RALLI • RALLISPRINT • RALLICROSS • RATA-AJO • JOKAMIEHENLUOKKA • KARTING • CROSSKART • AUTOSUUNNISTUS

HANAA!

SUOMALAINEN AUTOURHEILULEHTI

Tilaa Hanaa!

ja tiedät mitä kotimaisessa autourheilussa tapahtuu



Tilaukset: hanaa.fi • info@hanaa.fi • 0400 245 459 (ark. 9–16)

SKANNAA JA TILAA

DRIFTING LAJISÄÄNNÖT

Osa I - Lajisäännöt

1. Yleiset kilpailusäännöt

1.1. Kilpailun järjestäminen
1.2. SM-sarjasäännöt
1.3. Sarjapisteytys
1.4. Henkilökunta
1.5. Kilpailun aikaiset kokoukset
1.6. Lähdön keräilyalue (line-up) ja lähtö
1.7. Kilparadan suunnitteleminen
1.8. Turvallisuus
1.9. Suojavyöhykkeet
1.10. Toimitsijoiden sijainti
1.11. Ensiapu
1.12. Pelastustoiminta
1.13. Kilparatojen tarkastus
1.14. Arvostelualue
1.15. Autojen huoltaminen / korjaaminen
1.16. Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue
1.18. Varikot
1.19. Viiden minuutin aikalisä
1.20. Vastalauseet
1.21. Kilpailijan edustajat
1.22. Merkinantoliput
1.23. Esitysajot ja yleisökyydityksen
1.24. Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin

2. Osanottajat

2.1. Kilpailijat
2.2. Auton vaihto
2.3. Ilmoittautuminen
2.4. Osanottomaksut

3. Kilpailun kulku

3.1. Ohjaajainfo
3.2. Katsastuksen suoritus
3.3. Liikennöiminen ajosuuntaa vastaan
3.4. Ympäriajo ja törmäykset kilpailuissa
3.5. Harjoitukset
3.6. Lajittelu
3.7. Pariajokaavio
3.8. Tulokset

4. Arvostelutuomarointi

4.1. Arvostelutuomaristo
4.2. Arvostelutuomarointiperusteet
4.3. Nollapisteytys
4.4. Tasatulostilanteet lajittelussa
4.5. Pariajossa tapahtuvat kontakti- ja kolaritilanteet
4.6. Kilpailun viivyttäminen
4.7. Tarkennukset arvosteluperusteisiin
4.8. Sääolosuhteiden vaikutus

Osa II - Tekniikka

1. Kilpa-ajoneuvot

1.1. Ajoneuvojen kelpoisuus

2. Kori

2.1. Ulkopuoli
2.2. Ohjaamo
2.3 Paloseinät
2.4. Korimuutokset
2.5. Turvakehikko
2.6. Puskurit
2.7. Alusta ja jarrut
2.8. Moottori
2.9. Voimansiirto
2.10. Sähköjärjestelmä
2.11. Vaaditut turvavarusteet
2.12 Sääntöjenmukaisuuskatsastukset

Osa III – Muut luokat

1. Pro2-luokka

1.1. Erityismääräykset Pro2-luokalle
1.2. Turvavyöt
1.3. Lisäjarruvalo
1.4. Päävirtakatkaisija
1.5. Renkaat

Määritelmä

Drifting on näyttävä, vauhdikas ja nopeatempoinen moottoriurheilulaji, jossa taitavat kuljettajat ajavat tehokkailla takavetoisilla autoilla suljetulla kestopäällysteisellä radalla.

Tarkoituksena on ajaa autolla hallitussa, katkeamattomassa sivuluistossa läpi ennalta määritellyn mutkayhdistelmän, kuten esimerkiksi moottoriradan useammasta peräkkäisestä mutkasta muodostuvan suoritusalueen.

Drifting kilpailun merkittävin ero verrattuna lähes kaikkiin muihin moottoriurheilulajeihin on ajanoton puuttuminen. Kilpailijoiden paremmuusjärjestystä ei ratkaista kellon avulla tarkastellen sitä, kuka suoriutuu suorituksesta nopeimmin.

Drifting kilpailusuorituksen arvostelee arvostelutuomaristo, joka tarkkailee suorituksen ajolinjaa, ajoneuvon luistokulmaa ja kuljettajan nopeudenhallintaa/tyyliä suorituksen aikana, ja vertaa tätä kuljettajille ennalta annettuihin kriteereihin kyseisen radan suorittamiseksi maksimipistein.

Kilpailu koostuu yksilösuorituksina ajettavista lajitteluajoista, ja sen jälkeen parisuorituksina ajettavasta yksinkertaisesta pudotuskaaviosta.

Suoritusalueella on maksimissaan kaksi ajoneuvoa yhtäaikaisesti kilpailun aikana, pois lukien harjoitukset ja näytösajot.

Kilpailukalustona lajissa käytetään tarkoituksenmukaisesti rakennettuja takavetoisia autoja. Autojen lähtökohtana tulee olla sarjavalmisteinen henkilöauto. Autojen rakentelun suhteen tekniset säännöt antavat melko paljon vapauksia mm. vierasmoottoreiden käytön ollessa sallittua. Kuitenkin turvallisuustekijät ovat tarkoin säänneltyjä, ja näiltä osin autot ovatkin verrattavissa muiden ratalajien kalustoon. Yleisesti ottaen lajille on ominaista, että kilpailijat harrastavat lajia kokonaisuutena, johon kuuluu ajamisen lisäksi myös autojen kehittäminen ja rakentelu. Kalusto lajissa on näyttävää, laadukkaasti rakennettua, turvallista ja Suomessa yleisesti kansainvälisenkin tarkastelun kestävää.

Suomessa driftingiä ajetaan eri luokissa ja sarjoissa. Nämä säännöt määrittävät Pro ja Pro2-luokan laji- ja tekniset säännöt, sekä antavat pohjan muiden luokkien säännöille.

Osa I - Lajisäännöt

1. Yleiset kilpailusäännöt

1.1. Kilpailun järjestäminen

Kalenterin vahvistamisen jälkeen on kilpailua pidettävä kalenterikilpailuna. Lupamaksut on suoritettava huolimatta siitä, järjestetäänkö kilpailu vai ei.

Luvan kilpailun järjestämiseen myöntää AKK järjestävän seuran määrämuotoiselle lomakkeelle tekemän hakemuksen perusteella.

Jos kilpailussa halutaan ajaa luokkia, joita ei ole sääntökirjassa tai lajin säännöissä, tulee ko. luokkien järjestämislupa hakea AKK:lta vähintään kaksi (2) kk ennen kilpailun suunniteltua ajankohtaa.

1.2. SM-sarjasäännöt

SM-sarjat julkaisevat sarjasääntönsä viimeistään 4kk ennen sarjan alkua.

1.3. Sarjapisteytys

Sarjasäännöt määrittävät ko. sarjan pisteytyksen.

1.4. Henkilökunta

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

1 = 1. tason päätoimitsijalisenssi
P = Perustoimitsijalisenssi
KL = Kilpailijalisenssi
Pakollinen tehtävä kilpailuluvan saamiseksi

Tehtävä	KV/SM/CUP/NEZ	Kansallinen	Harjoitus
Kilpailunjohtaja	**1**	**1**	**1**
Kilpailutapahtuman johtaja	**1**	**P**	**P**
Kilpailusihteeri	**1**	**P**	**P**
Turvapäällikkö	**1**	**1**	**P**
Katsastuspäällikkö	**1**	**P**	**P**
Arvostelutuomaristo	**P**	**P/KL**	**P/KL**
Lähettäjä	**P**	**P/K**L	**P/KL**
Tuomariston PJ	**1**	**1**	**P/KL**
Ympäristövastaava	**P/KL**	**P/KL**	**P/KL**
Kilpailijoiden yhdyshenkilö	**P/KL**	**P/KL**	**P/KL**

Katsastuspäälliköllä on oltava ko. tason tekniikan toimitsijalisenssi.
Driftingissä voi toimia driftingin päätoimitsijalisenssillä tai nopeuden 1-tason päätoimitsijalisenssillä missä tahansa yllä olevaan taulukkoon merkityssä 1-tason tehtävässä.
Driftingissä voi toimia minkä tahansa lajin perustoimitsijalisenssillä missä tahansa yllä olevaan taulukkoon merkityssä perustason tehtävässä.

1.4.1. Arvostelutuomari

Arvostelutuomareiden tulee määrittää pisteet ja tulokset jokaista kuljettajaa koskien käyttäen arvostelun kilpailun/sarjan säännöissä määritettyjä tuomarointisääntöjä. Arvostelutuomareiden tulee merkitä ja saattaa jakeluun kaikkien kilpatapahtumien sekä muiden ratatapahtumien (kuten harjoitusten aikaisten ajonopeuksien) tulokset ilman turhia viiveitä. Arvostelutuomareiden tulee pitää kirjaa kaikista kilpailutapahtumista, pisteytyksistä, pisteytyksiin johtaneista virheistä, kilpailukaavioista, lajittelupisteistä, kilpailutuloksista sekä kaikista muista lajittelun ja kilpailun pisteyttämisiin johtavista asioista. Arvostelutuomareiden tulee laskea ja julkaista viralliset tulokset ilman turhia viiveitä sen jälkeen, kun kilpailunjohtaja on ilmoittanut kilpailun päättyneeksi sekä mahdolliset vastalauseet käsitellyksi. Arvostelutuomarin tulee olla tietoinen driftingin ja sen tuomaroinnin erityispiirteistä. Lajiryhmä ylläpitää tuomareina toimineiden listaa ja päivittää sitä tarpeen mukaan.

1.4.2. Lähettäjä

Lähettäjä toimii suoraan kilpailunjohtajan ja arvostelutuomaristoon alaisuudessa ja on koko kilpailun ajan suorassa yhteydessä kilpailunjohtajaan ja arvostelutuomaristoon. Lähettäjällä voi olla avustaja. Lähettäjä hyväksyy lähetyskomennon koko kilpailun ajan vain kilpailunjohtajalta (ja/ tai kilpailutapahtumanjohtajalta) tai arvostelutuomaristolta. Lähetyksen saa keskeyttää kilpailunjohtaja (ja / tai kilpailutapahtumanjohtaja), arvostelutuomaristo tai turvallisuuspäällikkö.

1.4.3. Kilpailun tuomaristo

Kilpailunjärjestäjä päättää arvostelutuomariston kolme

jäsentä, kansallisissa sarjoissa järjestäjä voi etsiä itselleen sopivan tuomariston puheenjohtajan sekä hyväksyttää sen lajiryhmällä sähköpostitse etukäteen. Tuomariston puheenjohtajan toimenkuvaan kuuluu AKK:n pykälän 67 määrittämät asiat.

Arvostelutuomariston toimenkuvaan kuuluu kulloinkin käytettävän rataprofiilin ja arvostelukriteereiden määrittäminen ja kilpailijoiden paremmuusjärjestykseen asettaminen.

1.4.4. Tuomariston puheenjohtajan tehtävät

Hänen on oltava läsnä radan turvallisuustarkastuksessa, katsastuksessa, harjoituksissa ja kilpailussa sekä mahdollisessa jälkikatsastuksessa. Hänen on tarkistettava, että kilpailussa jaetaan kohtuulliset palkinnot ja niistä tiedotetaan. Hänen tehtävänänsä on mm. todeta luvat ja vakuutukset, jotka AKK ja viranomaiset ovat määränneet ja jotka käyvät ilmi ilmoituksesta, joka tuomariston puheenjohtajan on täytettävä ja toimitettava AKK:lle sekä kilpailun järjestäjälle viimeistään 14 vrk kilpailun päättymisen jälkeen. Voimassa olevat säännöt velvoittavat häntä kuitenkin kiinnittämään erityistä huomiota kilpailun järjestelyyn ja läpiviemiseen. Tuomariston kokousten pöytäkirjat tulee laatia sähköiseen muotoon.

1.4.5. Turvallisuuspäällikkö kilpailuissa

Turvallisuuspäällikkö on kilpailuissa pakollinen. Turvallisuuspäälliköllä voi olla apulaisia. Turvallisuuspäällikön tehtäviin kuuluu ensisijaisesti yleisön, toimitsijoiden ja kilpailijoiden yleisen turvallisuuden valvonta, sekä radan turvallisuuslaitteiden valvonta. Kilpailijoiden henkilökohtaisten ja kilpa-auton turvallisuuslaitteiden tarkastus kuuluu katsastukselle. Kilpailun aikana turvallisuuspäällikön on oltava koko ajan kilpailunjohtajan tavoitettavissa. Turvallisuuspäällikkö kuuluu onnettomuuksien selvityslautakuntaan.

Tehtävät:

- Suunnittelee kilpailunjohtajan ja pelastustoiminnan vastuuhenkilön kanssa ensivasteen sijainnin ja määrän, ottaen huomioon turvatarkastuksen ja turvasuunnitelman sisällön.
- Suunnittelee ensiapuryhmien, yksittäisten palomiesten ja sammuttimien sijoituksen.
- Ottaa selville lähimmät päivystävät lääkärit, sairaalat ja sairasautot sekä tekee ja toimittaa ensiapusuunnitelman.
- Suunnittelee järjestyksenvalvojien päällikön kanssa järjestyksenvalvojien sijoituksen ja toimintaohjeet.
- Hankkii kilpailun johtajan kanssa hinausautot, opastaa ja valvoo niiden toimintaa.
- Laatii kilpailulle pelastussuunnitelman (turvasuunnitelma) josta ilmenee edellä mainittujen tehtävien suoritus sekä muut turvallisuuteen liittyvät asiat.
- Tekee kilpailunjohtajan kanssa viestisuunnitelman.

1.4.6. Kuuluttaja

Kilpailussa vaaditaan kuuluttaja, joka on perehtynyt autourheilun sekä lajin ajan tasalla oleviin sääntöihin. Kuuluttaja saa ainoastaan kilpailun johtajan käskystä kutsua tai antaa määräyksiä kilpailun lääkärille, ensihoitoyksikölle tai toimitsijoille. Kuuluttajalla täytyy olla yhteys tulospalveluun voidakseen kertoa tarkkoja tietoja kilpailutapahtumista kilpailua seuraaville ihmisille.

1.4.7. Kilpailijoiden yhdyshenkilö(t)

Kilpailijoiden yhdyshenkilö toimii kilpailunjärjestäjän ja kilpailijoiden välisenä puolueettomana yhdyshenkilönä ja tiedonvälittäjänä. Yhdyshenkilö toimittaa viestiä kilpailunjärjestäjältä kilpailijoille ja kilpailijoilta järjestäjän eri osa-alueille. Hänen tulee antaa kilpailijoiden esittämiin kysymyksiin mahdollisimman tarkat vastaukset. Yhdyshenkilöllä on läsnäolo- ja puheoikeus tuomariston kokouksessa. Yhdyshenkilön tulee välttää asioiden viemistä kilpailun johdolle, jos asia on muuten tai muiden organisaation henkilöiden kanssa selvitettävissä.

Yhdyshenkilö tulee olla helposti tunnistettavissa:

- selvästi havaittava tunnus, joka mainitaan kilpailijaohjeessa
- mahdollisesti valokuva kilpailijaohjeessa ja / tai virallisella ilmoitustaululla
- yhteystiedot kilpailijaohjeessa

1.4.8. Kilpailun johtajan muistio

1. Radantarkastuksesta, mikäli sellaista ei esim. väliaikaisella radalla ole, sovitaan hyvissä ajoin ennen kilpailupäivää tuomariston puheenjohtajan kanssa.
2. Ilmoitus yleisötilaisuudesta lähetetään poliisiviranomaiselle sekä muille suorituspaikan vaatimille viranomaisille.
3. Kilpailulupahakemus täytetään ja lähetetään sähköpostitse viimeistään kuukautta ennen kilpailupäivää, KV-, SM- ja Cup viimeistään 2 kk ennen kilpailupäivää AKK:lle. Lupa ja säännöt lähetetään kilpailun tpj:lle, joka toimittaa ne tarkastuksen jälkeen AKK:n toimistolle. Hyväksytty lupa tulee sähköpostitse kilpailun järjestäjälle.
4. Kilpailua ei saa pitää ennen kuin kilpailun johtaja on saanut seuraavat asiapaperit: Poliisin ja muiden viranomaisten lupa, AKK:n kilpailulupa ja vakuutustodistus.
5. Kilpailun johtaja valmistelee ja esittelee hänen kauttaan tuomaristolle tulevat asiat.
6. Kilpailun päättymisen jälkeen vaadittavat toimenpiteet:

a. Tulosluettelo on esitettävä kilpailijoille ennalta ilmoitetussa paikassa ja ennalta määrättyyn aikaan.

b. Odotettava, kunnes vastalauseaika on kulunut umpeen.

c. Tuomarit käsittelevät mahdolliset vastalauseet, antavat niistä päätöksensä sekä korjaavat tästä aiheutuneet muutokset tulosluetteloon, kirjoittavat nimensä siihen, minkä jälkeen sitä on pidettävä vahvistettuna palkintopöytäkirjana.

d. Kilpailun lopulliset osallistujat sekä tulokset kirjataan Kiti-järjestelmään.
e. Kilpailua koskevat asiakirjat on säilytettävä vuoden ajan.
f. Mahdollisista onnettomuuksista on tehtävä ilmoitus AKK:lle

1.4.9. Katsastajia koskeva muistio

Katsastajien velvollisuutena on suorittaa huolellisesti työnsä ja laatia katsastuspöytäkirjat. Mikäli syntyy epäselvyyttä määräysten tulkinnassa tai kilpailuun osallistuva ajoneuvo ei täytä määräyksiä, on kilpailun johtajalle annettava tästä tieto välittömästi. Katsastajien tehtävänä on tutkia erityisen huolellisesti kilpailuun osallistuvien ajoneuvojen yleinen kunto ja turvallisuus, jolloin pääpaino pannaan ohjaukseen ja jarrujen rakenteeseen. Mikäli auton soveltuvuudesta kilpailuun ollaan epävarmoja, on autoa erityisesti tarkkailtava harjoitusten aikana. On tarkistettava, että suojakypärät täyttävät voimassa olevat vaatimukset samoin kuin että autoissa on määräysten mukaiset turvavyöt. Kilpailuun osallistuvan ajoneuvon on oltava siisti. Katsastajan on myös tarkistettava, että kilpailevat ajoneuvot ovat sekä harjoitusten että kilpailun aikana tunnistettavissa. Kilpailun aikana on katsastajan kiinnitettävä huomiota mahdollisiin onnettomuustapauksiin. Ajoneuvo voidaan kilpailunjohtajan harkinnan mukaan kesken kilpailua kutsua tarkastukseen, mikäli aihetta on (esim. ulosajo, yhteenajo, pysähdys radalla tms.).

Katsastajan on onnettomuustapauksissa pidettävä kilpailunjohtaja tilanteen tasalla tekemiensä huomioiden perusteella, tarvittaessa toimeenpantava jälkikatsastus sekä annettava vaadittaessa kirjallinen selvitys. Jälkikatsastukseen voi kuulua myös polttoainekoe.

1.5. Kilpailun aikaiset kokoukset

Kilpailunjohtaja, arvostelutuomarit ja / tai muut kilpailunjärjestäjän osoittamat toimihenkilöt pitävät yhden tai useita ohjaajakokouksia läpi tapahtuman. Nämä kokoukset on 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 myöhässä, tai poissa ohjaajakokouksesta, kilpailunjärjestäjä voi määrätä kilpailijalle sakon tai sulkea kilpailijan pois kilpailusta.

1.6. Lähdön keräilyalue (line-up) ja lähtö

Kaikki kilpailijat ovat kilpailun aikana lähettäjän, ja lähettäjän avustajan suorassa alaisuudessa ja ovat velvoitettuja tottelemaan lähettäjän käskyjä ilman kyseenalaistamista aina ensimmäisten harjoitusten alusta siihen saakka, kunnes kilpailu on kokonaan ohi. Lähdönkeräilyalueelta tulee siirtyä lähtöviivalle välittömästi lähettäjän kutsusta. Mikäli kilpailija ei lähettäjän, tai lähettäjän avustajan käskyn jälkeen siirry lähtöalueelle 60 sekunnin kuluessa, katsotaan kilpailijan kyseinen suoritus keskeytetyksi ennen sen aloittamista. Tämä tulkitaan lajittelussa nollan pisteen arvoiseksi suoritukseksi ja pariajovaiheessa keskeytykseksi.

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

1.7. Kilparadan suunnitteleminen

Kilparadan suunnittelussa on otettava huomioon:

- yleisön, kilpailijan ja toimitsijoiden turvallisuus
- paikalliset liikenne- ja pysäköintimahdollisuudet
- yhteys poliisi-, pelastus- ja kunnallisiin viranomaisiin lain määräämissä aikamääreissä
- yleisön viihtyvyys, katsomoiden järjestely
- ympäristöasiat
- radan valvonta, rakenteet ja varikot
- radan pituus, rata mitataan ajolinjaa pitkin
- radan pinnan laatu ja kunto

1.8. Turvallisuus

Yleisöä koskevien turvallisuusjärjestelyjen tulee olla riittävät. Yleisöalue on erotettava kilpailualueesta betonilla, rengasnipuilla, aidalla, riittävällä vallilla tai vähintään lippusiimalla. Teräslangan ja piikkilangan käyttö on kielletty. Yleisön pysyminen sille merkityllä alueella on varmistettava riittävällä määrällä tehtävästään tietoisia järjestyksenvalvojia.

1.9. Suojavyöhykkeet

Niihin radan kohtiin, joissa on vaara radalta ulosajoon, on varattava tarpeeksi esteetöntä tilaa, joka merkitään kiellettynä katselualueena.

1.10. Toimitsijoiden sijainti

Ratavarikon, kilpailutoimitsijoiden ja järjestelyhenkilökunnan sijainti on suunniteltava siten, että se on mahdollisimman turvallinen.

1.11. Ensiapu

Suuremmissa kilpailuissa on toivottavaa, että paikalla on ensihoitoyksikkö asianmukaisine henkilöstöineen ja varusteineen.

Ensiapuhenkilöstön ja kaluston sijoitus on tarkkaan harkittava sekä tiedotettava etukäteen, kenen määräyksestä ja millä tavalla avustustoimet aloitetaan.

1.12. Pelastustoiminta

Kilpailupaikalla on oltava ensivasteyksikkö (EVA-auto), jossa on arvioidun riskin mukaisesti riittävä määrä koulutuksen saaneita henkilöitä. Ajoneuvon on oltava kilpailijoiden, toimitsijoiden tai yleisön mahdollisten loukkaantumistapausten varalta ensiapuun sopiva. Varustuksena tulee olla arvioidun riskin mukaisesti riittävä määrä öljynimeytys-, ensiapu-, palosammutusvälineistöä.

Kilpailun järjestäjän on perehdytettävä ensihoidosta vastaava ensihoito- ja pelastushenkilöstö kilpa-autojen turvalaitteisiin ja pelastamisen kannalta oleelliseen tekniikkaan. Ratavalvontapisteissä, varikoilla ja lähtöpaikalla on lisäksi oltava riittävä sammutuskalusto.

1.13. Kilparatojen tarkastus

Radan tarkastaa tuomariston puheenjohtaja ennen kil-

pailua kilpailukohtaisesti.

Tämän lisäksi kaikkien yleisöllisten kilpailujen kilparadoille tehdään turvatarkastus, jossa määritetään kilpailun turvallisuuden vähimmäisvaatimukset. Poliisin ja pelastusviranomaisen voi pyytää mukaan tarkastukseen ja heiltä voi pyytää lausuntoja aiheesta, lain mukaan heidän ei tarvitse osallistua tarkastukseen. Kertakäyttöratoja tarkastettaessa paikalla tulee olla lisäksi kilpailun johtaja ja turvallisuuspäällikkö. Tarkastuksesta on laadittava pöytäkirja, joista yksi kappale toimitetaan välittömästi järjestäjälle. Pöytäkirjalomakkeet ovat saatavissa AKK:n internetsivuilta.

1.14. Arvostelualue

Arvostelualue alkaa erikseen määritetystä ja ratamerkein merkitystä kulloinkin käytettävän kilparadan kohdasta lähtöpaikan jälkeen. Arvostelualue loppuu erikseen määritettyyn, ja kulloinkin käytettävään kilparataan ratamerketin merkittyyn kohtaan. Suoritus lopetetaan tämän kohdan jälkeen. Suoritus / luisto tulee lopettaa hallitusti. Pyörähtäminen, tai muu ajoneuvon hallinnan menetys, esim. ulosajo, on kielletty, ja tuomitaan vastaavasti kuin suoritusalueella tapahtunut hallinnan menetys. Kilpailijan suoritus on arvostelutuomariston alaisuudessa lähtöpaikalta arvostelualueen päättymisen jälkeen erikseen määriteltyyn pisteeseen saakka.

1.15. Autojen huoltaminen / korjaaminen

Autojen huoltaminen / korjaaminen kunkin pariajokaaviovaiheen ensimmäisen ja toisen suorituksen välillä ei ole sallittua. Näiden kahden suorituksen välillä autoon saa koskea vain kuljettaja. Tämä tarkoittaa kaikkea auton huoltamista ja säätämistä kuten mm. renkaanvaihto, alustan säätäminen, rengaspaineiden muuttaminen ja auton ulkopuolinen jäähdyttäminen. Kilpailun toimihenkilöllä on oikeus tehdä pieniä korjauksia ja kiinnityksiä suoritusten välillä turvallisuuden niin vaatiessa. Muuten autojen huoltaminen ja korjaaminen on vapaa.

1.16. Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue

Renkaiden lämmittäminen ajamalla siihen osoitetulla renkaiden sekä jarrujen lämmittelyalueella on mahdollisuuksien mukaan sallittu. Lämmittelyalueelle pääsevät ensisijaisesti seuraavana ajovuorossa olevat kuljettajat. Lämmittelyalueelle pääsee lähettäjän tai lähettäjän avustajan luvalla.

1.18. Varikot

Drifting-kilpailuissa käytetään varikkoa, jossa ajoneuvon ja kilpailijan valmistautuminen kilpailuun tapahtuu. Kilpailun luonteen mukaan voidaan käyttää myös ratavarikkoa (hotpit), jossa kilpailun kestäessä voidaan suorittaa huoltotoimenpiteitä.

1.18.1. Varikko

Varikolla tulee olla kullekin kilpailijalle merkitty paikka, jossa on tilaa kilpailuajoneuvolle, sekä mahdollisuuksien mukaan yhdelle huoltoautolle. Avustajien ja kilpailijoiden muut ajoneuvot ohjataan niitä varten osoitetulle paikoitusalueelle. Varikolta on oltava viestiyhteys kilpailunjohtoon, katsastukseen sekä lähtöpaikalle. Varikolla on oltava riittävä määrä sammutuskalustoa (turvatarkastus).

Jokaisen kilpailijan varikko-/huoltopaikalla tulee olla esilläoleva käsisammutin (teholuokka liite J:n mukainen) kilpailijan toimesta. Huomioikaa tarkastuksen voimassaolo.

Varikolla liikennöiminen kaikilla ajoneuvoilla on suoritettava tasaisella, enintään 20km/h, nopeudella. Lajille on ominaista, että varikolla on suuri määrä katsojia, liikennöinnistä ei saa aiheutua vaaraa kenellekään.

1.18.2. Ympäristön suojelu

Jokaisella kilpailijalla on varikkopaikallaan oltava kilpa-auton alla suojapeite ja varikkovarusteena imeytysmatto (katso yleinen osa kohta 62.). On huolehdittava, että mahdollisen huoltoauton alla on myös nesteitä läpäisemätön suojapeite todennäköisesti vuotavista kohdista, esimerkiksi moottorin kohdalla. Kuljettajan on itse huolehdittava ongelmajätteistään, kuten renkaista, öljyistä ja vastaavista.

1.19. Viiden minuutin aikalisä

Jokaisella kuljettajalla on oikeus yhteen viiden minuutin tekniseen aikalisään kerran lajittelun aikana sekä kerran pariajokaavion aikana. Pariajokaaviossa otetun viiden minuutin aikalisän aikana korjauksia saa suorittaa vain aikalisän ottaneen kuljettajan autoon.

Aikalisän käytöstä ilmoittaa kuljettaja, tai hänen kilpailupaikallansa ilmoittautumisen yhteydessä nimeämänsä tiimin edustaja ratahenkilökunnalle. Kuljettajan tulee huolehtia, että ilmoitus viiden minuutin aikalisän käytöstä tavoittaa kilpailunjohdon.

Aikalisä alkaa, kun kilpa-auto on saapunut kuljettajan omalle varikkopaikalle, ja/tai toimihenkilö on ilmoittanut aikalisän alkaneen. Ennen tätä hetkeä mekaanikko, kuljettaja tai muu tiimin jäsen, ei saa suorittaa autolle korjaustoimenpiteitä. Aikalisän päättymiseen mennessä auto on palautettava kilpailukuntoiseksi ja kilpailijan tulee aloittaa siirtyminen takaisin lähtöalueelle. Mikäli hän ei siihen kykene, katsotaan hänen kilpailusuorituksensa päättyneeksi.

Lajitteluvaiheessa tämä tarkoittaa sitä, että mahdollisesti ajettu lajittelusuoritus jää kilpailijan viimeiseksi tai jos kilpailija ei ole ajanut yhtäkään lajittelusuoritusta jää hän ilman sijoitusta. Pariajovaiheessa tämä tarkoittaa tappiota ja toinen kuljettaja jatkaa kaaviossa eteenpäin.

Takarenkaiden ja/tai -vanteiden vaihto ei ole sallittua 5 minuutin aikalisän aikana, ellei rengas tai vanne ole vaurioitunut toiseen autoon osumisen seurauksena.

Vanteelta irronneen renkaan saa laittaa takaisin vanteelle 5 minuutin aikalisän aikana.

Eturenkaan/-renkaiden vaihto on sallittua 5 minuutin aikalisän aikana.

1.20. Vastalauseet

Vastalause voidaan jättää kilpailussa, jossa kilpailukutsussa/säännöissä on nimetty tuomariston puheenjohtaja. Vastalauseita voi jättää missä tahansa kilpailun vaiheessa. Vastalauseaika päättyy 30 minuutin kuluessa kilpailun tulosten julkistamisesta. Mikäli kilpailija haluaa

tehdä vastalauseen, tulee hänen välittömästi ilmoittaa asiasta joko kilpailusihteerille, kilpailijoiden yhteyshenkilölle, kilpailunjohtajalle, tai lähettäjälle. Tämän jälkeen kirjallinen vastalause tulee jättää kilpailunjohtajalle. Kilpailunjohtaja esittelee vastalauseen kilpailun tuomariston puheenjohtajalle, joka käsittelee vastalauseen.

Ennen vastalauseen käsittelyä ei voida jatkaa kilpailua niiden kilpailijoiden osalta, keitä vastalause koskee. Vastalauseen tekemisen periaatteet löytyvät AKK:n sääntökirjasta autokilpailuiden kansalliset määräykset kohdasta 93-99. Vastalauseessa voidaan käsitellä vain yksi ilmoitettu asia. Vastalausemaksu on AKK:n sääntökirjan hinnaston mukainen ja se tulee suorittaa käteisellä vastalauseen jättämisen yhteydessä. Mikäli vastalause hyväksytään, maksu palautetaan. Mikäli vastalausetta ei hyväksytä, maksu jää kilpailunjärjestäjälle.

Arvostelutuomareiden subjektiivisiin osa-alueisiin perustuviin päätöksiin kohdistuvia vastalauseita ei käsitellä. Vastalauseen tulee koskea objektiivista tapahtumaa, jota arvostelutuomaristo ei mahdollisesti ole havainnut.

Objektiivisella tapahtumalla tarkoitetaan tilannetta, joka on riidattomasti visuaalisesti todistettavissa, eikä se ole arvostelutuomarin subjektiiviseen mielipiteeseen perustuva.

Tuomariston puheenjohtajalla on oikeus hyväksyä, tai hylätä ulkopuolisen videomateriaalin käyttö vastalauseen käsittelyssä.

Epäurheilijamainen käytös vastalauseen jättämisen, tai käsittelyn missä tahansa vaiheessa, johtaa vastalauseen käsittelemättä jättämiseen.

1.21. Kilpailijan edustajat

1.21.1. Tiimipäällikkö

Kilpailija voi nimetä itselleen paikan päällä ilmoittautumisen yhteydessä tiimipäällikön. Tiimipäällikkö voi toimia kuljettajan virallisena edustajana aikalisän, luovuttamisen tms. kilpailuun liittyvän operatiivisen viestin välittäjänä. Tiimipäälliköllä on oikeus osallistua ohjaajakokouksiin.

1.21.2. Spotteri

Kuljettaja voi nimetä itselleen spotterin. Spotterilla on oikeus haastatella arvostelutuomaristoa harjoitusten aikana liittyen hänen edustamansa kuljettajan suorituksiin. Spotterin vastuulla on kuitenkin, ettei hän toiminnallaan kuitenkaan suhteettomasti häiritse arvostelutuomariston toimintaa. Radioyhteyttä spotterin ja hänen edustamansa kuljettajan välillä suositellaan.

1.22. Merkinantoliput

1.22.1. Keltainen lippu

Kuljettajien on heti keltaisen lipun nähtyään lopetettava suorittaminen, hidastettava vauhtiaan, oltava valmiina pysähtymään, noudatettava suurta varovaisuutta ja säilytettävä sijoituksensa. Lipun vaikutusalue on rataosuus ajosuunnassa alkaen siitä pisteestä, jossa lippua näytetään.

1.22.2 Musta-valkoinen lippu (varoitus)

Kilpailunjohtajan antama varoitus epäurheilijamaisesta käytöksestä, sääntöjenvastaisesta ajotavasta tai virheestä. Tieto varoituksesta julkaistaan kilpailun ilmoitustaululla välittömästi kilpailunjohtajan päätöksen jälkeen, josta kilpailija on velvollinen sen käydä tarkistamassa. Jos kilpailija saa toisen varoituksen, hänet kutsutaan kirjallisesti kilpailunjohtajan puhutteluun. Varoitus on voimassa koko kilpailutapahtuman ajan. Lisärikkeistä seuraa aina kilpailusta sulkeminen (musta lippu).

Mikäli varoitus liittyy kilpailijan ajosuoritukseen (Lajittelusuoritus, finaalikaaviosuoritus), kyseinen ajosuoritus voidaan hylätä varoituksen seurauksena.

1.22.3 Musta lippu (Kilpailusta sulkeminen)

Kilpailija kutsutaan kirjallisesti kilpailun johdon puhutteluun. Tämän seuraamuksen yhteydessä ratavarikolla ei saa suorittaa mitään huoltotoimenpiteitä. Kilpailun johdon puhuttelu ei poista varoitusta.

1.22.4. Muut liput

Muun väristen lippujen käyttö eri tarkoituksiin on mahdollista. Muun väristen lippujen mahdollinen käyttö määritellään sarjasäännöissä, kilpailunsäännöissä tai kilpailun ohjaajakokouksessa.

1.23. Esitysajot ja yleisökyydityksen

Matkustajien kyydityseminen on sallittua ainoastaan erillisellä kyyditsemiseen tarkoitetulla ajovuorolla tai kilpailunjohdon erillisellä luvalla. Kyydytettävällä tulee olla vähintään autourheiluun hyväksytty niskatuki, pitkähihainen paita, pitkät housut, umpikengät sekä hyväksynnät täyttävä kypärä (Kypärä (Liite J kohta XXIV). Suositellaan käytettäväksi kuljettajan ajovarusteita vastaavia varusteita. Pariajossa kyydytettävällä tulee olla vastaava varustus kuin kuljettajalla.

1.24. Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin

AKK pidättää oikeuden muuttaa tässä sääntökirjassa mainittuja sääntöjä sekä määräyksiä.

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. Kansallisiin kilpailuihin on mahdollista osallistua myös tutustumislisenssillä. Kilpailijalla tulee olla vähintään B-luokan ajokortti tai rataleimatutkinto. Ulkomaalaisten kuljettajien lisenssivaatimukset määräytyvät liiton yleisten sääntöjen NEAFP-pykälän mukaisesti.

Mikäli useampi kuljettaja ajaa samalla autolla, on sen salliminen järjestäjän päätettävissä.

Ajaja on velvollinen, mikäli kilpailun johto niin vaatii, osallistumaan lääkärintarkastukseen tai muuhun tarkastukseen, joka järjestetään kilpailun johdon määräyksestä. Kilpailun johdolla on oikeus sulkea ajaja pois

kilpailusta sairauden, väsymyksen tai muun pätevän syyn vuoksi.

2.2. Auton vaihto

Auton vaihto kesken kilpailun on mahdollista ilmoittamalla tästä kirjallisesti kilpailutoimistoon. Autoa voi kilpailun aikana vaihtaa yhden kerran (ei takaisin ensin käytettyyn autoon). Auton tulee olla katsastettu kyseiseen kilpailuun ennen sen käyttöä. Auton vaihto on sallittua vain ennen kuljettajan ensimmäisen lajittelusuorituksen alkamista. Tämän jälkeen auton vaihto ei ole sallittua.

2.3. Ilmoittautuminen

Kilpailuihin ilmoittautuminen tapahtuu KITI-järjestelmän kautta ilmoittautumisen päättymispäivämäärään mennessä.

2.3.1. Jälki-ilmoittautuminen

Jälki-ilmoittautuminen on sallittua kilpailuissa, jos kilpailunjohtaja sen hyväksyy. Jälki-ilmoittautuminen on mahdollista vain sellaiseen luokkaan, johon ei jouduta karsimaan. Jälki-ilmoittautumisen maksu on kokonaisuudessaan kaksikertainen osanottomaksu.

2.3.2. Auton ilmoittaminen

Auto ilmoitetaan kilpailuun sen oikealla nimellä ja mallimerkinnällä. Kilpailijat itse huolehtivat siitä, että he vaihtavat oman numeronsa ajovuorolleen sekä harjoituksissa että kilpailussa. Niissä sarjoissa, joissa on käytössä kiinteä vuosinumero, kuljettajat varaavat AKK:sta tai sarjan järjestävältä organisaatiolta oman numeronsa. Autossa saa olla näkyvissä vain yhden kilpailijan numero.

2.4. Osanottomaksut

Osanottomaksujen suuruus on kilpailujen järjestäjien päätettävissä. Sarjoissa, joissa on omat sarjasääntönsä, osanottomaksu määräytyy sarjasääntöjen mukaan. Osanottomaksu on luokkakohtainen. Mikäli sama auto tai sama kuljettaja ajaa eri luokissa, suoritetaan jokaisesta eri maksut. Osanottomaksu suoritetaan kilpailunjärjestäjän ilmoittamalle pankkitilille ilmoittautumisajan puitteissa. Mikäli osallistumismaksu ei ole suoritettu määräaikaan mennessä, on kilpailunjärjestäjällä oikeus periä maksu kaksinkertaisena. Osanottomaksu palautetaan, mikäli kilpailija peruuttaa osallistumisensa kirjallisesti vähintään viisi (5) vuorokautta ennen kilpailupäivää.

3. Kilpailun kulku

Lajittelussa sekä kaavion aikana auton ollessa radalla saa autossa olla ainoastaan kuljettaja.

3.1. Ohjaajainfo

Järjestäjä julkaisee kirjallisen ohjaajainfon ennen kilpailun alkua. Ohjaajainfossa kerrotaan vähintään rataprofiili ja ohjeet suorituksen tekemiseksi. Mahdolliset muutokset ilmoitetaan numeroituna ja päivättyinä lisämääräyksinä virallisella ilmoitustaululla, josta kilpailijat velvoitetaan ne tarkastamaan.

3.2. Katsastuksen suoritus

Kilpa-autojen katsastus on osa kilpailua. Mikäli osanottajien lukumäärä on suuri, suositellaan laadittavaksi katsastusaikataulu.

Kilpailun johdon laatimaa katsastusaikataulua on noudatettava. Ajaja ei saa harjoitella tai ajaa kilpailua autolla, jota ei ole katsastettu ja siten hyväksytty mukaan kilpailuun.

3.3. Liikennöiminen ajosuuntaa vastaan

Kaikenlainen liikennöiminen radalla määrättyä ajosuuntaa vastaan on kielletty.

3.4. Ympäriajo ja törmäykset kilpailuissa

Ympäriajon tai muun onnettomuuden jälkeen velvoitetaan kilpailija saapumaan välittömästi kilpailun lääkärin, ensihoitohenkilöstön tai ensivasteen tarkastukseen ja sen jälkeen saattamaan autonsa tekniseen tarkastukseen.

3.5. Harjoitukset

Ennen lajittelua kuljettajilla on mahdollisuus harjoittelujaksoon, joiden aikana he voivat tutustua arvostelualueeseen. Arvostelutuomaristo tarkkailee kuljettajien ajolinjoja ja radan käyttöä sekä suunnanvaihtoja sekä nopeuden hallintaa, tekee tarvittavat muistiinpanot lajittelun pisteytystä ajatellen. Arvostelutuomaristo voi myös muokata arvostelualuetta harjoitusjakson aikana, mikäli näkee sille tarvetta. Arvostelutuomaristo ilmoittaa mahdollisesti tehdyistä muutoksista kuljettajille seuraavassa ohjaajakokouksessa.

3.6. Lajittelu

Harjoitusten jälkeen ajetaan lajittelu, jonka perusteella parhaat kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Lajittelussa jokainen kuljettaja ajaa arvostelualueen yksin ja kolme arvostelutuomaria pisteyttää kuljettajan suorituksen annettuja tuomarointikriteerejä noudattaen. Kuljettajalla on käytettävissään kaksi lajittelukierrosta. Kilpailunjärjestäjän niin päättäessä kuljettajille saatetaan myöntää myös yksi lämmittelykierros, joka ajetaan ennen ensimmäistä lajittelukierrosta. Lämmittelykierrosta ei arvostella. Kuljettajan lajittelukierrokset arvostellaan ja kuljettajan lajittelukierrosten parempi kokonaispistemäärä määrää hänen sijoituksensa pudotuskaaviossa.

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

Lajittelujärjestys määräytyy sarja- ja kilpailusääntöjen mukaan.

3.7. Pariajokaavio

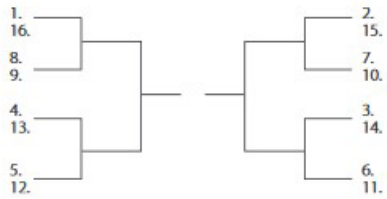
Lajittelun perusteella kuljettajat sijoitetaan pariajokaavioon. Pariajossa kaksi kaaviossa vastakkain asettuvaa kilpailijaa suorittavat radan kahteen kertaan niin, että vuorollaan kumpikin toimii johtavana, sekä seuraavana autona. Lajittelussa paremman sijoituksen saanut kuljettaja aloittaa parin johtavana autona ja huonomman sijoituksen saanut seuraavana. Suoritettuaan radan

kertaalleen kuljettajat palaavat lähtöalueelle, vaihtavat paikkaa keskenään ja suorittavat radan uudelleen niin että lajittelussa huonomman sijoituksen saanut kuljettaja ajaa johtavana autona ja paremman sijoituksen saanut kuljettaja seuraavana autona.

Arvostelutuomaristo arvostelee kuljettajien suoritukset ja ratkaisee kuljettajaparin paremmuuden äänestyksellä. Parin voittanut kuljettaja siirtyy kaaviossa seuraavalle tasolle, jossa hän kohtaa toisen parin voittajan kaavion järjestyksen mukaisesti. Mikäli arvostelutuomarit eivät löydä kuljettajaparin suorituksista selkää eroa, tuomarit määräävät uusinta-ajo vaiheen. (One More Time, OMT). One More Time tarkoittaa sitä, että samat kuljettajat ajavat toisiaan vastaan uudelleen, vuorollaan kumpikin johtavana, sekä seuraavana autona. OMT vaiheita voidaan ajaa vain yksi per kuljettajapari ja sen jälkeen näiden kuljettajien välinen paremmuusero on ratkaistu.

Pariajot ajetaan joko Top32- tai Top16-kaaviolla, tämä valitaan osallistujamäärän perusteella. Jos kilpailuun on ilmoittautunut kilpailun sulkeutumisajan puitteissa vähintään 18 kuljettajaa, ajetaan Top32-kaavio. Alle 18 kuljettajalla ajetaan Top16-kaavio. Tällä tavalla kilpailun voittajan tulee edetä finaalivaiheeseen päihittämällä vastustajansa ensin Top32-, sitten Top16-, sitten Top8- tasolla, sitten Top4- tasolla (semifinaali) kohdaten lopulta finaalissa kaavion toisen puolen parhaan kuljettajan. Top4- vaiheen putoajat kohtaavat toisensa pronssifinaalissa, jossa ratkaistaan sijoitukset 3-4. Sijat viidestä kahdeksaan määräytyvät Top8-tasolla pudonneiden kesken niin, että heistä lajittelussa korkeimmalle sijoittunut saa sijan viisi ja heikoiten sijoittunut sijan kahdeksan. Sijat yhdeksästä kuuteentoista määräytyvät vastaavasti siten, että Top16-tasolla pudonneista kuljettajista lajittelun paras saa sijan yhdeksän, ja heikoin sijan kuusitoista. Sijat seitsemästätoista kolmeenkymmeneenkahteen määräytyvät vastaavasti siten, että Top32-tasolla pudonneista kuljettajista lajittelun paras saa sijan seitsemäntoista ja heikoin sijan kolmekymmentäkaksi. Sijoitukset kaavion ulkopuolella määräytyvät suoraan lajittelun sijoitusten perusteella.

Pariajoon pääsyn edellytyksenä on lajitteluista vähintään yhden pisteen arvoinen suoritus.



Esimerkkikuva pudotuskaavion rakenteesta.

3.7.1 Renkaiden vaihto

Takarenkaiden tulee kestää pariajovaiheessa 2 peräkkäistä suoritusta, eikä renkaita saa vaihtaa pariajovaiheen yhden parin ensimmäisen ja toisen suorituksen välillä. Kilpailijan tulee huolehtia, että renkaiden kunto on riittävä tämän vaiheen suorittamista varten. Uusinta-ajovaiheeseen kilpailija saa vaihtaa renkaat.

3.8. Tulokset

Kilpailun johto laatii tulosluettelon ja julkaisee sen kilpailukutsussa ilmoitetussa paikassa ja aikana. Tulosluettelossa on mainittava julkaisuaika. Tulosluettelo sisältää kilpailijoiden nimet, seurat, autot sekä tulokset. Kun vastalauseaika on kulunut umpeen ja mahdollisista vastalauseista on tehty päätös, joka on ilmoitettu vastalauseen tekijälle, allekirjoittavat tuomarit tulosluettelon, jonka jälkeen on sitä pidettävä palkintopöytäkirjana. Mikäli on tehty vetoomus, ei vetoomuksen alaiselta kilpailun osalta julkaista tuloksia eikä jaeta palkintoja. Jos kilpailija poistuu kilpailupaikalta ennen kuin tulokset ovat viralliset saamatta lupaa kilpailun johtajalta, kilpailija luopuu oikeudestaan tulla kuulluksi häntä koskevassa asiassa.

4. Arvostelutuomarointi

4.1. Arvostelutuomaristo

Drifting kilpailussa kuljettajien paremmuuden määrittää arvostelutuomaristo. Arvostelutuomaristoon kuuluu kolme jäsentä. Pisteytys suoritetaan tarkkailemalla auton ajolinjaa, luistokulmaa sekä nopeudenhallintaa. Lisäksi arvostelutuomariston pisteytykseen vaikuttavat muut tekijät, kuten ajon vaikuttavuus, kaasun käyttö, suunnanmuutokset ja ajon yleinen aggressiivisuus. Kilpailun eri osien, lajittelun sekä pariajon tuomaroinnit eroavat joiltain osin toisistaan.

Arvostelutuomareilla on lajitteluvaiheessa kullakin oma tuomaroitava osa-alueensa. Arvostelutuomareiden lajitteluvaiheessa tuomaroitavat mahdolliset osa-alueet ovat:

- Ajolinja
- Luistokulma
- Nopeus
- Vaikuttavuus
- Tyyli

Kunkin arvostelutuomarin osa-alue ja sen pisteytys määritellään sarjasäännöissä ja tarkennetaan kilpailusäännöissä sekä ohjaajakokouksessa.

4.1.1. Aputuomarit

Arvostelutuomaristolla on mahdollisuus käyttää apunaan aputuomareita. Aputuomarit tulee olla valittuna, ja heidän tehtävänsä lopullisesti määriteltynä viimeistään ennen lajittelun ohjaajakokousta. Tämä mahdollistaa aputuomarin tarpeen määrittelyn ja toiminnan laadun varmistamisen harjoitusten aikana. Arvostelutuomari voi käyttää aputuomaria hänelle osoitetun tehtävänsä mukaisesti haluamallaan tavalla kilpailun kuluessa.

4.2. Arvostelutuomarointiperusteet

4.2.1. Arvostelutuomarointiperusteet lajittelussa

4.2.1.1. Ajolinja

Ajolinjatuomari määrittelee ihanneajolinjan ensisijaisesti rataan merkittyjä leikkauspisteitä (clipping-point)/-alueita apuna käyttäen. Ihanneajolinjan määrittelyssä voidaan tarvittaessa käyttää myös ohjaavia ratamerkintöjä sekä ajolinjatuomarin erikseen määrittelemiä ohjeita.

Kulloinkin tavoiteltava ihanneajolinja esitellään kuljettajille ohjaajakokouksessa. Ajolinjatuomari pisteyttää kuljettajan suorituksen vertaamalla kuljettajan käyttämää ajolinjaa ihanneajolinjaan.

4.2.1.2. Luistokulma

Kulmatuomari määrittelee suoritusalueelle kohdat, joissa kuljettajien tulee ajaa mahdollisimman suurella luistokulmalla. Kulmatuomari pisteyttää kuljettajan suorituksen sen mukaan, kuinka hyvin kuljettaja noudattaa ohjaajakokouksessa esiteltyjä kulmavaatimuksia.

4.2.1.3. Nopeus

Nopeustuomari määrittelee suoritusalueelle kohdat, joissa auton nopeutta tulee kiihdyttää ja joissa auton nopeus saa hidastua. Nopeustuomari pisteyttää kuljettajan suorituksen sen mukaan, kuinka hyvin kuljettaja noudattaa ohjaajakokouksessa esiteltyjä vaatimuksia (kiihdytys- ja hidastusalueet), sekä auton nopeuden hallintaa ja kaasun käyttöä suorituksen aikana.

Nopeustuomarin antamat pisteet kerrotaan nopeuspistekertoimella. Nopeuspistekerroin määrittyy kuljettajan ajonopeuden mukaan ennalta määritellyssä mittauspisteessä. Nopeus mitataan nopeudenmittauslaitteella. Nopeustuomari määrittelee kuljettajille tavoitenopeuden, joka ilmoitetaan ohjaajakokouksessa. Tavoitenopeuden saavuttamalla nopeuspistekerroin on suurin mahdollinen. Nopeuspistekerroin määräytyy lineaarisesti sen mukaan, mikä kuljettajan nopeus on ollut suhteessa tavoitenopeuteen. Maksimi nopeuspistekerroin määritellään kilpailu- tai sarjasäännöissä.

4.2.1.4. Vaikuttavuus

Omien osa-alueidensa lisäksi arvostelutuomaristo yhdessä pisteyttää jokaisen kuljettajan suorituksen vaikuttavuuden (Show-pisteet) sen mukaan, kuinka aggressiivisesti, päättäväisesti ja näyttävästi kuljettaja suoriutuu.

4.2.1.5. Tyyli

Tyylituomarointia käytettäessä tyylituomari korvaa kokonaisuudessaan nopeustuomarin, vaikuttavuuden, sekä osan kulmatuomarin arvostelukriteereistä.

Tyylituomari pisteyttää kuljettajan suorituksen kolmea osa-aluetta käyttäen:

- Luiston aloitus (Entry)
  - Aloitetaanko luisto vaadittuun kohtaan mennessä
  - Kuinka nopeasti tavoiteltu kulma saavutetaan aloituksessa
  - Kulman korjailut heti aloituksen jälkeen
- Jouhevuus
  - Hallitut suunnanvaihdot ilman korjailuja
  - Suunnanvaihtojen nopeus maksimikulmasta maksimikulmaan
  - Kuinka tasaisesti auto liukuu mutkien läpi (korjaukset, painonsiirrot)
- Päättäväisyys
  - Tasainen kaasun hallinta
  - Vauhdin ylläpito radan läpi
  - Ajon aggressiivisuus ja hyökkäävyys

4.2.2. Pariajo

Pariajovaiheeseen siirryttäessä arvostelutuomariston roolitus muuttuu siten, että kaikki kolme tuomaria arvostelevat kuljettajien suorituksia, ja päättävät paremmuusjärjestyksen äänestyksellä. Arvostelutuomaristo vertaa kuljettajien suorituksia kokonaisuutena siten, että ensin johtavan auton edellä ajettua suoritusta verrataan toisena johtavan auton edellä ajettuun suoritukseen. Vastaavasti ensin seuraavan auton takana ajettua suoritusta verrataan toisena seuraavan auton suoritukseen.

4.2.2.1. Johtava auto

Johtava auto pyrkii ajamaan ihannelajittelusuorituksen huolimatta takana olevan auton painostuksesta. Tarkempi määrittely annetaan kilpailukohtaisesti sarja- ja kilpailusäännöissä, sekä kilpailun ohjaajakokouksissa.

4.2.2.2 Seuraava auto

Seuraavan auton tulee seurata johtavan auton ajolinjoja ja ajaa mahdollisimman lähellä johtavaa autoa mahdollisimman suuressa luistokulmassa. Tarkempi määrittely annetaan kilpailukohtaisesti sarja- ja kilpailunsäännöissä, sekä kilpailun ohjaajakokouksissa.

4.2.2.3. Lähtöshikaani

Pariajon lähtökiihdytyksessä parin lähekkäin pysyminen entryyn saakka varmistetaan johtavan auton lähtöshikaanilla tai vastaavalla järjestelyllä. Lähtoshikaanilla tarkoitetaan lähtöalueelle ratamerkein tai keiloin merkittyä kaistaa, jota johtavan auton tulee suoritukseen lähtiessä ajaa. Järjestelyllä pyritään hidastamaan johtavan auton starttia verrattuna seuraavaan autoon.

4.2.2.4. Vilppilähtö

Vilppilähdön tapahtuessa lähtö uusitaan. Vilppilähtö ja sen mahdolliset seuraukset määritellään sarja- tai kilpailusäännöissä.

4.3. Nollapisteytys

Ylimääräinen vastaheitto, spinnaus, luiston katkeaminen, osuma tai ulosajo, joka vaikuttaa suoritukseen, suoraan ajaminen, toistuva osuminen ratamerkkeihin, ohittaminen väärää ajolinjaa käyttäen, ohitetuksi tuleminen väärää ajolinjaa käyttäen sekä auton selkeä ja/tai toistuva aliohjautuminen (puskeminen) tulkitaan lajittelussa nollan pisteen arvoiseksi suoritukseksi ja pariajovaiheessa puutteelliseksi suoritukseksi, joka jätetään arvostelematta.

4.4. Tasatulostilanteet lajittelussa

Tasatulostilanteet lajittelussa

Lajittelusijoitukset määräytyvät ensisijaisesti jokaisen kuljettajan paremman lajittelusuorituksen tuloksen perusteella. Tasatulostilanteessa paremman sijoituksen saava kuljettaja ratkaistaan oheisen taulukon mukaan:

Tasatuloskriteeri 1 (ensisijainen)	Paremman lajittelusuorituksen tulos
Tasatuloskriteeri 2	Heikomman lajittelusuorituksen tulos
Tasatuloskriteeri 3	Paremman lajittelusuorituksen ajolinjapisteet
Tasatuloskriteeri 4	Paremman lajittelusuorituksen kulmapisteet
Tasatuloskriteeri 5	Paremman lajittelusuorituksen nopeus-/tyylipisteet
Tasatuloskriteeri 6	Heikomman lajittelusuorituksen ajolinjapisteet
Tasatuloskriteeri 7	Heikomman lajittelusuorituksen kulmapisteet
Tasatuloskriteeri 8	Heikomman lajittelusuorituksen nopeus-/tyylipisteet

Mikäli näistä ei selviä paremmuutta, lajittelutulokset määritellään kilpailunumeron perusteella pienimmästä suurimpaan.

4.5.Pariajossa tapahtuvat kontakti- ja kolaritilanteet

Pariajovaiheessa lajille ominaista ovat kahden auton väliset kontaktit toisiinsa. Näitä kontakteja tulkitaan seuraavien sääntökohtien avulla. Tarvittaessa kontaktin tapahduttua jokainen arvostelutuomari määrittää mahdollisen syyllisyyden.

4.5.1 Edellä ajava auto

Mikäli edellä ajava auton suoritus katkeaa, se suoristuu, ajautuu ulos ihanneajolinjalta tai tarpeettomasti hidastaa vauhtiaan kesken suorituksen ja takana tuleva auto osuu edellä ajavaan autoon, saatetaan edellä ajava auto tuomita syylliseksi kontaktiin.

Mikäli takana ajava auto osuu edellä ajavaan autoon siitä huolimatta, että edellä ajava auto pystyy suorittamaan ihannelajittelusuoritukseen verrattavaa suoritusta, saatetaan seuraava auto tuomita syylliseksi kontaktiin.

4.5.2 Kontaktista syntyneet vauriot

4.5.2.1 Syyttömäksi määritelty kuljettaja

Kontaktissa syyttömäksi määritelty kuljettaja saa korjata autoaan kesken pariajovaiheen yhden parin ilman 5 minuutin aikalisän käyttämistä. Korjausta saa suorittaa niin kauan, kunnes kyseinen pariajovaihe etenee vaiheeseen, jossa kyseisten kilpailijoiden tulisi viimeistään saapua suorittamaan parin toinen suoritus (Esim. kontakti tapahtuu Top4 vaiheen ensimmäisessä parissa, saa korjausta suorittaa, kunnes Top4 vaiheen toinen pari on ajanut suorituksensa ja ollaan siirtymässä finaalivaiheeseen). Kuitenkin vähintään 10 minuuttia siitä hetkestä, kun kilpailijan auto on saapunut omalle varikkopaikalleen.

4.5.2.2 Syylliseksi määritelty kuljettaja

Kontaktissa syylliseksi määritetty kuljettaja saa korjata autoaan kesken pariajovaiheen yhden parin vain käyttämällä siihen 5 minuutin aikalisän. Mikäli hän on käyttänyt 5 minuutin aikalisän jo pariajokaavion aiemmassa vaiheessa, katsotaan hänen suorituksensa keskeytyneeksi.

4.5.3 Pariajovaiheen ensimmäisessä suorituksessa tapahtunut kontakti

Mikäli syyttömäksi määritetty kuljettaja ei hänelle annetusta korjausajasta huolimatta onnistu saamaan autoaan takaisin kilpailukuntoon, ja kilpailun toimihenkilö toteaa, että autoa ei saada korjatuksi, julistetaan syyttömäksi määritetty kuljettaja tämän parin voittajaksi. Hänen kilpailunsa katsotaan kuitenkin samanaikaisesti keskeytyneeksi koska parin toinen suoritus jää kokonaan ajamatta.

Mikäli yllä kuvattu tilanne toteutuu kilpailun finaalivaiheessa, varaa arvostelutuomaristo oikeuden muuttaa ko. sääntökohtaa tarvittaessa, jotta finaali saadaan mahdollisesti ajettua (Esimerkiksi korjausaikaa voidaan antaa erikseen ilmoitettu aikamäärä).

Mikäli kummatkin autot vaurioituvat korjauskelvottomiksi, eikä kumpaakaan kuljettajaa määritetä syylliseksi, parin voittaja määritetään lajittelutulosten perusteella.

4.5.4 Pariajovaiheen toisessa suorituksessa tapahtunut kontakti

Mikäli kontakti tapahtuu pariajovaiheen toisessa suorituksessa, arvostelutuomarit määrittelevät tarvittaessa kontaktin syyllisen osapuolen, ja sen jälkeen päättävät parin voittajan ensimmäisen ja toisen suorituksen yhteistuloksen perusteella.

Mikäli molemmat autot vaurioituvat toisessa suorituksessa korjauskelvottomaksi, eikä kumpaakaan kuljettajaa määritetä syylliseksi (esimerkiksi molemmat kuljettajat ajavat ulos toisistaan riippumatta), parin voittaja määritellään ensimmäisen suorituksen perusteella.

4.5.5 Korjausmääräys

Mikäli autot missään kilpailun vaiheessa ovat joutuneet

kontaktiin, joka on, tai ei ole vaikuttanut suoritukseen, ja on tai ei ole jommankumman kuljettajan syy, voi kilpailunjohtaja pyytää katsastajaa, tai muuta tarkoitukseen soveltuvaa toimihenkilöä tarkastamaan ko. kuljettajan tai kuljettajien autot ja tarvittaessa määrätä tekemään niihin korjauksia, jotta voidaan varmistua kilpailun turvallisesta etenemisestä.

Yllä olevan tilanteen toteutuessa, mikäli määrätty korjaustoimenpide aiheuttaa tilanteen, jossa kesken yhden parin suorituksen toiselle kuljettajalle vaihdetaan uusi tai uudet takarenkaat, voi kilpailunjohtaja määrätä myös toisen auton renkaat vaihdettavaksi epäreilun kilpailuedun toteutumisen estämiseksi.

4.6. Kilpailun viivyttäminen

Kilpailun viivyttäminen on kielletty. Kilpailun viivyttämiseksi katsotaan ylimääräinen viivyttely jäähdyttelykierroksella pariajokaaviotilanteessa, jossa kuljettajan tulee palata lähtöviivalle viipymättä. Kun pariajokaaviotilanteessa lähettäjä käskee parin ensimmäisen kuljettajan lähtöviivalle, on myös toisen kuljettajan siirryttävä lähtöviivalle 60 sekunnin kuluessa ensimmäisestä autosta. Mikäli hän ei siihen kykene, katsotaan hänen kilpailusuorituksensa keskeytyneeksi.

4.7 Tarkennukset arvosteluperusteisiin

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

4.8 Sääolosuhteiden vaikutus

Mikäli sääolosuhteet muuttuvat oleellisesti lajitteluvaiheen aikana, arvostelutuomarit voivat korjata arvostelukriteereitään sääolosuhteisiin sopiviksi. Muutosten tavoitteena on kuljettajien suoritusten tasapuolinen arvostelu eritasoisista rataolosuhteista riippumatta. Arvostelutuomarit tiedottavat kuljettajia muutoksista välittömästi.

Osa II - Tekniikka

1. Kilpa-ajoneuvot

1.1. Ajoneuvojen kelpoisuus

1.1.1. Kilpa-autojen tulee pohjautua tuotantomalleihin. Tuotantomalliksi katsotaan tehdasvalmisteinen auto, jota on valmistettu vähintään 500 kappaletta auton tuotantoaikana.

1.1.2. Kilpa-auton tulee olla korityypiltään coupe, sedan, avomalli tai farmari. Pakettiautot, SUV:t, ja lava-autot on kielletty.

1.1.3. Auton tulee olla vetotavaltaan takavetoinen. Alkujaan nelivetoinen auto voidaan muuttaa takavetoiseksi. Alkujaan etuvetoinen auto voidaan muuttaa takavetoiseksi.

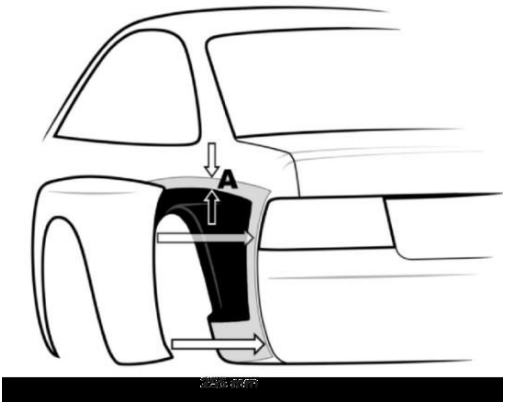
1.1.4. Näissä säännöissä sallittu muutos ei saa johtaa sallimattomaan muutokseen.

2. Kori

2.1. Ulkopuoli

2.1.1. Paneelit

- Auton korirakenne tulee säilyttää alkuperäisenä.
- Auton ulkopintojen tulee olla ehjiä ja siistikuntoisia. Auton korin tulee olla edustavassa kunnossa koko kilpailun ajan sekä puskuripinnat tulee olla kiinnitettyinä. Auton ulkopintojen tulee olla maalattuja tai päällystettyjä ja kiinnitetty auton koriin.
- Muiden kuin alkuperäisten koripintojen, paneelien, puskuripintojen, helmojen, levikkeiden ja spoilereiden käyttö on sallittua nämä säännöt huomioiden.
- Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Lokasuojalevikkeiden kiinnitystä varten tulee niiden alla olla alkuperäistä koripeltiä vähintään 25 mm leveydeltä (kuva DRF-1 mitta A).
- Kattomateriaalin saa korvata alkuperäisen kaltaisella, vähintään saman vahvuisella komposiittimateriaalilla.
- Muille korimuutoksille vaaditaan kirjallinen hyväksyntä lajiryhmältä.



Kuva DRF-1

2.1.2. Ovet ja luukut

- Ovien ja luukkujen tulee olla asianmukaisesti kiinnitettyjä. Alkuperäisten, muokkaamattomien saranoiden käyttöä suositellaan.
- Ovissa tulee olla alkuperäinen lukitusmekanismi.
- Ovissa tulee olla alkuperäiset tai alkuperäisen kaltaiset ulkokahvat. Ovien on oltava ulkoapäin avattavissa.
- Ovissa tulee olla toimiva avausmekanismi sisäpuolella. Kuljettajan tulee ylettyä avausmekanismiin myös vöihin kiinnitettynä.
- Alkuperäisten ovien sisäpuolen saa muokata/tyhjentää. On kuitenkin huolehdittava siitä, ettei tästä aiheudu teräviä reunoja.
- Alkuperäiset ovet saa korvata eri materiaalista valmistetuilla ovilla.

2.1.3. Siivet/spoilerit

- Spoilereiden tulee olla huolellisesti kiinnitetty autoon. Pikairroitussokkien käyttö ei ole sallittua.
- Spoileriin saa kiinnittää erilliset päätylevyt.
- Spoileri ei saa peittää lisäjarruvaloa.

2.1.4. Ikkunat / ikkunasuojat

- Sivu-, takasivu-, sekä takaikkunat voidaan korvata vähintään 3 mm paksuisella polykarbonaattilevyllä. (suositellaan karkaistua polykarbonaattia).
- Jos käytetään alkuperäistä lasia, suositellaan sirpalekalvoa, joka pitää lasinpalaset koossa kolarin tai vahingon sattuessa.
- Kuljettajanpuoleisen sivuikkunan tulee olla suljettuna ajon aikana.
- Ovissa saa käyttää ikkunoiden tilalla ikkunaverkkoa. Jos verkkoa käytetään, tulee se kiinnittää turvakaareen.
- Tuulilasin on oltava joko laminoitua lasia tai vähintään 5 mm paksuista polykarbonaattia. Suositellaan laminoidun lasisen tuulilasin käyttöä. Tuulilasi saa olla lämmitettävä (lämmitysvastus lasissa) huurteenpoistoa varten tai autossa on oltava toimiva huurteenpoistojärjestelmä.
- Sivuikkunoita tai -verkkoja ei vaadita, mikäli käytetään käsiremmejä.
- Tummentavien ikkunoiden tai tummentavien suojakalvojen käyttö on sallittu sivu- ja takaikkunoissa. Autoon tulee kuitenkin nähdä sisälle 5 m päästä katsottaessa.

2.1.5. Pyyhkijät

Autossa tulee olla vähintään yksi toimiva tuulilasinpyyhkijä.

2.1.6. Peilit

- Autoissa on oltava 2 ulkopuolista taustapeiliä sijoitettuna niin, että kuljettaja näkee auton molemmille sivuille.
- Alkuperäisten sivupeilien ja niiden kiinnityspaikkojen käyttöä suositellaan.

2.1.7. Konepellin kiinnitys

- Konepelti saa olla saranoitu tai kokonaan irrotettava.
- Konepellin alkuperäinen lukitus on poistettava.
- Kiinnitys ja saranat ovat vapaat, mutta siinä tulee olla vähintään neljä kiinnityspistettä ja ulkopuolelta avaamisen tulee olla mahdollista ilman työkaluja.

2.1.8. Kilpailunumerot ja pakolliset mainokset

Sarjojen / kilpailujen järjestäjät määrittelevät kilpailuihin osallistuvissa autoissa vaaditut tarrat (tuulilasitarra, numerotarra, ym.) Kaikissa kilpailuissa kilpailunumerot tulee olla kiinnitettynä paikoilleen ennen esikatsastusta. Kiinnityksestä ja niiden paikalla pysymisestä vastaa koko kilpailun ajan kuljettaja.

2.1.9. Hinauslenkit

Autossa tulee olla hinauslenkit edessä ja takana näkyvillä paikoilla tai niiden sijainti on merkittävä erikseen "TOW" tarralla tai kirkkaan värisellä nuolella. Hinauslenkki tulee olla valmistettu pehmeästä materiaalista esim. sidontaliinasta. Lenkin vetolujuuden tulee olla suurempi kuin auton kokonaismassa. Lenkin sisäreiän läpimitta on oltava vähintään 50 mm. Hinauslenkki on kiinnitettävä autoon siten, että se kestää auton hinaamisen, vaikka auto olisi jumissa tai vahingoittunut. Hinauslenkin on kestettävä hinaamista myös sivusuunnassa.

2.1.10. Valot

2.1.10.1. Ajovalot

- Autossa on oltava alkuperäiset tai alkuperäisen kaltaiset etu- ja takavalot. Ajovalojen, takavalojen, sekä jarruvalojen tulee toimia normaalisti.
- Jarruvalojen on oltava riittävän kirkkaat, jotta ne näkyvät myös päivällä. Tummentamista ei suositella.
- Takavaloissa ei saa olla strobovaloja.
- Etuvalot eivät saa olla väriltään punaisia, punertavia tai oransseja.

2.1.10.2. Jarruvalot

- Autoon asennettava vähintään 50 cm pitkä lisäjarruvalo sekä etu- että takalasin yläreunaan.
- Jarruvaloissa ei saa olla strobovaloja.
- Jarruvalojen toimintaa häiritsevät/estävät katkaisijat (Esim. sähkötoimiset, mekaaniset, hydrauliset) on ehdottomasti kielletty.

2.2. Ohjaamo

Ohjaamossa ei saa olla paloherkkiä sisustusmateriaaleja eikä mitään irtonaisia osia. Ohjaamon on oltava siisti ja edustava.

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Kojelaudan tulee olla alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen. Mikäli käytetään muuta kuin alkuperäistä kojelautaa, on sen oltava mitoiltaan ja ulkonäöltään alkuperäistä vastaava, sekä sijaita alkuperäisellä paikalla.

Puukehäiset ohjauspyörät on kielletty, muuten ohjauspyörä vapaa. Ohjauspyörän kehään ei saa kiinnittää mitään.

Turvatyynyjärjestelmät on poistettava.

Räjähdyssuoja: Teräksinen räjähdyssuoja, vähintään 6 mm teräslevyä.

Räjähdyssuojan tulee olla leveydeltään vähintään 150 mm ja sijaittava vauhtipyörän/kytkimen linjalla. Suojaus tulee tehdä koko ohjaamoon kohdistuvalle alueelle.

2.3 Paloseinät

Tiivis ja suojaava paloseinä on oltava moottoritilan ja ohjaamon välissä estämässä tulen pääsyn ohjaamoon.

Metallinen paloseinä on aina asennettava myös polttoainesäiliön (ml. täyttöputki ja -aukko) ja polttoainepumppujen eristämiseksi ohjaamosta.

2.4. Korimuutokset

Sen lisäksi, mitä näissä säännöissä on erikseen sallittu, auton itsekantavaa koria ei saa muuttaa, poistaa tai korvata etujousituksen etummaisten kiinnityspisteiden (kuvat DRF-2 ja DRF-3) ja takajousitusten takimmaisten kiinnityspisteiden (kuvat DRF-4 ja DRF-5) väliseltä alueelta.

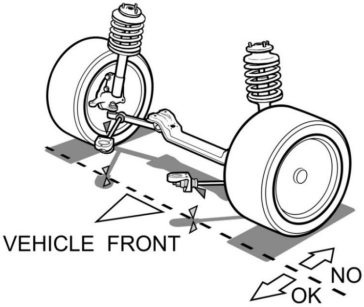
Auton paloseinään sekä kardaanitunneliin saa tehdä muutoksia. Muutokset tulee tehdä asianmukaisesti ja autossa tulee muutosten jälkeen olla tiivis paloseinä moottoritilan ja ohjaamon välissä estämässä tulen pääsyn ohjaamon.

Paloseinässä olevat aukot on peitettävä ja tarvittavien läpivientien tulee olla mahdollisimman pieniä sekä tiiviitä.

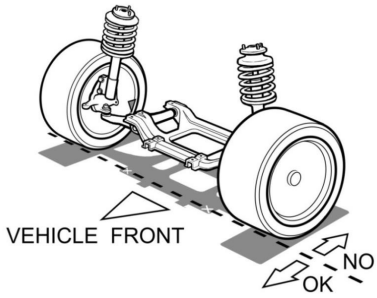
Korin muuttaminen istuimien kiinnitystä varten on sallittu. Korin muuttaminen turvatankin asentamista varten on sallittu.

Alkuperäisen hattuhyllyrakenteen poistaminen on sallittu.

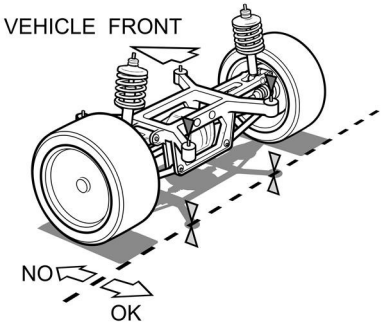
Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Mikään osa moottorista ei saa olla taaempana kuin alkuperäisen paloseinän linja moottorin kohdalta.



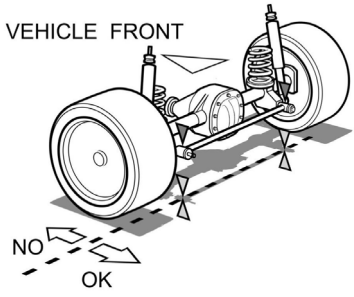
DRF-2



DRF-3



DRF-4



DRF-5

2.5. Turvakehikko

2.5.1. Jokainen auto tulee varustaa turvakehikolla, joka vastaa vähintään AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan 253.8 mukaisia vaatimuksia.

- Turvakehikossa tulee lisäksi olla kaksinkertaiset oviputket, joista ylempi ulottuu kuljettajan lonkan tason yläpuolelle. Päällekkäisten oviputkien väliin saa lisätä pystysuoria vahvistuksia. Muutoin 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.

Seuraavat osat eivät saa kulkea ohjaamossa kehikon ja korirakenteen sivuosien välissä:

- Sähkökaapelit
- Nesteputket (pois lukien tuulilasin pesunesteen letku)
- Sammutusjärjestelmän putket

Turvakehikon rakentamisen säännöt voidaan jakaa karkeasti kahteen osa-alueeseen, pakolliset osat sekä valinnaiset osat.

2.5.2. Pakolliset osat

Nämä osat tulee autosta löytyä sellaisenaan kuin ne on tässä esitetty. Nämä ovat minimivaatimukset ja nämä täyttäessään auton turvakehikko on riittävä drifting-kilpailuihin Suomessa.

2.5.2.1. Perusrakenne

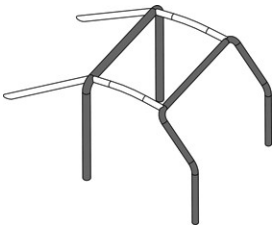
Perusrakenne tulee muodostua jostakin seuraavanlaisesta rakenteesta:

- pääkaari + etukaari + 2 pitkittäistukea + 2 takatukea + 6 kiinnitysjalkaa (kuva 253-1)
- 2 sivukaarta + 2 poikittaistukea + 2 takatukea + 6 kiinnitysjalkaa (kuva 253-2)
- pääkaari + 2 puolisivukaarta + 1 poikittaistuki + 2 takatukea + 6 kiinnitysjalkaa (kuva 253-3)

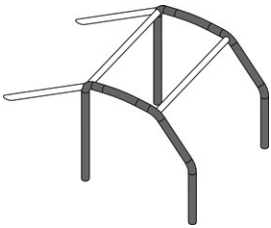
Pääkaaren pystysuorat osat on sijoitettava mahdollisimman lähelle auton koria ja sen alaosassa saa olla vain yksi taivutus per puoli. Pääkaaren on oltava pystysuorassa (max kulma ± 10 astetta pystysuorasta) ja sijaittava heti etuistuinten takana.

Etukaaren tai sivukaaren/puolisivukaaren etuosan tulee seurata mahdollisimman lähellä a-pilaria ja niiden alemmassa pystyosassa saa olla vain yksi taivutus per puoli.

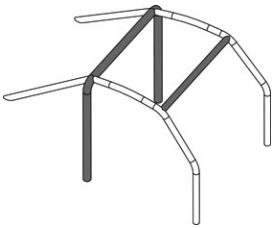
Takatuet tulee kiinnittää kehikkoon auton molemmille puolille ja yläpäästään lähelle pääkaaren ylätaivutusta. Takatukien tulee muodostaa vähintään 30 asteen kulma pystysuorasta ja ne tulee olla suunnattuina taaksepäin, eikä niitä saa taivuttaa.



253-1



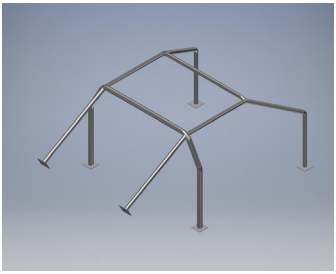
253-2



253-3



DRF-6



DRF-7

2.5.2.2. Diagonaalituki

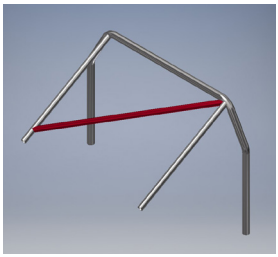
Turvakehikossa tulee olla vähintään yksi kuvien DRF-8 tai DRF-9 mukaisista diagonaalituista. Diagonaaliteen asennus voi olla myös peilikuvana. Diagonaalitukien tulee olla suoria ilman taivutuksia ja ne voidaan tehdä irrotettavilla liitoksilla. Kuvan DRF-10 mukaiset diagonaaliteet eivät ole pakollisia, mutta niitä suositellaan.

Kuvan DRF-11 mukaisia diagonaalitukia voidaan käyttää vain, jos käytetään kuvan DRF-20 mukaisia kattovahvikkeita.

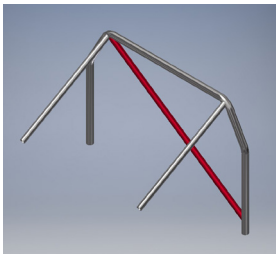
Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2019 jälkeen: Kuvan DRF-11 mukaiset diagonaaliteet ovat pakolliset, mikäli käytetään kuvan DRF-20 mukaisia kattovahvikkeita.

2.5.2.3. Oviputket

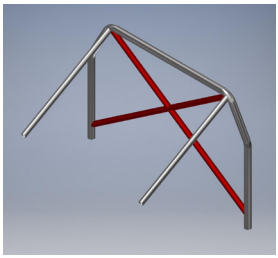
Turvakehikossa tulee olla kaksinkertaiset oviputket, joista ylempi ulottuu kuljettajan lonkan tason yläpuolelle. Päällekkäisten oviputkien väliin saa lisätä pystysuoria vahvistuksia. Muuten oviputket Liite J kohdan 8.3.2.1.2 mukaisesti (kuvat DRF-12, DRF-13, DRF-14, DRF-15 ja DRF-16). Oviputket voivat olla taivutettu ulospäin turvallisuuden lisäämiseksi (kuva DRF-16).



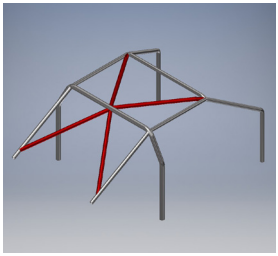
DRF-8



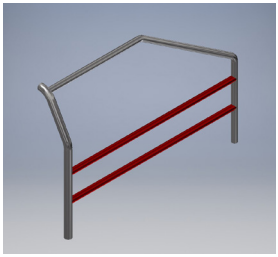
DRF-9



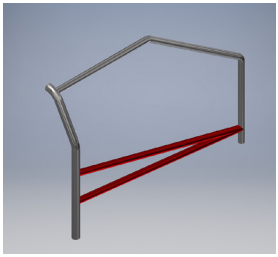
DRF-10



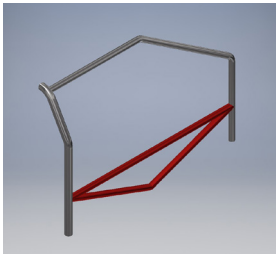
DRF-11



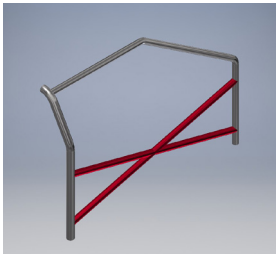
DRF-12



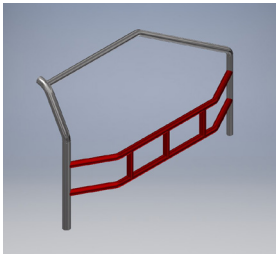
DRF-13



DRF-14



DRF-15



DRF-16

2.5.2.4 Kattovahvistukset

Kehikon yläosa tulee vahvistaa jollakin kuvien DRF-17, DRF-18, DRF-19, DRF-20 mukaisista kattovahvistuksista. Kyseiset putket saavat olla taivutettuja seuraamaan katon muotoa.

Kilpailuissa, joissa on vain kuljettaja, voidaan käyttää yhtä kuvan DRF-17 mukaista diagonaalimaista putkea, jonka etupään kiinnitys tulee olla kuljettajan puolella.

Kattovahvistuksien liitokset kehikkoon tulee sijaita maksimissaan 100 mm kehikon liitoksista, pois lukien kuvien DRF-19 ja DRF-20 mukaisen V-kärjen sijainti.

Mikäli V-kärjen putket eivät ole kiinni toisissaan, putkien välinen etäisyys ei saa olla yli 100 mm.

2.5.3. Taivutusten ja liitosten vahvistukset

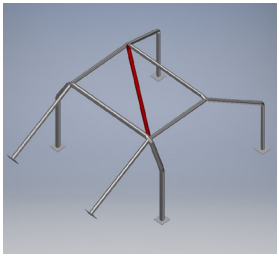
Mikäli kuvan DRF-10 mukaiset diagonaalituet on asennettu, tulee niiden välinen liitos vahvistaa vähintään kahdella Liite J Art. 253 kohdan 8.2.14 mukaisella vahvikkeella:

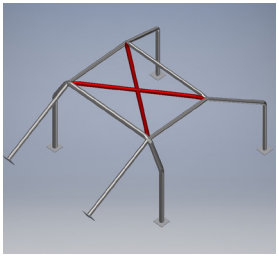
-Kuvan DRF-10 mukaisten pääkaaren diagonaalitukien keskiliitos.

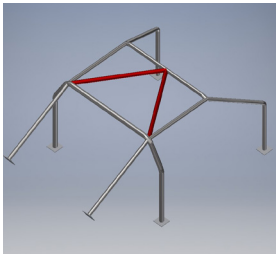
- Oviputken ja kuvan DRF-21 mukaisen tuulilasipilarin vahvistuksen välinen liitos.

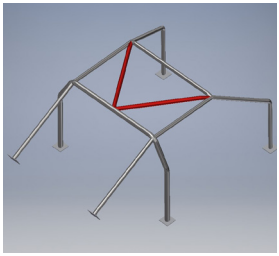
-Kuvan DRF-15 mukaisten oviputkien keskiliitos, vaikka putket olisivat taivutettu niin, että ne eivät leikkaa toisiaan.

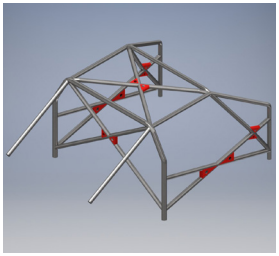
-Autoissa, joiden katsastuskortti on myönnetty

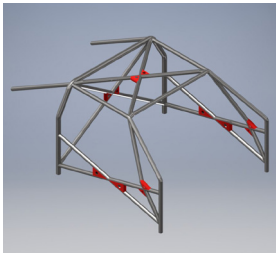

DRF-17


DRF-18


DRF-19

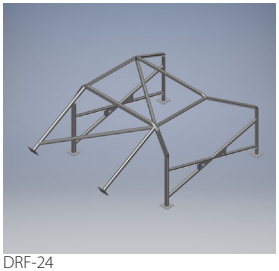

DRF-20


DRF-21


DRF-22

Esimerkkikehikoita:


DRF-23


DRF-24


DRF-25


DRF-26


DRF-27


DRF-28

01.01.2019 jälkeen: kuvan DRF-18 mukaisten kattovahvikkeiden keskiliitos.

2.5.4. Valinnaiset osat

2.5.4.1. Valinnaiset tuet ja vahvistukset

Kuvien 253-12 - 253-21 ja 253-23 - 253-33 mukaisia vahviketukia ja vahvikkeita voidaan lisätä turvakehikkoon sen suunnittelijan halun mukaan. Ne täytyy joko hitsata tai kiinnittää irrotettavilla liitoksilla. Kaikkia näitä edellä mainittuja tukia ja vahvistuksia voidaan käyttää erikseen tai yhdessä toistensa kanssa. Kuvan 253-17 tukien kiinnitys pääkaareen voidaan nostaa vaihtoehtoisesti oviputkien korkeudelle.

2.5.4.2. Etujousituksen kiinnityspisteiden vahvistus (Kuva DRF-29)

Kuvan DRF-29 mukaiset vahvikkeet voidaan kiinnittää paloseinään tai etu iskunvaimentimien yläkiinnityspisteisiin.

2.5.4.3. Turvakehikon kiinnitys korikehikkoon

Kehikko pitää kiinnittää vähintään seuraavista pisteistä:

- etukaaren kiinnitysjaloista
- sivukaarien tai puolisivukaarien kustakin kiinnitysjalasta
- pääkaaren kiinnitysjaloista
- takatukien alapäistä

Kiinnityspisteet pää-, etu-, sivu- ja puolisivukaarille:

Kaarien lattiakiinnitystä varten tulee jokaisessa kaaren alapään kiinnityspisteessä olla kiinnityslevy, jonka minimipaksuus on 3 mm, muodostaen kiinnitysjalan.

Kaarien alapään kiinnitys korikehikkoon on tehtävä vähintään kolmella pultilla. Kiinnitysjalan pulttien tulee olla vähintään M8-kokoa ja lujuus vähintään 8.8 ISO normin mukaan.

Muttereiden tulee olla lukkomuttereita tai varustettu jousialuslevyillä. Kahden pultin välinen kulma tulee olla vähintään 60 astetta (kuva 253-50).

Kiinnitysjalan saa hitsata koriin, mutta joka tapauksessa se tulee kiinnittää myös pultein.

Kukin kiinnityskohta tulee korissa vahvistaa vähintään 3 mm paksulla ja pinta-alaltaan vähintään 120 cm2 teräksisellä vahvikelevyllä, joka on hitsattu korikehikkoon.

Autoissa, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2019 jälkeen, koriin hitsatun vahvikelevyn ja korikehikon kosketuspinnan pitää olla vähintään 120cm2.

Takatukien kiinnityspisteet: Kiinnityskohdat tulee vahvistaa vähintään 60 cm2 :n kiinnityslevyillä muodostaen kiinnitysjalan. Se tulee kiinnittää koriin vähintään kahdella M8 pultilla (kuva 253-57). Takatukien kiinnitysjalan alle ei vaadita erillistä korivahvistusta.

Kuvissa 253–50 - 253–56 on erilaisia vaihtoehtoja korikiinnitykseen.

2.5.5. Materiaali

Vain poikkileikkaukseltaan ympyrämäiset putket ovat sallittuja. Materiaalivaatimukset ovat:

Materiaali: Kylmävedetty, saumaton puhdas hiiliteräs, hiilen enimmäismäärä 0.3 %

Minimi vetolujuus: 350 N/mm2

Minimimitat:

- Pääkaari (kuvat 253-1 ja 253-3) tai sivukaaret ja taka poikittaistuki (kuva 253-2): 45 mm x 2.5 mm (1.75"x0.095") tai 50 mm x 2.0 mm (2.0"x0.083")
- Puolisivukaaret ja kehikkorakenteen muut osat (ellei aiemmissa kohdissa ole toisin määritelty): 38 mm x 2.5 mm (1.5"x0.095") tai 40 mm x 2.0 mm (1.6"x0.083")

Seinämävahvuuden mittaamista varten on 5 cm:n päähän lattiasta ajajan puolelle porattava 6 mm:n reikä.

2.5.6. Pehmusteet

Vahingoittumisvaaran välttämiseksi on turvakehikon sellaiset kohdat, joihin kuljettajat voivat osua, pehmustettava heikosti syttyvällä tai paloa estävällä materiaalilla.

Kaikki piirroksessa 253-68 kuvatut sekä kaikki kattovahvistukset tulee asentaa FIA standardin 8857-2001 type A mukaisilla pehmusteilla (kts. FIA tekninen lista 23) Jokainen suoja tulee kiinnittää siten, ettei se ole liikuteltavissa kehikosta.

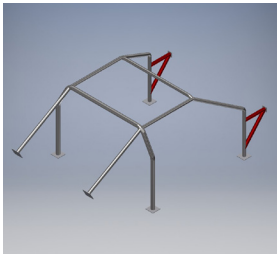
2.6. Puskurit

Autossa tulee olla turvalliset, alkuperäiset tai alkuperäistä vastaavat etu- ja takapuskurirungot.

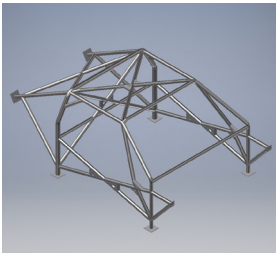
Mikäli käytetään muita kuin alkuperäisiä puskurirunkoja, tulee niiden olla valmistettu ontosta teräsputkesta. Putken on oltava ulkohalkaisijaltaan 25-45 mm ja seinämävahvuudeltaan 1,5-3 mm.

Puskurirunkojen tulee kulkea puskurikuoren sisäpuolella sen myötäisesti enintään 25 mm etäisyydellä puskurikuoresta. Puskurirunkojen tulee olla koko puskurikuoren matkalta. Puskurirungot eivät saa ulottua leveyssuunnassa korin leveimmän kohdan ulkopuolelle. Päädyt on pyöristettävä ja/tai suljettava niin ettei niistä aiheudu tarttumis- tai lävistysvaaraa toiselle autolle.

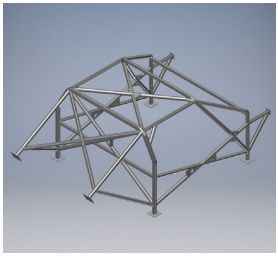
Esimerkkikehikko lisävahvistuksilla ja turvavyöputkella:



DRF-29



DRF-30



DRF-31

Puskurirungot on kiinnitettävä koriin hitsaamalla tai vähintään 4:llä M8 pultilla per puoli.

Puskuripintojen tulee peittää puskurirungot kokonaisuudessaan.

2.7. Alusta ja jarrut

2.7.1. Jousitus

Auton jousitus on vapaa. Jouset + iskunvaimentimet saavat olla säädettävät.

Jousitus ei saa olla säädettävissä ajon aikana.

2.7.1.1. Etujousitus

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Etu apurungon täytyy olla kyseisen automallin alkuperäinen. Apurungon on oltava alkuperäisellä paikallaan, kiinnityspisteet saa vahvistaa enintään 3 mm paksulla ja pinta-alaltaan enintään 150 cm^2 metallilla, mutta kiinnityspisteiden sijaintia ei saa muuttaa. Alkuperäinen kiinnityspiste tulee olla tunnistettavissa. Tukivarsien kiinnityspisteitä saa vahvistaa, mutta ei siirtää. Apurunkoa saa muokata öljypohjan/startin mahduttamiseksi sekä hammastangon siirtämiseksi.

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Iskunvaimentimien yläkiinnityspisteiden tulee sijaita alkuperäisten kiinnityspulttien kehän sisäpuolella.

Muokattuja ja aftermarket-tukivarsia ja olka-akseleita saa käyttää. Tukivarret saavat olla säädettävät.

2.7.1.2. Takajousitus

Auton jousitus on vapaa muutoksille. Pyörien tuenta on vapaa. Korin muuttaminen pyöräntuennan muutoksia varten on sallittu.

Erillisjousitus

- Muokattuja ja aftermarket-tukivarsia ja olka-akseleita saa käyttää. Tukivarret saavat olla säädettävät.
- Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen:
- Autossa tulee olla alkuperäisen kaltainen taka-jousitus (tukivarsien / kiinnityspisteiden määrä).
- Taka-apurungon on oltava kyseisen automallin alkuperäinen.
- Taka-apurungon kiinnityspisteitä ei saa muokata eikä siirtää.
- Taka-apurungon kiinnityspisteitä saa vahvistaa enintään 3 mm paksulla ja pinta-alaltaan enintään 150 mm^2 metallilla, sillä edellytyksellä että kiinnityspisteiden sijainti ei muutu, eikä apurungon sijainti muutu.
- Taka-apurunkoa saa muokata tasauspyörästön asentamiseksi tai vaihtamiseksi.

Kuitenkin apurunkoon on jätettävä koko sen pituuden sekä leveyden mittainen muokkaamaton osa alkuperäisten mittasuhteiden säilyttämiseksi.

Jäykkä taka-akseli.

Kiinnitykselle koriin ei aseteta rajoituksia.

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen:

- Alkuperäistä kiinnitystä koriin ei saa muuttaa

2.7.2. Ohjaus

Ohjausjärjestelmän on oltava mekaaninen ja sitä saa tehostaa. Muutosten tulee olla rakenteeltaan ja lujuudeltaan riittävät. Ohjausakselin on oltava kokoon painuvaa mallia tai vähintään kahdesta kohtaa nivelöity. Ohjauksen varkaudenestolaite on tehtävä toimimattomaksi. Ohjauspylvään säätö tulee lukita siten, että sitä voidaan säätää vain työkaluilla. Muilta osin ohjausjärjestelmälle ei aseteta rajoituksia.

2.7.3. Jarrujärjestelmä

Kaikissa neljässä pyörässä on oltava nestetoimiset jarrut (kaksipiirinen jarrujärjestelmä).

Kahdet pääsylinterit on sallittu.

Erillinen jarruvoiman säätö on sallittu. Jarruvoiman säätö saa tapahtua vain etu- ja taka-akselien välillä, ei vasemman ja oikean puolen välillä.

Jarrujärjestelmässä ei saa olla nestevuotoja.

Käsijarru saa olla joko mekaaninen tai hydraulinen. Hydraulisen käsijarrun saa kytkeä takajarrupiiriin tai omaksi erilliseksi järjestelmäkseen. Käsijarru saa vaikuttaa ainoastaan takapyöriin.

Suositellaan käytettäväksi kilpakäyttöön tarkoitettuja jarrulevyjä ja -paloja.

Kokonaan tai osittain hiilikuituisten jarrulevyjen ja -palojen käyttö on kiellettyä.

Jarrunestesäiliöt voidaan asentaa ohjaamoon. Tässä tapauksessa niiden tulee olla turvallisesti kiinnitettyjä ja valmistettu tulenkestävästä materiaalista tai suljettu vuodoilta ja tulelta suojaavalla kotelolla.

2.7.4. Vanteet

Vanteet ovat vapaat seuraavin rajoituksin:

- Renkaiden kemiallinen tai mekaaninen lisäkiinnittäminen vanteisiin on kielletty.
- Beadlock -tyyppiset vanteet sekä liimat on kielletty.
- Sisärenkaiden ja täytevaahtojen käyttäminen renkaiden ja vanteiden välissä on kielletty.
- Painekontrolliventtiilien käyttö on kielletty.
- Vanteiden / renkaiden tasapainotus nesteillä tai muilla irtonaisilla painoilla on kielletty.
- 1-pulttikiinnitys (keskiöpulttikiinnitys) on kielletty.
- Hiilikuitu/hiilikuituhybridivanteet on kielletty.

Vanteiden on oltava kiinnitettynä autoon kaikilla pulteilla. Yli 20 mm paksujen levikepalojen on oltava kiinnitetty joko vanteeseen tai pyörän napaan.

Kaikissa ajoneuvoissa on oltava kontrastivärinen tarra kunkin vanteen tai renkaan tietyssä osassa virallisen harjoittelun, lajittelun ja kilpailun aikana.

2.7.5. Renkaat

Eturenkaat ovat vapaat, mutta nastarenkaat on kielletyt.
Takarenkaat ovat vapaat seuraavin rajoituksin;
Hyväksynnät:

- Renkaiden on oltava EU:n ja/tai Pohjois-Amerikan alueella tieliikennekäyttöön hyväksyttyjä katurenkaita.
- Nastarenkaiden käyttö on kielletty.

Koko:

- Renkaan maksimileveys on 285 mm tai se ilmoitetaan sarjasäännöissä.

- Renkaiden maksimi vannekoko on 18 tuumaa.

Renkaiden muokkaaminen:

- Kaikenlainen renkaiden muokkaaminen tai renkaiden pinnan käsittely kemikaaleilla tai yhdisteillä on kielletty.
- Rengaslämmittimien käyttö on kielletty.

2.8. Moottori

2.8.1. Yleistä

Moottorina tulee käyttää polttomoottoria. Muuten moottorille ja voimansiirrolle ei aseteta mitään rajoituksia, eikä niiden tarvitse olla alun perin kyseiseen automalliin tarkoitettuja.

2.8.2. Ahtaminen

Moottorin ahtamiselle ei aseteta mitään rajoituksia.

2.8.3. Voitelujärjestelmä ja öljynkerääjä

Voitelujärjestelmän tulee olla tiivis. Ulkoilmaan huohottavan järjestelmän yhteydessä vähintään yhden litran vetoinen öljynkerääjä on pakollinen. Öljynkerääjän nestepinnan taso on oltava todettavissa.

Öljysäiliö ei saa sijaita ohjaamossa. Mikäli öljysäiliö sijaitsee takaluukussa, joka on avointa tilaa kuljettajan kanssa (esimerkiksi avoauto), on säiliö eristettävä kuljettajasta 1,0 mm pellistä tai 1,5 mm alumiinilevystä valmistetulla kotelolla.

2.8.4. Polttoainejärjestelmä

Polttoainejärjestelmä on vapaa.

2.8.4.1 Polttoainesäiliö

Polttoainesäiliö tulee olla auton alkuperäinen alkuperäisellä paikalla tai autourheiluun tarkoitettu turvatankki.
Turvatankissa tulee olla takaiskuventtiili tyhjentymisen estämiseksi auton kaatuessa.
Turvavaahdon käyttöä kaikissa tankeissa suositellaan, turvatankissa vaahto 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.

Polttoainesäiliön tuuletus tulee järjestää aina niin, ettei polttoaine voi missään auton asennossa valua ulos säiliöstä. Tämä tulee toteuttaa esim. painovoimatoimisella sulkuventtiilillä ja/tai huohotin venttiilillä. Tuuletusputken tulee aina päättyä auton ohjaamon tai tavaratilan ulkopuolelle.

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen:

Turvatankit, joiden lähdöt ovat tankin pohjassa tai alareunassa on kielletty.

Turvatankki tulee olla koteloituna umpinaisella uloshengittävällä kotelolla. Koteloinnin tulee olla valmistettu metallista ja suojata turvatankkia osumilta joka suunnasta.

2.8.4.2 Polttoainepumput

Polttoainepumppujen käyttöjärjestelmä on tehtävä siten, että polttoainepumput voivat toimia vain silloin, kun moottori on käynnissä tai sitä käynnistetään.

2.8.4.3 Polttoainelinjat

Polttoainelinjojen ja liittimien tulee olla vähintään alkuperäistä vastaavia ja turvallisesti kiinnitettynä.

Polttoainelinjojen sijoittamista ohjaamon ulkopuolelle suositellaan. Jos ne sijoitetaan ohjaamon sisäpuolelle, tulee ne olla kilpailukäyttöön tarkoitettua metallipunosvahvistettua letkua tai metalliputkea. Tällöin niissä ei saa olla muita liitoksia kuin Liite J artikla 253 kuvien 253-59 ja 253-60 määrittelemät tavat paloseinien läpivienneiksi.

Polttoainelinjat on suojattava ulkopuolista vahingoittumisvaaraa vastaan (kivet, korroosio, mekaaninen murtuminen jne). Korin alla kulkevien polttoainelinjojen suojaukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne eivät vahingoitu auton alustan mahdollisesti koskettaessa maata.

Polttoainelinjat tulee olla moottoritilassa riittävän etäällä tai riittävän hyvin suojattuna kuumista kohteista kuten pakosarja, turbo tai pakoputkisto.

2.8.4.4 Polttoaine

Autoissa saa käyttää vain kaupallista huoltoasemalta saatavaa lyijytöntä bensiiniä, E85 (RE85) polttoainetta tai dieseliä.

Dieselpolttoaineen tulee täyttää eurooppalaisen standardoimisjärjestön (CEN) laatiman Dieselpolttoainestandardin EN590 laatuvaatimukset.

Bensiiniin ja RE85 polttoaineeseen saa lisätä vain voiteluainetta.

Polttoainejärjestelmän komponentteja valittaessa tulee varmistua, että ne soveltuvat käytössä olevalle polttoaineelle.

2.8.4.5 Polttoainepiirin automaattinen sulkuventtiili ja käyttöjärjestelmä

Suositellaan käytettäväksi automaattista sulkuventtiiliä moottorille menevissä polttoaineputkissa.

Venttiili tulee olla lähellä polttoainesäiliötä ja sen tulee sulkea kaikki paineelliset polttoainelinjat, mikäli jokin linjoista rikkoutuu.

2.8.5. Jäähdytysjärjestelmä

Moottorin jäähdytysjärjestelmä on vapaa.

Jos jäähdytin siirretään pois alkuperäiseltä paikalta, on sen oltava eristettynä auton ohjaamosta.

Auton ohjaamon läpi kulkevat jäähdytysjärjestelmän putket suojattava tai koteloitava. Ohjaamon sisällä kulkevissa jäähdytysjärjestelmän putkissa ei saa olla muita liitoksia kuin Liite J artiklan 253 kuvien 253-59 ja 253-60 määrittelemät tavat paloseinien läpivienneiksi. Jäähdytinjärjestelmässä ei saa olla vuotoja.

Jäähdytysjärjestelmässä on oltava vähintään yksi vähintään yhden litran suuruinen paisuntasäiliö. Paisuntasäiliön on oltava eristettynä auton ohjaamosta.

Jäähdytysjärjestelmässä sallitaan ainoastaan vesi ja lisäaineet, jotka eivät aiheuta liukkautta joutuessaan radan pintaan.

2.8.6. Ilokaasut

Ilokaasujärjestelmät ovat sallittuja.

2.8.7. Pakojärjestelmä

Pakojärjestelmä on vapaa.

Pakoputken tulee ulottua auton taka-akselin taakse. Mikäli polttoainejärjestelmän osia on taka-akselin takapuolella, tulee pakoputkiston ulottua näiden osien takapuolelle.

Vähintään yksi äänenvaimennin, joka vaikuttaa koko pakojärjestelmään on pakollinen. Kaikki moottorin pakokaasut tulee kulkea äänenvaimentajan läpi.

Äänen voimakkuus on rajoitettu 110 dB (A) enimmäisarvoon. Mikäli kilpailun suurin sallittu äänen voimakkuus on tätä alhaisempi, siitä ilmoitetaan kilpailukutsussa.

Mittaustapa on A-asteikolla "slow", mittari sijoitettuna 45 asteen kulmassa 50 cm:n etäisyydellä pakoputken päästä auton käydessä 4500 r/min.

Suositellaan katalysaattorin käyttöä.

2.8.8. Käynnistysjärjestelmä

Autoissa on oltava toimiva käynnistysjärjestelmä.

2.9. Voimansiirto

2.9.1. Vaihteisto

Vaihteisto on vapaa. Vaihteistossa on oltava toimiva peruutusvaihde.

2.9.2. Kardaani

Kardaani on suojattava kardaanilenkillä kaikkien nivelten kohdalta. Kardaanilenkki saa olla korkeintaan 152 mm etäisyydellä nivelestä. Kardaanilenkin on oltava valmistettu vähintään 5 mm paksuisesta ja vähintään 50 mm leveästä teräslevystä tai 22 mm x 1,6 mm teräsputkesta. Kardaanilenkit on kiinnitettävä tukevasti auton koriin.

2.9.3. Luistonesto

Luistonestojärjestelmät ja ajonvakauden hallintajärjestelmät on kielletty.

2.9.4. Data

Kilpailunjärjestäjällä on oikeus liittää autoon tiedonkeruu-, ja videokuvan lähetyslaitteisto.

2.10. Sähköjärjestelmä

2.10.1. Akku

Akun sijainti on vapaa.

Akku on kiinnitettävä auton koriin tai runkoon vähintään kahdella 10 mm 8.8 kovuuden pultilla ja metallipannalla. Kiinnityspaikan on oltava tukeva.

Akun plusnapa on eristettävä oikosulun estämiseksi.

Mikäli akku on sijoitettu tiiviiseen, ulostuulettuvaan laatikkoon tai käytetään ns. kuivaa akkua, voidaan akku asentaa ohjaamotilaan.

2.10.2. Päävirtakatkaisin

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 sisä- ja ulkopuolelta.

Ulkopuolinen päävirtakatkaisin on sijoitettava tuulilasitolpan alakulman läheisyyteen.

Sisäpuolisen katkaisijan tulee olla kuljettajan käytettävissä, kun kuljettaja on omalla istuimellaan vöihin kiinnitettynä. Suositellaan että päävirtakatkaisija on myös mahdollisten matkustajien käytettävissä.

Päävirtakatkaisin tulee merkitä valkoreunaisella sinisellä kolmiolla, jonka kanta on vähintään 12 cm, ja jossa on punaisen salaman kuva.

2.11. Vaaditut turvavarusteet

2.11.1. Kypärä

Avokypärä sallittu, mikäli autossa on ehjät sivuikkunat. Umpikypärä vaaditaan, mikäli ajetaan ilman sivuikkunoita. Käytettävä liite J kohdan XXIV mukaista kypärää.

2.11.2. Ajopuku

Ohjaajalla on oltava harjoituksissa, lajitteluissa sekä kilpailuissa Pro- ja Pro2-luokassa.

- FIA-standardin mukainen ajoasu (FIA-standardi 1986, 8856-2000 tai 8856-2018).
- FIA-standardin mukaiset tulelta suojaavat sukat (FIA-standardi 8856-2000 tai 8856-2018).
- FIA-standardin mukainen kypärähuppu (FIA-standardi 8856-2000 tai 8856-2018).
- Nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävartiset käsineet, FIA-standardia 8856-2000 tai 8856-2018 suositellaan.
- Nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävartiset ajokengät, jotka peittävät säären ajopuvun lahkeeseen saakka, FIA-standardia 8856-2000 tai 8856-2018 suositellaan.

Suositellaan käytettäväksi FIA-standardin 8856-2000 tai 8856-2018 alusasua.

2.11.3. Istuin

Kaikissa kilpailuissa tulee autoissa olla istuin ja turvavyöt, joita ajajan on käytettävä. Istuimien ja niiden kiinnitysten tulee olla Tekniikka – Liite J ART 253 kohdan 16 mukaisia.

2.11.4. Vyöt

Autossa tulee olla turvavyöt, joita ajajan on käytettävä. Määräykset turvavöistä löytyvät tämän sääntökirjan kohdasta Liite J, Turvallisuusmääräykset (art. 253), kohdasta 6.

2.11.5. Käsiremmit

Vaaditaan, mikäli ajetaan ilman kuljettajan sivuikkunaa ja ikkunaverkkoa.

2.11.6. HANS

FIA:n luokitteleman FHR (HANS/Hybrid) pää- ja niskatuen käyttö on pakollista.

2.11.7. Sammuttimet / sammutusjärjestelmä

Jokaisessa autossa tulee olla vähintään yksi sammutin. Sammutinaineen vähimmäismäärä on jauhesammuttimelle 2.0 kg tai vaahtosammuttimelle 2.4 kg. Jokainen sammutin on suojattava riittävästi ja kiinnitettävä siten, että kiinnityspaikka kestää 25 G:n voiman. Vain metalliset pannat (2 kpl minimi) pikakiinnittimillä hyväksytään. Kiinnitystelineessä tulee olla pullon liukumisen estävä tappi.

Sammuttimen (sammuttimien) tulee olla helposti kuljettajan ulottuvilla. Sammuttimen tulee täyttää sääntökirjan liite J:n kohdan 7.3 kansallinen lisäys.

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

2.12 Sääntöjenmukaisuuskatsastukset

2.12.1 Katsastuskortti ja kilpailun katsastus

Kilpa-autoille tulee tilata AKK:n katsastuskortti AKK:n sääntökirjan liite J:n kohdan XXIII mukaisesti. Katsastuskorttia varten tulee ilmoittaa auton runkonumero sekä laji, jossa autoa on tarkoitus käyttää. Osallistuakseen kilpailuun jokaisen auton tulee omata AKK:n katsastuskortti sekä läpäistä kilpailun katsastus. Katsastuskortti on oltava mukana kilpailuissa. Sen puuttuminen on este kilpailuun osallistumiselle.

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

2.13. Liikennevakuutus
Kilpa-ajoneuvoissa on oltava vähintään voimassa oleva liikennevakuutus, jonka voimassaolo on kyettävä todistamaan paikan päällä ilmoittautumisen yhteydessä.

Osa III – Muut luokat

1. Pro2-luokka

1.1. Erityismääräykset Pro2-luokalle
Tässä sääntökohdassa määritellään Pro2-luokalle sallitut poikkeavuudet muista säännöistä ja määräyksistä. Muiden kuin tässä mainittujen poikkeusten osalta Pro2-luokassa noudatetaan näitä sääntöjä.

1.2. Turvavyöt
Autossa tulee olla turvavyöt, joita ajajan on käytettävä. Määräykset turvavöistä ovat Liite J Art 253 kohdassa 6. Autossa voi käyttää myös autourheilukäyttöön tarkoitettuja 5-pisteturvavöitä.

1.3. Lisäjarruvalo
Autossa ei tarvitse olla lisäjarruvaloja.

1.4. Päävirtakatkaisija
Autoissa ei tarvitse olla päävirtakatkaisijaa, mutta sitä suositellaan.

1.5. Renkaat
Eturenkaat ovat vapaat, mutta nastarenkaat on kielletyt. Takarenkaiden on oltava Suomessa tieliikennekäyttöön hyväksyttyjä katurenkaita. Renkaan maksimileveys on 225 mm. Renkaiden minimi threadwear-luku on 280. Kilparenkaina markkinoitujen sekä nastarenkaiden käyttö on kiellettyä.