FLYINGFINN.TV

KOTIMAISEN AUTOURHEILUN LIVELÄHETYKSET YHDESSÄ PAIKASSA



RALLI SM

Kuva: Taneli Niinimäki / AKK - Niclas Grönholm & Samu Vaaleri - IsoValkeinen SM-ralli Kuopio 250v. 2025

AUTOURHEILUN SÄÄNTÖKIRJA 2026

URA-AUTOJEN LAJISÄÄNNÖT

AKK-Motorsport ry

Sisältö

Harmaa korostus = sääntömuutos

1. Kilpailusäännöt

1.1. Yleistä
1.2. Osallistuminen kilpailuihin
1.3. Kilpailun SM/NM-arvo ja osallistumisrajoitukset
1.4. Seuraamukset sääntöjen noudattamattomuudesta
1.5. Vastalauseet ja vetoaminen
1.6. Kilpailujen järjestäminen
1.7. Ilmoittautuminen kilpailuihin
1.8. Toimitsijoiden tehtävät
1.9. Tuomariston puheenjohtajan ja tuomariston tehtävät
1.10. Radallenostajat
1.11. Ajajakokous
1.12. Mainostussäännöt
1.13. Muita määräyksiä
1.14. PA SM-Säännöt
1.15. Luokkayhteyshenkilöt

2. Slot Racing (ura-autot) säännöt

2.1 Yleistä
2.1.1 Kori
2.1.2 Renkaat
2.1.3 Pitoaine
2.1.4 Muut rakennemääräykset
2.1.5 Nopeudensäädin
2.1.6 Kilpailut
2.1.7 Kilpailun kulku
2.1.8 Katsastus
2.1.9 Kilpailurata
2.1.10 Muita kilpailijoita häiritsevä ajo
2.1.11 Autojen nostaminen

2.2 Skaala-autoluokat

2.2.1 Kilpailuluokat:
2.2.2 Kilpailijanumerot
2.2.3 ISRA (sovellettu)
2.2.4. Kilpailun kulku
2.2.5 Ratavirran katkaisu
2.2.6 Auton huoltaminen kilpailun aikana
2.2.7 Uranvaihto

2.3 Siipiautoluokat

2.3.1 Kilpailuluokat
2.3.2. Kilpailuformaatit
2.3.3 Ratavirran katkaisu
2.3.4 Uranvaihto
2.3.5 Auton huoltaminen kilpailun aikana

1. Kilpailusäännöt

1.1. YLEISTÄ

Tämä säännöstö noudattaa teknisiltä osiltaan pääpiirteissään kansainvälistä säännöstöä (ESROC/ISRA), harraste- ja nuortenluokkien säännöstössä on kansallisia poikkeuksia.

Kaikkien luokkien erilliset SM-säännöt ja kansalliset säännöt julkaistaan Liiton verkkosivuilla. Säännöt julkaistaan viimeistään 30 päivää ennen kauden ensimmäistä kilpailua.

1.2. OSALLISTUMINEN KILPAILUIHIN

Kukaan ei voi osallistua autokilpailuun tai ennätysajoon ilmoittajana tai ohjaajana ellei hänellä ole ASN:n myöntämää lisenssiä. Sen lisäksi mitä on yleisissä säännöissä sanottu, on pienoisautoilussa voimassa seuraavat asiat: Osallistuminen maakohtaisen kiintiön puitteissa järjestettäviin KV-arvokilpailuihin (EM, MM) haetaan luokan yhteyshenkilön välityksellä lajiryhmältä edeltävän vuoden lokakuussa. Paikkaa hakevan kilpailijan tulee olla osallistunut ko. luokan arvokilpailua edeltävänä vuonna SM-sarjaan tai kilpaillut ko. luokassa EM- tai MM-tasolla. Mikäli kilpailija ei ole osallistunut ko. luokan SM-sarjaan tai kilpaillut ko. luokassa EM- tai MM-tasolla, voi luokan yhteyshenkilö puoltaa perustellusti lajiryhmälle kilpailijan osallistumista KV-arvokilpailuun. Kilpailija maksaa itse osallistumismaksut arvokilpailuihin, ilmoittautumismaksu EM- ja MM-kilpailuihin maksetaan AKK:lle joka maksaa ilmoittautumismaksut EFRA:lle keskitetysti. Arvokilpailuihin ilmoittautuminen on sitova ja rahoja ei palauteta, mikäli kilpailija peruu osallistumisensa. Osallistumisensa peruneen kilpailijan paikalle voidaan luokan yhteyshenkilön kautta hakea lajiryhmältä paikkaa toiselle kilpailijalle, jonka tulee olla osallistunut ko. luokan arvokilpailua edeltävänä vuonna SM-sarjaan tai kilpaillut ko. luokassa EM- tai MM-tasolla.

Ulkomaalaisilta ajajilta vaaditaan kilpailusta riippuen kv-lisenssi tai oman maansa lisenssi. Jos kyseisessä maassa ei ole lisenssijärjestelmää, ajaa kuljettaja ilman lisenssiä.

Kilpailuissa joissa ajetaan ikäsarjoissa (alle 13v. ja alle 18v.), ajajan ikä määräytyy kuluvan vuoden tammikuun 1. päivän tilanteen mukaan.

1.3. KILPAILUN SM / NM-ARVO JA OSALLISTUMISRAJOITUKSET

Suomen Mestaruus (SM) kilpailut: ajetaan autoluokissa, joissa ajetaan EM- ja MM-kilpailuja.

Nuorten Mestaruus (NM) kilpailut: ajetaan autoluokissa joissa on SM-luokkaa vastaava viritysasteeltaan rajoitettu autoluokka (vakiomoottori). Nuorten Mestaruus ajetaan yhtenä kilpailuna tai sarjana ikäsarjassa alle 18 vuotta. Ura-autoilussa ajetaan ikärajoissa alle 13 ja alle 18 vuotta. NM -sarjaohjeistuksessa tarkennuksia.

Kaikissa autoluokissa ei ajeta NM arvoista kilpailua tai kaikkia ikäsarjoja tai ikäsarjat voidaan ajaa yhdistettynä, mikä ilmoitetaan kilpailukutsussa.

Osanottorajoitus: Yli 18v kilpailija saa ajaa EL-24 luokassa, jos ei ole sijoittunut ES-24 luokassa viimeisen viiden vuoden aikana kymmenen parhaan joukkoon Eurosarjan kokonaistuloksissa. Tässä säännössä voidaan tehdä myös poikkeuksia, jotka käsittelevät luokkayhteyshenkilö ja lajiryhmän edustajat. Mikäli alle 18v kuljettajan pääluokka on ES-24, niin silloin kuljettaja ei saa ajaa EM/EL-luokkia. Alle 13v kuljettaja voi ajaa ES-24 luokkaa vain, jos ei aja EM-24 luokkaa.

Sarjakilpailut: Kansalliset kilpailut voivat muodostaa keskenään sarjan. Sarjakilpailuihin saa osallistua ulkomaalaisella lisenssillä, pisteet jaetaan myös ulkomaalaisille kilpailijoille. Sarjakilpailujen aikatauluista, sarjan osakilpailujen yhteiskutsusta, pistelaskusta tms. vastaa luokan yhteyshenkilö.

Luokan yhteyshenkilö ja sarjajärjestäjät päättävät ennen sarjan alkamista ja ilmoittavat kilpailukutsuissa tai yhteiskutsussa:

- samana viikonloppuna järjestettävien kaksoiskilpailujen määrän ja ajankohdat
- vakioautoluokissa sovellettavan ikäkausijaon (ikäluokkia voidaan yhdistää)
- nuorten luokkien nousun seuraavaan ikäsarjaan tai kilpakuljettajaksi

Osanottorajoitus: kilpakuljettajat eivät saa osallistua vakioautojen sarjakilpailuihin. Kansalliset kilpailut: järjestäjä päättää ikäsarjajaosta ja / tai osanottorajoituksista, joka on ilmoitettava kilpailukutsussa.

1.4. SEURAAMUKSET SÄÄNTÖJEN NOUDATTAMATTOMUUDESTA

Sen lisäksi mitä yleisissä säännöissä on sanottu, on pienoisautoilussa:

Kilpailussa huomautuksen tai varoituksen aiheita ovat mm:

- varomaton ajo radalla tai varikolla
- vasten ajosuuntaa ajaminen
- tahallinen tai toistuva oikaisu
- ajo radan ollessa suljettuna erien välillä, ennen/ jälkeen erän
- selvästi rikkinäisellä autolla ajaminen
- ratavarikon virheellinen käyttö
- auton korjaus radalla
- radalle nostovuoron laiminlyönti
- radiojakson vaihto ilman kilpailujohdon lupaa
- radiolähettimen vienti radalle tai palauttamatta jättö säilöön
- syytä ilmoittamatta poisjäänti kilpailusta johon oli ilmoittautunut
- syytä ilmoittamatta poisjäänti palkintojenjaosta
- epäurheilijamainen käytös yleensä (mm. huutaminen ja aiheeton suunsoitto)

Ura-autoilussa:

- Varoitus
- Toinen varoitus = 5 kierrosta sakkoa
- Aiheeton stop (hätäpysäytys) = 2 kierrosta sakkoa sen hetkisestä tuloksesta
- Virheellinen pidotus = 5 kierrosta sakkoa sen hetkisestä tuloksesta
- Noston laiminlyönti: harjoitusajan alkamisen jälkeen = varoitus, kilpailuerän alkamisen jälkeen = 10 kierrosta sakkoa
- Pitoaineen poistaminen/lisääminen rataan ajon aikana = 20 kierrosta sakkoa.
- Harjoitusvuoron jälkeinen nostovuoron laiminlyönti EL-24, ES-32, F1-32, PR-24 sekä ES-24-luokissa: Seuraavan harjoitusvuoron menetys. Jos kyseessä on viimeisen harjoituksen nostovuoron laiminlyönti, seurauksena on aika-ajon nopeimman kierrosajan hylkääminen.

- Ulosajo tai auton hajoaminen radalla, joka on aiheutunut toisen kuljettajan tai mekaanikon kädestä tai kädessä olevasta autosta = 10 kierosta sakkoa kolarin/ulosajon aiheuttaneelle kuljettajalle. Jos rangaistuksen saa mekaanikko, sen kärsii mekaanikon kyseisellä hetkellä huoltama kuljettaja.
- Auton tuominen katsastukseen katsastusajan umpeutumisen jälkeen = 10 kierrosta sakkoa seuraavan ajettavan erän tuloksesta. Jos seuraava ajosuorite on aika-ajo, paras aika-ajotulos mitätöidään.
- ES-24-luokassa uranvaihtoajalla huollettaessa autoa muuten kuin uranumeron vaihtaminen, virtaharjojen oikaiseminen tai korineulojen painaminen neulaputkiin = 15 kierrosta sakkoa.
- Mikäli joku muu kuin nostaja koskee radalla olevaan autoon kilpailun aikana, pois lukien uranvaihto sekä mahdollinen auton korjaus pitzonella tai kuljettajan toimesta ajopaikalla, kärsii edun saanut kuljettaja 10 kierrosta sakkoa. Epäselvissä tapauksissa edunsaaja/rangaistava osoitetaan kilpailun tuomariston toimesta.

3 varoitusta johtaa kilpailusta sulkemiseen. Tällaisessa tapauksessa tuomariston puheenjohtaja raportoi asiasta lajiryhmälle, joka käsittelee asian.

1.5 VASTALAUSEET JA VETOAMINEN

Vastalauseoikeus

Pienoisautoilussa vastalauseen jättämisoikeus kuuluu omassa luokassa ainoastaan ilmoittajalle tai kuljettajalle. Kuitenkin kilpailun johdolla ja tuomariston puheenjohtajalla on valta, vaikka vastalausetta ei ole tehty, ryhtyä niihin toimenpiteisiin, jotka olosuhteisiin katsoen näyttävät oikeutetuilta.

Vastalauseen jättäminen

Kaikki vastalauseet tulee tehdä pienoisautoilua koskevien sääntöjen mukaisesti. Vastalauseen tulee olla kirjallinen ja sitä tulee seurata vastalausemaksu, jonka AKK vuosittain määrää. Vastalausemaksun suuruus selviää AKK:n verkkosivuilta AKK -> AKK-Motorsport ry -> materiaalit löytyvästä hinnastosta, josta löytyy erilaiset vuosittaiset maksut. Vastalauseen tekemiseen voi käyttää esimerkiksi AKK:n verkkosivuilta pienoisautoilun materiaaleista löytyvää vastalauselomaketta. Vastalause voi olla myös vapaamuotoinen. Kirjallinen vastalause ja siihen liittyvä maksu tulee toimittaa kilpailunjohtajalle tai tuomaristolle. Vastalausemaksua ei palauteta, jos vastalause on aiheeton ja tällöin vastalausemaksu jää kilpailunjärjestäjälle.

Määräaika, jonka kuluessa vastalause on jätettävä

Pienoisautoilussa vastalause, joka koskee kilpailun aikana tapahtunutta erehdystä tai virhettä ja tulosluetteloa on jätettävä 15 minuutin kuluessa, sen jälkeen, kun lopputulokset on julkaistu. Kansallisissa kilpailuissa voidaan vastalauseaikaa lyhentää olosuhteista riippuen, mikäli siitä sovitaan ohjaajakokouksessa.

Ura-autoilun kilpailuissa vastalauseen voi tehdä jokaisen kilpailun vaiheen päättymisen jälkeen 15 minuutin kuluessa eli aika-ajon/alkuerän/semifinaalin/finaalin päättymisestä. Jokaisella kilpailun vaiheella on oma vastalauseaikansa ja, jos 15 minuuttia on kulunut ei vastalausetta voi enää tehdä ko. kilpailun vaiheesta.

Katsastuksen päätyttyä vastalauseen voi tehdä 5 minuutin kuluessa katsastuksen päättymisestä.

ROA-kilpailuissa vastalauseen voi tehdä jokaisen kilpailulähdön päättymisen jälkeen 15 minuutin kuluessa eli alkuerä-, semifinaali- ja finaalilähdön päättymisestä. Jokaisella kilpailulähdöllä on oma vastalauseaikansa ja, jos 15 minuuttia on kulunut ei vastalausetta voi enää tehdä ko. kilpailulähdöstä.

Katsastuspäällikön on tarkistettava ja hyväksyttävä kilpa-auto ennen radalle pääsyä.

Vastalausetta koskeva kuuleminen

Ennen kuin vastalause ratkaistaan, tulee vastaajalle järjestää tilaisuus tulla kuulluksi. Hänellä on oikeus kutsua todistajia. Mikäli vastaaja tai hänen todistajansa eivät saavu, ratkaistaan vastalause heidän poissa ollessaan, jos voidaan näyttää toteen, että he ovat kutsun saaneet. Jos vastalausetta ei voida kuulemisten jälkeen ratkaista, ilmoitetaan molemmille osapuolille tuomariston päätös.

Päätöksen tekoon kilpailussa tehtyyn vastalauseeseen ei saa osallistua henkilö:

- joka on läheisessä sukulaisuus- tai riippuvuussuhteessa (esimerkiksi vanhemmat, sisarukset, lapset tai näiden avio- tai avopuolisot, kihlatut tai vastaavassa asemassa olevat) henkilöön tai henkilöihin, joiden kilpailusuoritukseen käsittely vaikuttaa.
- joilla voi olla asian ratkaisussa oma taloudellinen etuisuus kyseessä
- jonka kilpailusuoritukseen asia vaikuttaa.

Kilpailija on velvollinen antamaan kilpailukalustonsa tarkastettavaksi sääntöjenmukaisuuden selvittämiseksi tai vastalauseen esittämisen johdosta.

Tulosluettelon julkaiseminen ja palkintojen jako

1. Tulosluettelo on julkaistava vähintään 15 minuuttia ennen palkintojen jakoa.
2. Kilpailijalle, jota vastaan on tehty vastalause, ei saa jakaa palkintoa ennen kuin vastalause on ratkaistu.

Myöskään muita palkintoja, joihin tuomareiden päätös vastalauseen johdosta voi vaikuttaa, ei jaeta. Palkinnot voidaan jakaa kuitenkin niiltä osin, joihin vastalause ei vaikuta.

Kilpailun osan tulokset ovat ehdolliset siitä hetkestä alkaen, kun kilpailun osa on päättynyt ja tulokset ovat luettavissa sähköiseltä- tai kilpailun viralliselta ilmoitustaululta, päättyen siihen hetkeen, kun kilpailun osan vastalauseaika on päättynyt ja viralliset tulokset on julkaistu kilpailun ilmoitustaululla. Tuomaristo vahvistaa allekirjoituksin kilpailun lopulliset kiistattomat viralliset tulokset vastalauseajan päätyttyä. Vahvistetut tulokset kilpailun järjestäjä siirtää viikon sisällä KITI-järjestelmään.

Kun vastalauseen tehneellä on vetoomusoikeus, heidän on tunnin kuluessa päätöksen julkaisemisesta ilmoitettava kirjallisesti vetoamisestaan. Tällöin ei vetoomuksen alaiselta kilpailun osalta jaeta palkintoja.

Velvollisuus alistua tuomioon

Kaikki osapuolet ovat velvollisia hyväksymään vastalausetta koskevan tuomion, lukuun ottamatta niitä tapauksia, joissa näiden sääntöjen perusteella voi vetoaminen tulla kysymykseen. Vastalauseen perusteella ei uusintakilpailua saa tapahtua.

Vetoaminen
Kts. AKK:n sääntökirja, Autokilpailujen kansalliset määräykset Suomessa, Vetoaminen.

1.6. KILPAILUJEN JÄRJESTÄMINEN

Kilpailun järjestäjän on toimitettava kilpailun lopputulokset AKK:n toimistoon, luokan yhteyshenkilölle, sekä kilpailuun osallistuneille ajajille viimeistään 1 viikko kilpailun jälkeen.

Jäsenten- ja kerhojenvälisiä harjoituskilpailuja voidaan järjestää edellyttäen, että niistä ei aiheudu häiriötä kalenterikilpailuille. Harjoituskilpailusta on tehtävä kirjallinen ilmoitus AKK:lle viimeistään 7 vrk ennen aiottua harjoituskilpailupäivää. Tuomaristoa ja valvojaa ei vaadita, mutta kilpailun johtaja vaaditaan.

Kalenterin mukaisen SM-osakilpailun kilpailulupa tulee olla haettuna vähintään 4 viikkoa ennen kilpailun ilmoittautumisajan umpeutumista, jotta kilpailuun ilmoittautumisessa on riittävästi aikaa.

Kalenterin ulkopuolinen kilpailu tulee hakea viimeistään kuukautta ennen kilpailua.

Kaikkiin määräaikaan mennessä ilmoitettuihin kilpailuihin tai harjoituksiin liittyy järjestäjän vastuuvakuutus, kuten kalenterikilpailuihinkin. Harjoituskilpailusta ei mene kilpailulupamaksua, silti lisenssien vakuutukset ovat voimassa. (Ajajalisenssi ei ole pakollinen, mutta silloin ajaja on ilman liiton vakuutusturvaa.)

Kilpailijoilta perittävät osallistumismaksut:

- kansainväliset ao. lajiliiton mukaan
- muissa kilpailuissa osallistumismaksu on vapaa, mutta valvojan tarkastama ja kohtuullinen.

Erillistä harjoittelumaksua ei saa kilpailupäivinä periä, jälki-ilmoittautumismaksu saa olla korkeintaan kaksinkertainen.

1.7. ILMOITTAUTUMINEN KILPAILUIHIN

Kilpailuihin ilmoittaudutaan aina kirjallisesti kilpailukutsussa mainitulla tavalla. Arvokilpailuihin ilmoittaudutaan kirjallisesti etukäteen ja maksetaan ilmoittautumismaksu järjestäjän tilille. AKK velvoittaa käyttämään KITI-järjestelmää.

Alle 16-vuotiaan ilmoittautumisessa täytyy olla juridisen huoltajan allekirjoitus.

Ilmoittautumisen peruutuksen pitää tapahtua ennen ilmoittautumisajan päättymistä, muussa tapauksessa järjestäjä voi periä ilmoittautumismaksun. Kilpailusta syytä (force majeure eli ylivoimainen este) ilmoittamatta poisjääminen voidaan tulkita epäurheilijamaiseksi käytökseksi ja voi johtaa seuraamuksiin. Ilmoittautuminen jossa on virheellisiä tai vääriä tietoja on mitätön, ilmoittajaa voidaan rankaista ja hän menettää maksun.

1.8. TOIMITSIJOIDEN TEHTÄVÄT

- Toimitsijalisenssivaatimukset löytyvät autokilpailujen kansallisista määräyksistä kohdasta 80.
- Kilpailunjohtaja vastaa viimekädessä kilpailusta kokonaisuudessaan. Kilpailunjohtajalla on oikeus keskeyttää kilpailu välittömästi radan kunnon, turvallisuuden, luonnonesteen tms. vaatiessa. Keskeytys saa kestää korkeintaan 2 tuntia, jonka jälkeen tuomaristo päättää joko kilpailun jatkamisesta tai lopettamisesta. Kilpailun johtajalla

on oikeus antaa kilpailijalle varoitus ja määrätä mustan (varoitus) lipun käyttö kilpailuerän aikana, hän on tässä tehtävässä faktatuomari, jonka päätöksestä ei ole vastalauseoikeutta.

- Katsastuspäällikkö vastaa autojen (ohjauslaitteiden ym.) katsastuksesta. Katsastuspäällikkö toimii kilpailunjohtajan ja tuomariston teknisenä neuvonantajana. Katsastuspäälliköllä on oikeus teknisissä asioissa päättää mustan lipun käytöstä (korjaus kehotus, ei varoitus).
- Ratamestari vastaa radan tekniikasta ja kunnosta kilpailun aikana.
- Ajanottopäällikkö vastaa kilpailun kierroslaskennasta, ajanotosta ja tulosten julkaisemisesta (erätulokset/ lopputulokset) kilpailun ilmoitustaululla merkiten tuloksiin julkaisuajan.
- Kansallisissa kilpailuissa samalla henkilöllä voi olla useampia toimitsijatehtäviä.
- Kaikilla päätoimitsijoilla sekä tuomareilla tulee olla tunnistekortti tai muu vastaava tunniste josta selkeästi ilmenee heidän roolinsa kilpailun järjestämisessä. Tunnisteessa tulee olla maininta toimitsijan roolista suomeksi sekä englanniksi (esim. Kilpailun johtaja / Race director). Muilla toimitsijoilla tunnisteen näkyminen ei ole pakollista, mutta suositeltavaa. Tunniste voi olla myös esim. turvaliivissä taikka muussa näkyvässä vaatteen osassa.

1.9. TUOMARISTON PUHEENJOHTAJAN JA TUOMARISTON TEHTÄVÄT

Kilpailussa Tuomariston puheenjohtaja on AKK:n edustaja. SM-kilpailuihin Tuomariston puheenjohtajan nimeää AKK.

Tuomariston puheenjohtaja valvoo että niin kilpailijat kuin järjestäjätkin toimivat voimassaolevien sääntöjen ja kilpailun lisämääräysten mukaisesti. Tuomariston puheenjohtaja tarkastaa radan ja sen laitteet (kierroslaskenta, katsastus, kuulutus ym.) sekä kilpailuluvan ja muut luvat ennen kilpailua. Tuomariston puheenjohtajalla on oikeus antaa kilpailijalle varoitus, hän on tässä tehtävässään faktatuomari, jonka päätöksestä ei ole vastalauseoikeutta.

Tuomaristoon kuuluu Tuomariston puheenjohtajan lisäksi vähintään 1 lajin tunteva tuomari, jonka on oltava muusta kuin järjestävästä seurasta (suositus; vähintään 2 tuomaria). Tuomariston valitsee pienoisautokilpailuissa kilpailun järjestäjä SM-kilpailuissa etukäteen, mikä ilmoitetaan kilpailukutsussa. Muissa kansallisissa kilpailuissa voidaan tuomaristo valita kilpailupaikalla.

Tuomariston ensimmäisessä kokouksessa päätetään tarvittaessa tuomareiden keskinäisestä työnjaosta kilpailun seurantatehtävässä, joka tiedotetaan ajajakokouksessa. Tuomaristo seuraa kilpailua (ajamista, varikon käyttöä ym.) kilpailunjohtajan ja Tuomariston puheenjohtajan apuna. Tuomarilla on oikeus antaa kilpailijalle ajotapa- ja käytösrikkeestä varoitus, hän on tässä tehtävässään faktatuomari, jonka päätöksestä ei ole vastalauseoikeutta.

1.10. RADALLENOSTAJAT

Ajajakokouksessa on ilmoitettava radallenostojärjestelmä. Nostajaksi voidaan määrätä myös kilpailija, ei kuitenkaan seuraavassa erässä ajava. Radallenoston laiminlyönti on kilpailujohdon määräysten noudattamatta jättämistä ao. seuraamuksin.

1.11. AJAJAKOKOUS

Ajajakokous on kaikissa kilpailuissa pakollinen ja siihen on jokaisen kilpailijan otettava osaa. Kokouksessa käsitellään kilpailun kulku, lisämääräykset, yleiset järjestysasiat, radallenosto ym.

1.12. MAINOSTUSSÄÄNNÖT

Sen lisäksi mitä yleisissä säännöissä on sanottu, on pienoisautoilussa

- Kaikki tupakka- ja alkoholimainokset (promilleraja 0) autossa, kilpailijan ajopuvussa ja muissa varusteissa ovat pienoisautoilussa kiellettyjä.

1.13. MUITA MÄÄRÄYKSIÄ

Kilpailuissa sallitaan vain yksi auto / ajaja sekä yksi ajaja / auto luokkaa kohti. Alkukatsastuksessa merkittyä runkoa ei saa vaihtaa ilman katsastuspäällikön lupaa. Kansallisissa ja alueellisissa kilpailuissa voidaan sallia useampia ajajia/autoja joukkueelle kilpailukutsun lisämääräysten mukaan.

Kilpailijoille on varattava riittävästi varikkotyöskentelytilaa. Sisätiloissa ajettavissa kilpailuissa on varikolla oltava 230V sähkö kilpailijoiden käytettävissä.

Kuulutuslaitteisto kilpailijoille ja yleisölle tiedottamiseen on SM-kilpailuissa pakollinen.

Ilmoittautuminen kilpailuun sitoo ajajaa. Syytä (force majeure) ilmoittamatta poisjäänti kilpailusta voidaan tulkita epäurheilijamaiseksi käytökseksi. On kohteliasta osallistua palkintojen jakoon. Syytä ilmoittamatta poisjäänti palkintojen jaosta voidaan tulkita epäurheilijamaiseksi käytökseksi. Ajoneuvossa sijaitsevien ajanottolaitteiden toiminta on kokonaisuudessaan kilpailijan vastuulla.

1.14. PA SM-SÄÄNNÖT

1.14.1 Voimassaolo

Nämä pienoisautoilun SM-säännöt ovat voimassa Suomessa ja niihin voi tehdä muutoksia ainoastaan AKK-Motorsport ry.

1.14.2 Osanotto-oikeus

Ura-autoilun kerrasta poikki ajettaviin SM-kilpailuihin voivat osallistua kaikkien EU- ja NEZ-maiden lisensseillä sekä ISRA-lisenssillä kilpailevat kilpailijat kyseisen sarjan sääntöjen mukaisesti.

Kilpailijalla tulee olla voimassa oleva edustamansa kansallisuutensa lisenssi. Jos kyseisessä maassa ei ole lisenssijärjestelmää, ajaa kuljettaja ilman lisenssiä.

1.14.3 Slot Racing (ura-autot) SM -säännöt

Luokat : ES-24, ES-32, F1-32, PR-24 sekä G27-24, OMO7-24 ja G7-24

Ura-autoilun SM -mestaruus ratkaistaan ns. ”kerrasta poikki” ajettavalla kilpailulla. SM arvoa ei jaeta, jos lähtijöitä on vähemmän kuin 10. Skaalaluokkien kilpailuissa noudatetaan AKK:n voimassa olevia sääntöjä. Siipiluokkien kilpailuissa noudatetaan ESROC:n voimassa olevia sääntöjä, ellei kilpailukutsussa toisin ilmoiteta.

1.15. LUOKKAYHTEYSHENKILÖT
Luokkayhteyshenkilöiden yhteystiedot löytyvät liiton verkkosivuilta pienoisautoilun alta.

2. Slot Racing (ura-autot) säännöt

2.1 YLEISTÄ
Autojen tulee olla mittakaavan mukaisia (1/32, 1/24) pienennöksiä kilpailukäytössä käytetyistä autoista. Autoissa saa olla yksi 12V nimellisjännitteelle tarkoitettu sähkömoottori.

2.1.1 Kori
Autoissa on oltava tukevasti kiinnitetty muovikori, joka peittää ylhäältä katsottaessa rungon, (pois lukien rungon etuosan "koukut") moottorin ja ohjaustapin. Ikkunoiden on oltava läpinäkyviä. Sallittuja korin aukkoja ovat sivuikkunat, ilmanpoisto- ja jäähdytysaukot. Korin vahvistaminen on sallittu. Kilpailuissa saa käyttää vain yhtä alkukatsastuksessa merkittyä koria, poikkeuksena ISRA luokat (ES-24; ES-32, F1-32 ja PR-24), joissa kahden korin käyttö on sallittu. Ilman koria ajaminen on kielletty. Turvallisuussyistä johtuen nuppineulat eivät saa tulla korin ulkopuolelle, muuta kuin nuppineulanpään verran!

2.1.2 Renkaat
Renkaiden on oltava rataa vahingoittamatonta kumi tai muovimateriaalia. Akseli ei saa tulla ulos takapyörien sivulinjasta.

2.1.3 Pitoaine
Kilpailun järjestäjä on velvollinen huolehtimaan, että radalla on ko. luokan kilpailua varten sopivasti peruspitoa. Pitoaine ei saa vahingoittaa rataa. Skaalaluokissa pitoa saa levittää vain renkaisiin, siipiluokissa pidon käyttö on vapaa pois lukien G12-24 ja G27L -luokka. G12-24 ja G27L -luokan kilpailut ajetaan ns. spraypidolla.

2.1.4 Muut rakennemääräykset
Autoissa on sallittu yksi vakiomallinen (ns. jet-flag) ohjaustappi. Syvyys max. 9 mm ja leveys max. 2.5 mm. Tappia ei saa vahvistaa niin, että se voi vaurioittaa rataa. Autot eivät saa aiheuttaa vaaraa toisille autoille / ajajille / radallenostajille / katsojille, eli ei teräviä reunoja, neulankantoja, tms.

2.1.5 Nopeudensäädin
Nopeudensäädin ei saa sisältää virtalähdettä tai laitetta rataan syötettävän ohjaus- tai jarrutusvirran tai jännitteen nostamiseksi tai varastoimiseksi. Nopeudensäätimessä tulee olla suojakuoret. EM-24 luokassa nopeudensäätimen ulkopuoliset vastukset ja muut komponentit sallittu, mutta ko. vastukset ja muut komponentit tulee koteloida oikosulun ja palovaaran estämiseksi. Kytkentä rataan XLR- tai puhelin- ja banaanipistokkeilla.

Kytkentä:
Valkoinen, ylhäällä vasemmalla = virtalähteen+, nopeudensäätimen vastus
Musta, ylhäällä oikealla = radan+, nopeudensäätimen liipasin
Punainen, alhaalla = radan-, nopeudensäätimen jarru

2.1.6 Kilpailut

Suomen Mestaruus, ESROC	G7-24 (yl.)
Suomen Mestaruus, ISRA	ES-24 (yl.)
Suomen Mestaruus, ISRA	ES-32 (yl.)
Suomen Mestaruus, ISRA	F1-32 (yl.)
Suomen Mestaruus, ISRA	PR-24 (yl.)
Nuorten Mestaruus	EL-24 (alle 18 v.), EM-24 (alle 13 v.)

Kilpailijan tulee valita luokista ES-24, EL-24 ja EM-24 se, mihin osallistuu. Luokan vaihto sallittu kesken kauden kerran ylenevästi (huom. yleiset säännöt koskien ajajan luokitusta). Kilpailun järjestäjällä on mahdollisuus perua luokka, jos osallistujia on kolme (3) tai vähemmän. Luokan peruutuksen tapahtuessa on järjestäjän palautettava koko osallistumismaksu.

2.1.7 Kilpailun kulku

Ennen kilpailua on ajajille varattava aikaa harjoitella kilpailuradalla sen kilpailukunnossa (sama pito ja jännite). Arvokilpailuissa uranvaihtona ristiinvaihto (1>3>5>7>8>6>4>2>) tai (punainen>vihreä>sininen >purple>musta>keltainen>oranssi>valkoinen>punainen).

Kilpailuerä voidaan uusia, mikäli radassa tai sen laitteissa (virtapunos, kello, laskija) ilmenee ajamista selvästi haittaava vika. Uusimisesta päättää kilpailunjohtaja, tuomariston puheenjohtaja ja viime kädessä tuomaristo.

2.1.8 Katsastus

Autojen alkukatsastus on pakollinen. Välikatsastuksia voidaan suorittaa syytä ilmoittamatta ajettavan uran ensimmäisen puoliskon aikana. Alkukatsastuksessa autot jäävät suljetulle alueelle (parc fermé). Kilpailija saa autonsa hetkeä ennen ensimmäistä eräänsä tai ennen aika-ajosuoritustaan. Mikäli autoon vaihdetaan osia tai sitä muutetaan ennen katsastusta seuraavan kilpailu-erän alkua, esimerkiksi erän harjoitusvirran aikana, tulee auto katsastaa uudelleen. Skaalaluokissa aika-ajossa ja harjoitusvirran aikana ei saa vaihtaa takarenkaita.

Skaalaluokkien katsastusvälineinä käytetään lajiryhmän ura-autovastaavien ja luokkayhteyshenkilön hyväksymiä välineitä. Virallisten katsastusvälineiden on oltava kilpailijoiden käytettävissä ennen katsastusta ja kilpailun ajan.

2.1.9 Kilpailurata

- kierrospituus min. 30 m
- ajourien määrä 6 tai 8
- ajourien keskinäinen etäisyys min. 100 mm
- ajourien etäisyys reunasta min. 150 mm

- ajouran leveys 3-4 mm
- ajouran syvyys min. 9 mm

Ajourat merkitään numeroin (1-8) tai värein. Kierros tulee olla jaettu 100 yhtä pitkään osaan, jotka on selvästi merkitty rataan, kunkin ajouran osalta erikseen. Laskentalaitteen tulee alkaa osan 99 ja 0 rajalta, jatkuen tarvittaessa osan 0 puolelle. Laskentalaitteen tulee erottua selvästi. Mikäli laskenta suoritetaan ns. virrattomalla osalla, tulee sen alku- ja loppukohta merkitä rataan selvästi. Radalla on oltava luotettava kierroslaskentalaite ja ajoaikakello. Kaarteissa ja niillä rataosilla, joista auto voi pudota toiselle rataosalle, on oltava kaide.

Jännitelähteen on annettava kaikille ajourille kaikkiin radan kohtiin samansuuruista jännitettä (nimellisjännite 12 V), kuitenkin aina alle 16 V. Syöttökaapeleiden on kestettävä vähintään 150 W kuormitus ajouraa kohti. Puoli-aaltotasasuunnattua laturia ei saa kytkeä ajoakkuihin kilpailun kuluessa.

Suositellaan 250 A jännitelähdettä, jännite säädettävissä 0-16 V välillä. Vaihtoehtoisesti ns. kaksoisakkujärjestelmä ja pikalaturi, niin että akkusarjan kapasiteetti min. 500 Ah. Laskentalaite suositellaan sijoitettavaksi ns. kallistetun kaarteen jälkeen mikäli tällainen radassa on.

Syöttöjohtojen paksuus min. 6 mm2, syöttöväli max. 10 m. Virtapunos min. 2.5 mm2 kuparipunos.

Ratojen virtakiskojen napaisuudeksi suositellaan +navan kytkemistä oikeanpuoleisiin virtapunoksiin. Kilpailunjärjestäjä on velvollinen ilmoittamaan radan kytkennän kilpailukutsussa.

Radan ja sen laitteiden tulee noudattaa sähkölaitteista Suomessa annettuja lakeja ja määräyksiä. Lajiryhmän ura-autovastaavalta Lajiryhmältä ja luokkayhteyshenkilöltä saa tarkempia ohjeita radan rakennukseen. Radan äärellä on oltava suljettava katsastettujen autojen säilytystila (parc fermé).

2.1.10 Muita kilpailijoita häiritsevä ajo

Mikäli kilpailijan auto on selvästi viallinen ja häiritsee muiden kilpailijoiden suoritusta, on kilpailun johdolla oikeus vaatia kilpailijaa korjaamaan auto välittömästi ennen ajon jatkamista (tekninen musta lippu).

2.1.11 Autojen nostaminen

Autoa ei saa nostaa laskurin taakse (osalle 99), mikäli auto on ylittänyt laskinlaitteen etureunan, vaan se tulee nostaa laskuriin samaan kohtaan mistä se otettiin tai lensi radalta. Jos auto on ohittanut laskurin kokonaan, se nostetaan laskurin eteen (osalle 1 tai edemmäs).

Mikäli auto on ohittanut laskurin siten, että kuljettaja ei ole saanut kierrosta on kuljettajalla mahdollisuus huutaa "Stop" ja kierros voidaan lisätä. Mikäli laskuri tunnistaa kahden auton olevan samalla uralla voidaan myös korjata kuljettajan kierrokset.

Mikäli auto pysähtyy laskuriin, tulee se työntää siitä läpi nostamatta. Jos auto on pois urasta laskurin kohdalla, tulee se nostaa uralle samaan kohtaan ja työntää laskurista läpi.

Mikäli auto lentää lattialle tai radan keskelle, tulee se pyrkiä palauttamaan radalle samaan kohtaan mistä se lähti radalta.

Mikäli kilpailijalta jää kierros saamatta laskurinvalvojaksi (laskurin nostajaksi) määrätyn nostajan tai muun määrätyn nostajan tekemän nostovirheen seurauksena, voidaan kilpaili-

jan kierrosmäärää korjata, jos virhe huomataan. Ainoastaan kierroksien lisääminen on sallittu.

Nostajat seisovat nostovuoronsa aikana, lukuun ottamatta muutamia nostopaikkoja. Kilpailunjohtaja osoittaa ajajakokouksessa istuttavat nostopaikat.

Nostovuorot aika-ajossa, alkuerissä ja semifinaalissa määräytyvät sijoituksen mukaan. Nostovuoro tapahtuu oman ajosuorituksen jälkeen. Poikkeuksena ensimmäisen (heikoimman) erän nostaa viimeisen (parhaimman) erän kuljettajat. Mikäli erässä on liian vähän kuljettajia täyttämään kaikki nostopaikat, on kilpailun johdolla oikeus määrätä kuljettajia ylimääräisiin nostotehtäviin.

Finaalin nostaa semifinaalin sijat 9-16. Radan ympärille jätetään 1m tilaa (katsojat, huoltajat, mekaanikot yms.), jotta nostajilla säilyy rauha ja tila hoitaa nostotehtävänsä. Jokainen kuljettaja on velvollinen hoitamaan oman nostovuoronsa.

Kuljettaja voi kuitenkin hankkia itselleen korvaajan nostovuorolleen. Kilpailun johtaja päättää tilanteen mukaan onko nostovuoron tuuraus perusteltu sekä hyväksyy korvaajan. Korvaajaksi soveltuu ainoastaan kilpailuun osallistunut kuljettaja.

Korvaaminen on perusteltua seuraavista syistä:

- Lyhytaikaisesti (max 3 uraa) seuraavista syistä: vessatauko, ruokatauko, huolto”mekki”-tauko
- Pitkäaikaisesti (koko kilpailu) seuraavista syistä: terveydellinen syy, nostaja ei ylety nostamaan autoja (huoltajan velvollisuus toimia nostajana), laivan, lentokoneen tms. kulkuneuvon aikataulu, armeija

2.2 SKAALA-AUTOLUOKAT

2.2.1 Kilpailuluokat:

- EM-24 (Euromini)
- EL-24 (Eurolight)
- OG12-24 (Open G12)
- ES-24 (Eurosport 24)
- PR-24 (Production)
- ES-32 (Eurosport 32)
- F1-32 (Formula)

EM-24, EL-24 sekä OG-12-24 luokkien luokkakohtaiset säännöt julkaistaan sarjasäännöissä/Eurosarjan säännöstössä.

A. Auton mitat ES-24 ja PR-24

leveys: max. 83 mm (neulat saavat tulla yli)
maavara: min. 0.8 mm alkukatsastuksessa ja erien alussa takarenkaiden välissä taka-akselin alla ja sen takana.
pituus: max. 200 mm
etupyörien halkaisija: min. 12.7 mm (0.5”)
takarenkaiden leveys: max. 20,7
korkeus: 35 mm. Autojen korkeudet mitataan ilman ohjurin ja virtaharjojen sekä takarenkaiden maavaraa.

A. Auton mitat ES-32
leveys: max. 64 mm (neulat saavat tulla yli)
maavara: min. 0.8 mm alkukatsastuksessa ja erien alussa takarenkaiden välissä taka-akselin alla ja sen takana.
pituus: max. 152,4 mm
etupyörien halkaisija: min. 12.7 mm (0.5")
takarenkaiden leveys: max. 16 mm
korkeus: 32,5mm. Auton korkeus mitataan ilman ohjurin ja virtaharjojen sekä takarenkaiden maavaraa.

A. Auton mitat F1-32
leveys: max. 68 mm
rungon leveys: max. 52 mm (neulat saavat tulla yli)
maavara: min. 0.8 mm alkukatsastuksessa ja erien alussa takarenkaiden välissä taka-akselin alla ja sen takana.
pituus: max. 152,4 mm
takarenkaiden leveys: max. 16 mm
takarenkaiden halkaisija min. 15 mm
korkeus: 30 mm. Auton korkeus mitataan ilman ohjurin ja virtaharjojen sekä takarenkaiden maavaraa.
Eturenkaiden halkaisija min 14mm.

B. Runko PR-24
Sarjatuotantorunko, sallittuja ovat AKK:n hyväksymä malli JK Products CHEETAH 21 (JK25021). Lisäksi sallittuja ovat ISRA-hyväksytyt Champion Turbo Flex-, JKX25-, JK Aeolos (C43 ja C26) - ja Mossetti Patriot-rungot. JK Aeolos rungon bite-bar-langat saa vaihtaa JK:n bite-bar-lankoihin, joiden paksuus on 0,8mm – 1,2mm. Runkoa ei saa taivuttaa alkuperäisestä muodosta (oikaiseminen sallittu). Runkoa ei saa leikata millään tavoin. Rungon viilaaminen kielletty, terävät purseet saa poistaa. Takalaakerien reiät saa suurentaa, rungon moottorin kiinnityskorvakkeen reiän saa suurentaa Runkoa saa vahvistaa vapaasti yläpuolelta (rajoittajalankojen juottaminen kielletty). Teipin ja painojen lisääminen sallittu rungon yläpuolelle . X25-rungossa olevan sivulevyjen rajoitinlangan eli ns. bite-bar-langan saa vaihtaa. Bite-bar-langan halkaisija saa olla 1.1–1.4mm. Välitykset ovat vapaat.

B. Runko ES-24
- vapaa
- rungon pituus max.125 mm, (ohjaustapin nivelen keskeltä taka-akselin keskelle)

B. Runko ES-32
- vapaa
- rungon pituus max.105 mm, (ohjaustapin nivelen keskeltä taka-akselin keskelle)

B. Runko F1-32

Vapaa. Rungon leveys saa olla max. 52 mm 68 mm pitkältä matkalta (“sivulevyt”), jonka etu- ja takapuolella rungon leveys saa olla max. 34 mm, etuakselisto saa tulla tämän mitan yli. Autossa moottori tulee sijoittaa pitkittäin (90°+3° kulmassa taka-akseliin). Etuakseliston alla (34 mm leveyden ulkopuolella auton etuosassa) maavaran tulee olla min. 0.8 mm koko ajan. Pituus max. 110 mm.

JK Products F1-runko JK25141 on myös sallittu.

C. Moottori PR-24

Mid America Phoenix Motor MAR 602 on sallittu, mutta moottorin avaaminen on kielletty. Kannun ja magneettien keventäminen kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven.

Moottorin akselin saa lyhentää.

Sarjatuotanto-osista kasattu C-kannu moottori ja siinä tulee käyttää G12/G15 -luokkiin tarkoitettua ankkuria, jonka ankkuripakan halkaisija on min 0.500” (12,7 mm) ja siinä on vähintään 50 käämikierrosta, max AWG 29 lankaa (D 0,2845 mm ilman lakkaa). Pakan pituus min 8.89mm.

Sallitut ankkurivalmistajat: Mura, Proslot, Koford, Valiko ja S&K.

Ankkurin akselin halkaisija oltava koko mitaltaan 2 mm. Moottorin akselin saa lyhentää. Moottorin kuoren (kannun) keventäminen on kielletty, mutta taka-akselia varten saa

tehdä kuoreen ja magneettiin loven. Koneen laakerireiän saa suurentaa. Laakerointi vapaa. Magneettien liimaaminen kuoreen ja ilmaraon sovittaminen (shimmaus) on sallittu. Päätykappaleen tulee olla muovia. Moottorin saa purkaa ja huoltaa. Sallittu ainoastaan seuraavien mittojen mukaiset keraamiset singlemagneetit +/- 10%

- Pituus 12,70 mm
- Paksuus 3,81 mm
- Korkeus 13,97 mm

JK HAWK 7 (JK30307) on sallittu, mutta moottorin avaaminen on kielletty.. Kannun ja magneettien keventäminen kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven. Moottorin akselin saa lyhentää. JK HAWK 25 (JK303025) on sallittu, mutta moottorin avaaminen on kielletty. Kannun ja magneettien keventäminen kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven. JK HAWK 6 Neo

(JK30306) on sallittu. Moottorin saa purkaa ja huoltaa. Kannun ja magneettien keventäminen kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin

loven. Sallittu on vain alkuperäiset osat. Liukulaakerit, hiilet, hiilenjouset, hiilen eristeet, prikat ja ruuvit ovat vapaat. Vain liukulaakerointi on sallittu. Moottorin akselin saa lyhentää.

C. Moottori ES-24, ES-32, F1-32

Moottori vapaa.

D. Kori ES-24

Sallittuna on ISRA 2016 ja 2019 hyväksytty korimalli. Korin muuttuessa ISRA MM-kilpailuissa, on Suomessa kahden (2) vuoden siirtymäkausi, jonka jälkeen koria ei enää Suomessa sallita.

Korkeus takasiivestä mitattuna max 35 mm. Autossa on oltava kolmiulotteinen mittakaavan mukainen maalattu kuljettajahahmo, jossa kypärä, käsivarret ja ohjauspyörä. Rengasaukkojen tulee olla läpinäkyvät tai leikattu auki, jos ei käytetä tarrarenkaita. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Alkuperäiset ilmanottoaukot on sallittu. Korin etureunaan täytyy olla jätettynä pystysuora osuus. Turvallisuussyistä johtuen nuppineulat saavat olla korin ulkopuolella ainoastaan nuppineulan pään verran. Alkukatsastuksessa voi katsastaa kaksi koria edellyttäen, että ne ovat samaa mallia sekä leikattu ja maalattu identtisesti.

D. Kori PR-24

Sallittu esikuvan mukaiset, AKK:n hyväksymät ns. ITC-, DTM-, BTCC- ja STW-korit. Rengasaukkojen tulee olla läpinäkyvät tai leikattu, jos ei käytetä tarrarenkaita. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä, alkuperäinen, irrallinen takaspoileri tulee kiinnittää alkuperäiseen paikkaan ja asentoon. Korin leikkauksen tulee säilyttää kaikki yksityiskohdat (puskurit ja päävaloaihiot). Koriin on lisättävä ohjaamo, joka peittää ikkunoista ylhäältä katsoessa rungon. Sallittuna ovat ainoastaan hyväksyttyjen valmistajien tekemät ohjaamot. Korin taivuttaminen profiilin ulkopuolelle kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot sallittu. Korkeus takasiivestä mitattuna max 35 mm. Takapuskurin alareunan korkeus maksimissaan 12,7 mm rungon pohjasta. Korin etureunassa täytyy olla jätettynä vähintään 1 mm. ISRA MM-kilpailuissa käytettävien PR-24 luokan korin leikkaussäännöt määrittelee ko. vuoden ISRA MM-kilpailujen järjestäjä.

Sallittuna kuluvan vuoden ISRA-kori ja ISRA-korit edellisen viiden (5) ajetun kilpailun ajalta takautuvasti.

- 2026 Redfox Mercedez dtm
- 2025 Attan Tesla Evo
- 2024 Deltaplastik Hyunday i30
- 2021 Red Fox Chevrolet Corvette C8
- 2020 Attan Tesla Model S P100DL
- 2019 Red Fox Audi RS5 DTM

Lisäksi AKK:n hyväksymät korimallit:

Betta:

- 1995 Opel Calibra V6
- 1999 Audi TT-R-DTM
- 1999 VW Beetle RSL
- 2001 Vauxhall Astra BTC
- 2002 Mini Cooper
- 2006 Audi A4 DTM

BPA:

- Honda Accord type K050
- Volvo C70ST K016
- Volvo S60 R K061
- Toyota Coupe ISRA K087

Red Fox:

- Lada Vesta

D. Kori ES-32

Sallittu esikuvan mukaiset korit. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Korin taivuttaminen profiilin ulkopuolelle kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot sallittu. Autossa oltava kolmiulotteinen mittakaavan mukainen maalattu kuljettajahahmo jossa kypärä, käsivarret ja ohjauspyörä. Korin etureunaan täytyy olla jätettynä pystysuora osuus. Turvallisuussyistä johtuen nuppineulat eivät saa tulla korin ulkopuolelle, muuta kuin nuppineulanpään verran. Alkukatsastuksessa voi katsastaa kaksi koria edellyttäen, että ne ovat samaa mallia sekä leikattu ja maalattu identtisesti. Korin muuttuessa ISRA MM-kilpailuissa, on Suomessa kahden (2) vuoden siirtymäkausi, jonka jälkeen koria ei enää Suomessa sallita.

AKK:n hyväksymä korimalli:
Redfox:
Audi R10 1/32 ISRA-mallit (2014 ja 2023)

D. Kori F1-32

Sallittu esikuvan mukaiset korit. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Korin taivuttaminen profiilin ulkopuolelle kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot sallittu. Korin ei tarvitse peittää rungon takaosaa eikä etuakselistoa. Korin tulee olla maalattu esikuvan mukaisen tallin väreihin. Autossa oltava kolmiulotteinen mittakaavan mukainen maalattu kuljettajahahmo jossa kypärä, käsivarret ja ohjauspyörä. Korin etureunaan täytyy olla jätettynä pystysuora osuus. Turvallisuussyistä johtuen nuppineulat eivät saa tulla korin ulkopuolelle, muuta kuin nuppineulanpään verran. Alkukatsastuksessa voi katsastaa kaksi koria edellyttäen, että ne ovat samaa mallia sekä leikattu ja maalattu identtisesti. Korin muuttuessa ISRA MM-kilpailuissa, on Suomessa kahden (2) vuoden siirtymäkausi, jonka jälkeen koria ei enää Suomessa sallita.

AKK:n hyväksymä korimalli:
Redfox:
Ferrari 23

E. Eturenkaat PR-24, ES-24 ja ES-32

Eturenkaina voi käyttää tarrarenkaita tai kumirenkaita. Kumirenkaiden tulee pyöriä akseliensa ympäri ja olla 90°+15° kulmassa radan pintaan nähden. Etupyörien
ulkoreuna saa olla max. 5 mm päässä rungon kyljestä sisäänpäin (pyörän ja rungon leveimmästä kohdasta mitattuna). Eturenkaiden tulee olla korin etulokasuojakaaren kohdalla.

E. Eturenkaat F1-32

Eturenkaiden tulee olla min. 4 mm leveät ja min 14 mm halkaisijaltaan. Niiden tulee pyöriä akseliensa ympäri ja olla 90°+5° kulmassa rataan. Eturenkaiden tulee sijaita etuspoilerin takana. Eturenkaiden kumiosan tulee olla musta.

F. Takarenkaat F1-32
Vain mustat renkaat on sallittu.

F. Takarenkaat PR-24
SM-kilpailuissa järjestäjä toimittaa yhden parin renkaita, jotka sisältyvät osallistumismaksuun. Renkaiden tyyppi pitää ilmoittaa kilpailukutsussa.

Kilpailunjärjestäjä on lisäksi velvoitettu myymään samoja renkaita vähintään yhden lisäparin per kuljettaja. Kaikki renkaat tulee olla merkitty kilpailunjärjestäjän toimesta.

Kilpailuun voi osallistua kummalla vain rengasparilla, mutta renkaiden vaihto kesken kilpailun ei ole sallittu. Kilpailunjohtaja voi hyväksyä renkaiden vaihdon kesken kilpailun poikkeustilanteessa.

Sorvausvirheet ja muut mahdolliset virheet renkaissa katsotaan kilpailunjohdon toimesta tapauskohtaisesti, onko kilpailija oikeutettu saamaan tai ostamaan korvaavat renkaat.

2.2.2 Kilpailijanumerot
Skaalaluokkien kilpa-autoissa tulee olla kilpailijan numero vähintään yhdessä paikassa. Numeron tulee erottua muusta korista ja sen on oltava vähintään 8mm korkea 1/24 -luokissa, sekä 5mm korkea 1/32 -luokissa. Sen tulee olla tarra tai maalattu korin alapuolelle.

Kilpailijan numero määräytyy edellisen vuoden ISRA/SM/sarjakilpailujen sijoitusten paremmuusjärjestyksen perusteella. Numerolistan ylläpidosta vastaa Emilia Sinisaari.

Painokertoimet:
Eurosarja: EM-24/EL-24 0.5*, OG-12/ES-24/PR-24 1*
Eurosport NM/SM: EM-24/EL-24 1.25*, PR-24 1*, ES 1.5* ES-32 SM: ES-32/F1-32 1.5*
FO: ES-24/PR-24/ES-32/F1-32 1*
ISRA MM: ES-24/PR-24/ES-32/F1-32 1.5*

2.2.3 ISRA (sovellettu)
Kansainväliset skaalakilpailusäännöt. ES-24, ES-32 ja F1- 32-luokissa aika-ajon (1 min paras kierrosaika tai kierrosmäärä) perusteella sijoitus semifinaaleihin. Semifinaaleista 8 parasta tuloksen perusteella finaaliin. Ajoajat: Semifinaalit 8x4 min, finaali 8x5 min. Uranvaihdot 1min. PR-24-luokassa ajetaan suorat finaalit, jotka muodostetaan aika-ajon järjestyksen mukaan. PR-24-aika-ajon kierrokset lasketaan lopulliseen tulokseen.

2.2.4. Kilpailun kulku
Kilpailun tasatuloksissa ratkaistaan sijoitus paremmin aika-ajossa sijoittuneen eduksi. Kun aika-ajossa ajetaan matkaa (ns. Starttikoe PR-24-luokassa), aika-ajon tasatulos ratkaistaan sen eduksi, joka on ajanut starttikokeessa nopeamman kierrosajan. Muissa luokissa tasatulokset ratkaistaan aika-ajotuloksella sen kuljettajan eduksi, joka on ajanut parhaimman ajan. Kilpailuissa, joissa ei ole aika- ajoa, ratkaistaan kilpailu sen kuljettajan eduksi, jolla on kilpailussa parempi aika.

Kilpailussa on poikkeuksellisesta ajajamäärästä johtuen mahdollisuus muuttaa säännöissä mainittuja ajoaikoja. Mikäli ei ajeta aika-ajoa ja nousu tapahtuu tuloksen perusteella, tulee

kilpailijat jakaa tason mukaisiin alkueriin, mieluiten perustuen sarjakilpailujen pisteisiin. Ensimmäisessä erässä ajavat kuljettajat, joilla ei ole rankingsijoitusta sekä vähiten pisteitä saaneet kuljettajat, viimeisessä erässä ajavat eniten pisteitä keränneet kuljettajat. Vuoden ensimmäisessä kilpailussa tai kuljettajan vaihtaessa luokkaa kesken kauden käytetään perusteena edellisen vuoden ranking-pisteitä.

Kilpailussa kilpailijat sijoitetaan eriin paremmuus järjestyksessä alkaen uralta 1 (paras), koskien koko kilpailua. Poikkeuksena siipiluokissa sekä ES-24-, ES-32- ja F1-32-luokkien finaaleissa aloitusurat valitaan aina edellisen kilpailuerän mukaisessa paremmuusjärjestyksessä.

2.2.5 Ratavirran katkaisu

Kilpailijalla on oikeus huutaa STOP tai TRACK, jolloin kilpailun johdon on katkaistava ratavirta. Mikäli stop on aiheellinen, jatketaan kilpailua kun ongelma on korjattu. Mikäli stop on aiheeton, vähennetään kuljettajalta rangaistuksena tuloksesta kaksi kierrosta. EM-24 ja PR- 24 luokissa alle 13 v kuljettajan huoltajalla on oikeus huutaa "STOP" kuljettajan puolesta.

Hyväksyttäviä syitä ratavirran katkaisulle ovat:

- Auto lentää radan laitojen ulkopuolelle, esim. Lattialle
- Auto pois urasta paikassa johon nostaja ei pääse.

Kilpailun järjestäjän on merkittävä alueet selkeästi missä STOP-huuto on sallittu ja ne on käytävä ajaja-kokouksessa läpi.

- Auto nostajan ulottumattomissa radan keskellä.
- Kaksi autoa samalla uralla
- Vika radassa (irronnut punos, este urassa, sähkövika,

tms.)

Aika-ajossa STOP tai TRACK-huuto ei ole sallittua Aiheettomasta ratavirran katkaisusta kuljettaja saa sanktiota -2 kierrosta. Kierrokset vähennetään aika-ajotuloksesta mikäli aika-ajossa ajetaan kierrosmäärää (matkaa). Aika-ajoissa, joissa ajetaan kierrosaikaa, vähennetään kierrokset erätuloksesta.

Poikkeuksena ratavirran katkaisu on sallittua ratarikosta tai laskentajärjestelmästä johtuvasta viasta. Ratavirran katkaisu on myös sallittu tilanteessa, jossa auto lentää radan sisäpuolelle nostajan ulottumattomiin.

2.2.6 Auton huoltaminen kilpailun aikana

Auton rikkoutuessa on se palautettava korjauksen jälkeen radalle järjestäjän merkitsemälle varikkoalueelle eli "pit zonelle". Rangaistus säännön noudattamatta jättämisestä on 3 kierrosta. Jos rikkeen tekee kilpailijan huoltaja/mekaanikko tai muu henkilö, kärsii rangaistuksen kilpailija.

Kuljettaja saa halutessaan huoltaa ja korjata autoansa ajopaikallaan. Tässä tilanteessa kuljettaja voi palauttaa auton rataan ajopaikalla, jos auto on liikkunut huolto/korjaushetkeen asti ratavirran voimalla eikä kuljettaja poistu ajopaikalta huollon/korjauksen aikana. Auton huolto/korjaus ei saa häiritä muita kilpailijoita. Mikäli kuljettaja osuu toiseen autoon laittaessaan omaa autonsa radalle, saa hän tällöin rangaistukseksi 10 kierrosta.

OG12-24, PR-24, ES-24, ES-32 ja F1-32 luokissa: Mikäli joku kuljettajista huutaa STOP tai TRACK-huudon ja ratavirta katkaistaan, on autoa huoltavan kuljettajan tai mekaanikon lopetettava auton korjaaminen välittömästi. Auton huoltamista saa jatkaa vasta, kun ratavirta kytketään takaisin. Kilpailun johtaja yhdessä tuomariston kanssa valvovat auton huoltamista kilpailun aikana. Mikäli autoa huoltaa ratavirran katkaisusta huolimatta, kärsii kuljettaja sakkoa -3 kierrosta.

2.2.7 Uranvaihto

Uranvaihto kaavio radoilla, joissa käytössä ura-numerot: 1>3>5>7>8>6>4>2>1, ja radoilla, joissa käytössä värilliset urat: punainen>vihreä>sininen>purple>musta>keltainen>oranssi>valkoinen>punainen. OG12-24, PR-24, ES-24, ES-32 ja F1-32 luokissa uranvaihdolla on sallittua vain uratarran vaihtaminen, virtaharjojen suoristaminen sekä korin neulojen painaminen paikoilleen. EM-24 sekä EL-24 luokkien uranvaihdolla auton muu korjaaminen on sallittua. Auto palautetaan rataan uranvaihdon päätteeksi samaan kohtaan, johon se edellisen uran lopussa jäi. Mikäli autoa siirtää eteenpäin uranvaihdon aikana, saa kuljettaja sakkoa -2 kierrosta.

2.3 SIIPIAUTOLUOKAT

2.3.1 Kilpailuluokat:

G12-24 (BoxStock), G27L-24 (G27 Light), G27-24 (27), OMO7-24 (OMO), G7-24 (G-7)

A. Auton mitat

leveys: max. 83 mm (neulat saavat tulla yli)
maavara: min. 0.8 mm
pituus: max. 200 mm
korkeus: max 64 mm
etupyörien halkaisija: min. 12.7 mm (0.5")

B. Runko

Vapaa. Eturenkaiden ei tarvitse koskettaa rataa, renkaiden oltava etulokasuojakaaren kohdalla. G12-24 ja G12L-24 -luokissa sallittu ainoastaan teräsrunko.

C. Moottori G12-24

Sarjatuotanto-osista kasattu C-kannu moottori ja siinä tulee käyttää G12/G15 -luokkiin tarkoitettua ankkuria, jonka ankkuripakan halkaisija on min 0.500" (12,7 mm) ja siinä on vähintään 50 käämikierrosta, max AWG 29 lankaa (D 0,2845 mm ilman lakkaa). Pakan pituus min 8.89mm Ankkurin akselin halkaisija oltava koko mitaltaan 2 mm.

Moottorin akselin saa lyhentää. Moottorin kuoren (kannun) keventäminen on kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven. Koneen laakerireiän saa suurentaa.

Laakerointi vapaa. Magneettien liimaaminen kuoreen ja ilmaraon sovittaminen (shimmaus) on sallittu. Sallittu ainoastaan seuraavien mittojen mukaiset keraamiset singlemagneetit :Pituus 12,70 mm, Paksuus 3,81 mm, Korkeus 13,97 mm, tolrenssi 10%.

Yhtä ajoerää kohden on sallittua käyttää vain kahta moottoria. Jo pois vaihdettua moottoria ei saa vaihtaa takaisin. Muuten ei rajoituksia.

C. Moottori G27-24

Ankkuri ns. G-27: Käämilangan paksuus max. AWG 27, min. 38 kierrosta. Ankkurissa leima 27, h27, 22 tai 20. Ankkuripakan pituus min. 11 mm.

Yhtä ajoerää kohden on sallittua käyttää vain kahta moottoria. Jo pois vaihdettua moottoria ei saa vaihtaa takaisin. Muuten ei rajoituksia.

C. Moottori G27L-24

Ankkuri ns. G-27: Käämilangan paksuus max. AWG 27, min. 38 kierrosta. Ankkurissa leima 27, h27, 22 tai 20. Ankkuripakan pituus min. 11,17 mm.

Ainoastaan single magneetit sallittu, maksimikoko 400x400", 5% toleranssi.

Yhtä ajoerää kohden on sallittua käyttää vain kahta moottoria. Jo pois vaihdettua moottoria ei saa vaihtaa takaisin. Muuten ei rajoituksia.

C. Moottori OMO7-24

Moottori vapaa. Katsastuksen jälkeen moottoria ei saa vaihtaa. Päädyn irrottaminen on kielletty, muu huoltaminen sallittu.

C. Moottori G7-24

Vapaa. Harjattomat moottorit eivät ole sallittuja.

D. Kori

Vapaa kori. Kori täytyy olla kokonaan maalattu pois lukien korin sivut sekä tuulilasi. Korin tulee peittää koko runko mukaan lukien ohjuri. Koreissa tulee olla kilpailijanumero joko maalattuna tai tarrana 3 eri paikassa. Koreihin tulee lisätä erillinen maalattu kuljettaja.

E. "Takarenkaat"

Autossa oltava kaksi takarengasta, joiden kumimateriaali on oltava mustaa.

2.3.2. Kilpailuformaatit

2.3.2.1 ESROC G7 Sprint race

Kansainväliset sprinttikilpailusäännöt. Aika-ajo (2 min. paras kellotettu kierrosaika huomioidaan, tasatilanteissa toiseksi paras), yksi kilpailija kerrallaan ennalta määrätyllä keskiuralla. Aika-ajossa ns. "bye"sallittu, eli kilpailija voi keskeyttää yrityksensä ja yrittää toisen kerran, kun kaikki ovat ajaneet. Jäljelle jääneestä ajasta vähennetään 30 sek.

Erät jaetaan sekoittaen (snake). Ajoajat: Alkuerät ja 1/4-finaalit 8x2 min, semifinaalit 8x3 min ja finaali 8x5 min. Uranvaihdot finaalissa 5min, muissa erissä 3min. Aika-ajokierrosten välissä min 15 minuutin korjaustauko, muiden eräkokonaisuuksien välissä min 30 minuutin korjaustauko.

2.3.2.2 ESROC G12, G27L, G27 ja OMO

Aika-ajo (1 min. paras kellotettu kierrosaika huomioidaan, tasatilanteissa toiseksi paras), yksi kilpailija kerrallaan ennalta määrätyllä keskiuralla, paitsi OMO luokassa uralla 1 tai punainen. Suorat finaalit.

Erät jaetaan paremmuusjärjestyksessä, jokaisen erän sisällä tehdään aloitusuran valinta. Ajoaika 8x4 minuuttia, uranvaihto 4 minuuttia. Autoja ei saa korjata / huoltaa aika-ajon ja erän välissä.

2.3.3 Ratavirran katkaisu

Kilpailijalla on oikeus huutaa STOP tai TRACK, jolloin kilpailun johdon on katkaistava ratavirta. Mikäli stop on aiheellinen, jatketaan kilpailua kun ongelma on korjattu. Mikäli stop on aiheeton, vähennetään kuljettajalta rangaistuksena tuloksesta kaksi kierrosta.

Hyväksyttäviä syitä ratavirran katkaisulle ovat:

- Auto pois urasta paikassa johon nostaja ei pääse.
  Kilpailun järjestäjän on merkittävä alueet selkeästi missä STOP-huuto on sallittu ja ne on käytävä ajaja-kokouksessa läpi.
- Auto nostajan ulottumattomissa radan keskellä.
- Kaksi autoa samalla uralla
- Vika radassa (irronnut punos, este urassa, sähkövika, tms.)

2.3.4 Uranvaihto

Uranvaihto kaavio radoilla, joissa käytössä ura-numerot: 1>3>5>7>8>6>4>2>1, ja radoilla, joissa käytössä värilliset urat: punainen>vihreä>sininen>purple>musta>keltainen>oransi> valkoinen>punainen. Uranvaihdolla käytetään uranvaihtokorttia, jolla merkataan auton sijainti radalla. Auto palautetaan rataan uranvaihdon päätteeksi samaan kohtaan, johon se edellisen uran lopussa jäi. Tarvittaessa autoa voi liikuttaa taaksepäin. Uranvaihdoin aikana kaikki huoltaminen ja korjaaminen on sallittua, ainoastaan alkukatsastuksessa merkittyä runkoa ja koria ei saa vaihtaa. Moottorin osalta voimassa luokkakohtaiset säännöt.

2.3.5 Auton huoltaminen kilpailun aikana

Auton rikkoutuessa on se palautettava korjauksen jälkeen radalle samaan paikkaan mistä se otettiin radalta pois tai laskurista katsottaen taaemmaksi. Suositellaan auton palauttamista mihin tahansa suoralle suurta varovaisuutta noudattaen.

Normaalin STOP tai TRACK huudon aikana auton korjaamista ei tarvitse lopettaa. Kilpailun johtaja on velvollinen ilmoittamaan kilpailijoille "STOP WORKING WITH THE CARS", jos ratavirta jostain syystä joudutaan katkaisemaan pidemmäksi aikaa. Tällaisia syitä ovat mm. Radan rikkoutuminen, nostettava auto hankalassa paikassa jne. Mikäli autoa huolletaan silloin, kun sitä ei ole ajonaikana sallittu huoltaa, kärsii kuljettaja sakkoa -3 kierrosta.