suoriutuneet tasavertaisesti, ajetaan uusintalähdöt (one more time) samalla tavalla.

Pariajoja jatketaan tällä tavalla kunnes lopulta finaali kaksikosta 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.

8.7 Sarjapisteytys

Sarjasäännöt määrittävät ko. sarjan pisteytyksen.

8.8 Viiden minuutin aikalisä

Jokainen kuljettaja voi käyttää viiden minuutin aikalisän kerran lajittelun aikana sekä kerran pariajon aikana. Aikalisan käytöstä voi ilmoittaa tiimpäällikkö tai kilpailija ja se ilmoitetaan kilpailunjohtajalle, kilpailutahtumanjohtajalle, lähetäjälle tai erikseen nimetyille toimihenkilöille. Aikalisan käytöstä ilmoitetaan arvostelutuomaristolle ja kun kyseisen kuljettajan seuraava vuoro lähteä kilpailusuoritukseen tulee, käynnistää arvostelutuomari kelloa ja ottaa viiden minuuttia aikaa.

Jos kuljettaja ehtii tämän viiden 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 kilpailusuorituksensa loppuneeksi.

Lajittelussa tämä tarkoittaa sitä että mahdollisesti ajettu lajittelusuoritus jää kilpailijan viimeiseksi tai jos kilpailija ei ole ajanut yhtäkään lajittelusuoritusta jää hän ilman sijoitusta. Pariajossa tämä tarkoittaa tappiota ja toinen

kuljettaja jatkaa kaaviossa eteenpäin. Renkaiden vaihto ei kuulu aikalisän piiriin.

9. Arvostelutuomarointi

9.1 Yleistä tuomaroinnista

Driftingissä haetaan kuljettajaa joka pystyy kuljettamaan arvostelualueen läpi arvostelutuomariston ennalta määräämää ajolinjaa pitkin mahdollisimman isolla luistokulmalla mahdollisimman nopeasti.

9.2 Tuomarointiperusteet

Tuomarointi suoritetaan tarkkailemalla auton ajolinjaa, luistokulmaa sekä nopeutta, läpi arvostelualueen. Lisäksi arvostelutuomaristolla on mahdollisuus pisteyttää muita tekijöitä kuten vaikuttavuus kaasun käyttö, suunnanmuutosten samanaikaisuus. Arvostelutuomarit pisteyttävät kuljettajan ajosuorituksen kilpailun säännöissä kerrottujen määreiden mukaan. Kilpailun eri osien, lajittelun sekä pariajon tuomaroinnit eroavat joiltain osin toisistaan.

9.2.1 Lajittelu

9.2.1.1 Ajolinja

Arvostelutuomaristo pisteyttää kuljettajan ajolinjat tarkkailemalla koko arvostelualueen ajolinjoja ja vertaamalla niitä ennalta määritettyihin leikkauspisteisiin (clipping-point)/alueisiin, jotka on kuljettajien kanssa käyty läpi kuljettajakokouksessa.

9.2.1.2 Luistokulma

Kuljettajan tulee ajaa mahdollisimman isolla ja tasaisella luistokulmalla, jonka pystyy pitämään koko suoritusalueen läpi.

9.2.1.3 Nopeus

Arvostelutuomaristo pisteyttää kuljettajan nopeuden tarkkailemalla koko arvostelualueen nopeutta sekä nopeuden hallintaa. Nopeuden tulisi olla mahdollisimman kova ja tasalaatuinen auton ominaisuuksiin nähden koko suoritusalueen ajan. Nopeutta hallitaan ajamalla maksimaalisella kulmalla sen lisäksi jarruilla. Nopeudenmittauslaitteella voidaan mitata nopeutta halutusta kohtaa.

9.2.1.4 Vaikutus

Arvostelutuomaristo pisteyttää lisäksi suorituksen vaikuttavuutta (Show-pisteet).

9.2.2 Pariajo

Pariajossa kahta samaan aikaan radalla ajavaa kuljettajaa verrataan toisiinsa. Tuomaristo ilmoittaa parin suoritusten jälkeen kumpi kuljettajista menee jatkkoon.

9.2.2.1 Johtava auto

Johtavan auton tulee pystyä ajamaan hyvä suoritus koko arvostelualueella huolimatta takana olevan auton painostuksesta. Johtavan auton suorituksen tulee keskittyä clipping- pointtien / alueiden läheltä ajamiseen maksimaalisella kulmalla, nopeudella sekä vaikuttavuudella.

9.2.2.2 Seuraava auto

Seuraavan auton tulee seurata johtavan auton ajolinjoja ja ajaa mahdollisimman lähellä johtavaa autoa mahdollisimman suuressa luistokulmassa.

9.2.2.3 Lähtöshikaani

Pariajon lähtökiihdytyksessä parin lähekkäin pysyminen entryyn saakka varmistetaan johtavan auton lähtöshikaanilla tai vastaavalla järjestelyllä.

9.2.2.4 Vilppilähtö

Vilppilähdön tapahtuessa lähtö uusitaan.

9.3. Tarkennukset arvosteluperusteisiin

Pistevähennykset ja muut tarkennukset ilmoitetaan kilpailun säännöissä, sarjasäännöissä ja/tai ohjaajakokouksissa tarvittaessa.

9.4. Nollapisteytys

Ylimääräinen vastaheitto, spinnaus, driftaamisen loppuminen, osuma tai ulosajo, joka vaikuttaa suoritukseen, suoraan ajaminen, toistuva osuminen ratamerkkeihin, ohittaminen väärää ajolinjaa käyttäen, ohitetuksi tuleminen väärää ajolinjaa käyttäen sekä auton selkeä ja toistuva aliohjaautuminen (puskeminen) aiheuttaa nolla pistettä.