

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. Sarjapisteytyt
- 1.2. Henkilökunta
- 1.3. Kilpailun aikaiset kokoukset
- 1.4. Lähdön keräilyalue (line-up) ja lähtö
- 1.5. Arvostelualue
- 1.6. Autojen huoltaminen / korjaaminen
- 1.7. Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue
- 1.8. Viiden minuutin aikalisä
- 1.9. Vastalauseet
- 1.10. Kilpailijan edustajat
- 1.11. Merkinantoliput
- 1.12. Esitysajot ja yleisökytytykset
- 1.13. Muutokset sääntöihin sekä määräyksiin

2. Osanottajat

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

3. Kilpailun kulku

- 3.1. Harjoitukset
- 3.2. Lajittelu
- 3.3. Pariajokaavio

4. Arvostelutuomarointi

- 4.1. Arvostelutuomaristo
- 4.2. Arvostelutuomarointiperusteet
- 4.3. Nollapisteytyt
- 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. Sääntöjen mukaisuuskatsastukset

Osa III – Muut luokat

1. Pro2-luokka

- 1.1. Erytismääräykset Pro2-luokalle
- 1.2. Turvavyöt
- 1.3. Lisäjarruvalo
- 1.4. Päävirtakatkaisija
- 1.5. Katsastuskortti
- 1.6. 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 sivuliuistossa 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 arvostelutuomari, 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 lajiteluajoista, ja sen jälkeen parisuorituksina ajettavasta yksinkertaisesta pudotuskaaviosta.

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

Kilpailukalustona lajissa käytetään tarkoituksenmukaisesti rakennettuja takavetoisia autoja. Autojen lähtökohtana tulee olla sarjavalmisteen henkilöauto. Autojen rakentelun suhteen tekniset säännöt antavat melko paljon vapauksia mm. vierasmootoreiden 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. Sarjapisteitys

Sarjasäännöt määrittävät ko. sarjan pisteityksen.

1.2. Henkilökunta

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

DRIFTING, TOIMITSIJALISENSSIVAATIMUKSET			
1= 1. tason päätoimitsijalisenssi			
2= 2. tason päätoimitsijalisenssi			
P= Perustoimitsijalisenssi			
KL = Kilpailijalisenssi			
Tehtävä	KV/SM/CUP/NEZ	Kansallinen	Harjoitus
Kilpailunjohtaja	1	1	1
Kilpailusihteeri	1	P	P
Turvapäällikkö	1	1	P
Katsastuspäällikkö	1	P	P
Arvostelutuomari	P	P/KL	P/KL
Lähetettäjä	P	P/KL	P/KL
Tuomariston PJ	1	1	-
Ympäristövastaava	P/KL	P/KL	-
Katsastuspäälliköllä on oltava ko. tason tekniikan toimitsijalisenssi.			
Driftingissä voi toimia driftingin ja nopeuden toimitsijalisenssillä millä tahansa yllä olevaan taulukkoon merkityllä toimitsijalisenssitasolla.			

1.2.1. Arvostelutuomari

Arvostelutuomareiden tulee määrittää pisteet ja tulokset jokaista kuljettajaa koskien käyttäen arvosteluun kilpailun/sarjan säännöissä määritettyjä tuomarointisääntöjä. Arvostelutuomareiden tulee merkitä ja saattaa jakeluun kaikkien kilpatapahtumien sekä muiden rata-tapahtumien (kuten harjoitusten aikaisten ajonopeuksien) tulokset ilman turhia viiveitä. Arvostelutuomareiden tulee pitää kirjaa kaikista kilpailutapahtumista, pisteytyksistä, pisteytyksiin johtaneista virheistä, kilpailukaa- vioista, lajittelupisteistä, kilpailutuloksista sekä kaikista muista lajittelun ja kilpailun pisteyttämiin 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.

1.2.2. Lähetäjä

Lähetäjä toimii suoraan kilpailunjohtajan ja arvostelutuomariston alaisuudessa ja on koko kilpailun ajan suorassa yhteydessä kilpailunjohtajaan ja arvostelutuomaristoon. Lähetäjällä voi olla avustaja. Lähetäjä hyväksyy lähetyksen kokonaisuutena kilpailun ajan vain kilpailunjohtajalta (ja/ tai kilpailutapahtumanjohtajalta) tai arvostelutuomaristolta. Lähetys saa keskeyttää kilpailunjohtaja (ja / tai kilpailutapahtumanjohtaja), arvostelutuomari tai turvallisuuspäällikkö.

1.2.3. Kilpailun tuomaristo

Kilpailunjärjestäjä päättää arvostelutuomariston kolme jäsentä ja tuomariston puheenjohtajan. Tuomariston puheenjohtajan toimenkuvaan kuuluu AKK:n yleisten sääntöjen pykälän 67 määrittämät asiat.

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

1.3. 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.

1.4. Lähden keräilyalue (line-up) ja lähtö

Kaikki kilpailijat ovat kilpailun aikana lähetäjän, ja lähetäjän avustajan suorassa alaisuudessa ja ovat velvoitettuja ja tottelemaan lähetäjän käskyjä ilman kyseenalaistamista aina ensimmäisten harjoitusten alusta siihen saakka kunnes kilpailu on kokonaan ohi. Lähdenkeräilyalueelta tulee siirtyä lähtöviivalle välittömästi lähetäjän kutsusta. Mikäli kilpailija ei lähetäjän, tai lähetäjän avustajan käskyn jälkeen siirry lähtöalueelle 60 sekun-

nin kuluessa, katsotaan kilpailijan kyseinen suoritus keskeytetyksi ennen sen aloittamista. Tämä tulkitaan lajittelussa nollan pisteen arvoiseksi suoritukseksi ja pariajovaiheessa keskeytykseksi.

Lähtö tapahtuu paikaltaan. Lähtettäminen tapahtuu lipuilla, lähetyvaloilta tai käsimerkein.

1.5 Arvostelualue

Arvostelualue alkaa erikseen määritetystä ja ratamerkein merkitystä kulloinkin käytettävän kilparadan kohdasta lähtöpaikan jälkeen. Arvostelualue loppuu erikseen määritettyyn, ja kulloinkin käytettävään kilparataan ratamerkein 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 määritettyyn pisteeseen saakka.

1.6. Autojen huoltaminen / korjaaminen

Autojen huoltaminen / korjaaminen kunkin pariajokaa- viovaiheen 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 jäähdyttämisen. Kilpailun toimihenkilöllä on oikeus tehdä pieniä korjauksia ja kiinnityksiä suorituksen välillä turvallisuuden niin vaatiessa. Muuten autojen huoltaminen ja korjaaminen on vapaa.

1.7 Renkaiden sekä jarrujen lämmitysalue

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

1.8 Viiden minuutin aikalisä

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

Aikalisan käytöstä ilmoittaa kuljettaja, tai hänen kilpailupaikalla ilmoittautumisen yhteydessä nimeämänsä tiimin edustaja ratahenkilökunnalle. Kuljettajan tulee huolehtia, että ilmoitus viiden minuutin aikalisän käytöstä tavoittaa kilpailunjohtoon.

Aikalisa 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. Aikalisan päättymiseen mennessä auto on palautettava kilpailukuntotseiksi 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 kaavoissa eteenpäin.

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

Vanteelta ironneen renkaan saa laittaa takaisin vanneelle 5 minuutin aikalisän aikana.

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

1.9 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, kilpailujohtajalle, tai lähettäjälle. Tämän jälkeen kirjallinen vastalause tulee jättää kilpailujohtajalle. Kilpailujohtaja 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 vastalauseetta ei hyväksytä, maksu jää kilpailunjärjestäjälle.

Arvostelutuomareiden subjektiivisiin osa-alueisiin perustuviin päätöksiin kohdistuvia vastalauseita ei käsitellä. Vastalauseen tulee koskea objektiivista tapahtumaa jota arvostelutoumaristo 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.

1.10 Kilpailijan edustajat

1.10.1 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.

1.10.2 Spotteri

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

1.11 Merkinantolippu

1.11.1 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.

1.11.2 Muut lippu

Muun väristen lippujen käyttö eri tarkoituksiin on mahdollista. Muun väristen lippujen mahdollinen käyttö määritellään sarjasaännöissä, kilpailusäännöissä tai kilpailun ohjaajakokouksessa.

1.12 Esitysajot ja yleisökydytykset

Matkustajien kyyditseminen on sallittua ainoastaan erillisellä kyyditsemiseen tarkoitettulla ajovuorolla tai kilpailujohtajan erillisellä luvalla. Kyyditettävällä tulee olla vähintään autourheilun hyväksytyä niskaatuki, pitkähihainen paita, pitkät housut, umpikengät sekä hyväksynyt täyttävä kypärä (Kypärä (Liite J kohta XXIV). Suositellaan käytettäväksi kuljettajan ajovarusteita vastaavia varusteita.

1.13 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. Kilpailijalla tulee olla vähintään B-luokan ajokortti tai rataleimatukinto. Ulkomaalaisten kuljettajien lisenssivaatimukset määräytyvät liiton yleisen sääntöjen NEAFP-pykälän mukaisesti.

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.

2.4. Osanottomaksut

Osanottomaksujen suuruus on kilpailujen järjestäjien päätettävissä. Sarjoissa, joissa on amat 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

3.1. 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 arvostelualueita harjoitusjakson aikana, mikäli näkee sille tarvetta. Arvostelutuomaristo ilmoittaa mahdollisesti tehdyistä muutoksista kuljettajille seuraavassa ohjaajakokouksessa.

3.2. Lajittelu

Harjoitusten jälkeen ajetaan lajittelu, jonka perusteella parhaat kuljettajat sijoitetaan pudotuskaavioon. Lajittelu ajetaan kilpailunjärjestäjän määräämässä järjestyksessä. Lajittelussa jokainen kuljettaja ajaa arvostelualueen yksin ja kolme arvostelutuomaria pisteyttävät 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.

3.3. Pariajokaavio

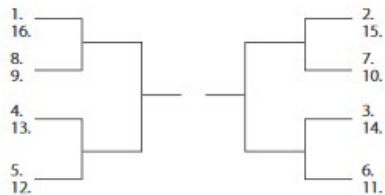
Lajittelun perusteella kuljettajat sijoitetaan pariajokaavioon. Pariajossa kaksi kaaviossa vastakkain asettuvaa kilpailijaa suorittavat radan kahteen kertaan niin, että vuorollaan kumpikin toimii johtavana, sekä seuraavana auton. Lajittelussa paremman sijoituksen saanut kuljettaja aloittaa parin johtavana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

Arvostelutuomaristo arvostelee kuljettajien suoritukset ja ratkaisee kuljettajaparin paremmuuden äänestyksellä. Parin voittanut kuljettaja siirtyy kaaviossa seuraavalle tasolle, jossa hän kohtaa toisen parin voittajan kaavion vastakkaiselta puolelta. 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 auton. 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 heikoiten sijan kuusi. Sijat seitsemästätoista kolmeenkymmeneenkahteen määräytyvät vastaavasti siten, että Top32-tasolla pudonneista kuljettajista lajittelun paras saa sijan seitsemäntoista ja heikoiten sijan kolmekymmentäkaksi. Sijoitukset kaavion ulkopuolella määräytyvät suoraan lajittelun sijoitusten perusteella.

Pariajoon pääsyn edellytyksenä on lajitteluista vähintään yhden pisteen arvoinen suoritus



Esimerkkikuva pudotuskaavion rakenteesta.

3.3.1 Renkaiden vaihto

Takarenkaiden tulee kestää pariajovaiheessa 2 peräkäistä 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-ajo vaiheeseen kilpailija saa vaihtaa renkaat.

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 tuomarointit 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 ihannejolinjan esisijaisesti rataan merkittyyä leikkauspisteitä (clipping-point)/-alueita apuna käyttäen. Ihannejolinjan määrittelyssä voidaan tarvittaessa käyttää myös ohjaavia ratamerkintöjä sekä ajolinjatuomarin erikseen määrittelemiä ohjeita.

Kulloinkin tavoiteltava ihannejolinja esitellään kuljettajille ohjaajakokouksessa. Ajolinjatuomari pisteuttaa kuljettajan suorituksen vertaamalla kuljettajan käyttämää ajolinjaa ihannejolinjan kanssa.

4.2.1.2. Luistokulma

Kulmatuomari määrittelee suoritusalueelle kohdat, joissa kuljettajien tulee ajaa mahdollisimman suurella

luistokulmalla. Kulmatuomari pisteuttaa 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 pisteuttaa 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 pisteuttaa 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 pisteuttaa 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 liikkuu 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 kilpailusäännöissä, sekä kilpailun ohjaajakokouksissa.

4.2.2.3. Lähtöshikaani

Pariajon lähtökiihdytyksessä parin lähekkäin pysyminen entryyn saakka varmistetaan johtavan auton lähtöshikaanilla tai vastaavalla järjestelyllä. Lähtöshikaanilla 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 vastahaitto, spinaus, 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-/tyylijpisteet
Tasatuloskriteeri 6	Heikomman lajittelusuorituksen ajolinjapisteet
Tasatuloskriteeri 7	Heikomman lajittelusuorituksen kulmapisteet
Tasatuloskriteeri 8	Heikomman lajittelusuorituksen nopeus-/tyylijpisteet

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

4.5. Pariajossa tapahtuvat kontakti- ja kolaritilan- teet

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

4.5.1 Edellä ajava auto

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

Mikäli takana ajava auto osuu edellä ajavaan autoon siitä huolimatta, että edellä ajava auto pystyy suorittamaan ihannejäljittelysuorituksen 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 määritelty 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 määritelty kuljettaja ei hänelle annetusta korjausajasta huolimatta onnistu saamaan autoaan takaisin kilpailukuntoon, ja kilpailun toimihenkilö toteaa, että autoa ei saada korjatuksi, julistetaan syyttömäksi määritelty 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 lajittelulosten 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 korjauskelvottomiksi, 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 turvallisuudesta 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 viivytely jäähdyttelykielillä, pariajokaavioilanteissa jotta kuljettajan tulee palata lähtöviivalle viipymättä. Kun pariajokaavioilanteissa lähettäjä käskää 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, sarjassäännöissä 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.

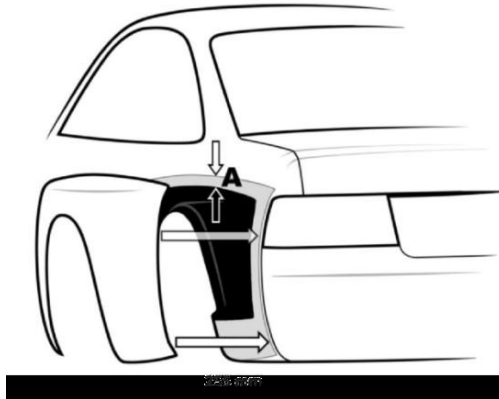
1.1.4. Näissä säännöissä sallittu muutos ei saa johtaa sallimattomaan muutokseen.

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 25mm 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 sii, ettei tästä aiheudu teräviä reunoja.
- Alkuperäiset ovet saa korvata eri materiaalista valmistetuilla ovilla.

2.1.3. Siivet/spoilerit

- Spoilereiden tulee olla huolellisesti kiinnitetty autoon. Pikairoitusoskkinen 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 ikkunaverkko. Jos verkkoa käytetään, tulee se kiinnittää turvakaareen.
- Tuulilasin on oltava joko laminoitua lasia tai vähintään 5mm paksuista polykarbonaattia. Suositellaan laminoitua lasisen tuulilasin käyttöä. Tuulilasi saa olla lämmitettävä (lämmitysvastus lasissa) huurteenpoistoa varten tai autossa on oltava toimiva huurteenpoistojärjestelmä.
- Sivuikkunoita tai -verkoja ei vaadita mikäli käytetään käsiremmettä.
- Tummentavien ikkunoiden tai tummentavien suojakalvojen käyttö on sallittu sivu- ja takaikkunoissa. Autoon tulee kuitenkin nähdä sisälle 5m päästä katsottaessa.

2.1.5. Pyyhkijät

Autossa tulee olla vähintään yksi toimiva tuulilasin-pyyhkijä.

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 ulko-

puolelta avaamisen tulee olla mahdollista ilman työkaluja.

2.1.8. Kilpailunumerot ja pakolliset mainokset

Sarjojen / kilpailujen järjestäjät määrittelevät kilpailuihin osallistuvissa autoissa vaaditut tarrat (tuulilasilarrat, numerotarrat, ym.)

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 kokonaisuudessa. Lenkin sisäreiän läpimitä on oltava vähintään 50mm. 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.
- Takavalloissa ei saa olla strobovaloja.
- Etuvalot eivät saa olla väriltään punaisia, punertavia tai oransseja.

2.1.10.2. Jarruvalot

- Autoon asennettava vähintään 50cm 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.

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

Turvatyynyjärjestelmät on poistettava.

2.3 Paloseinät

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

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

2.4. Korimuutokset

Auton runkoa ei saa muuttaa. 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.

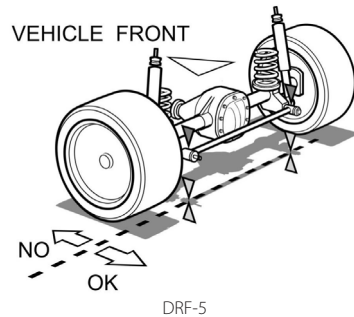
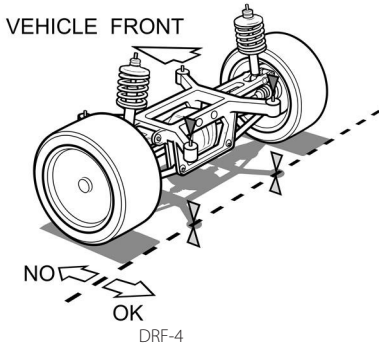
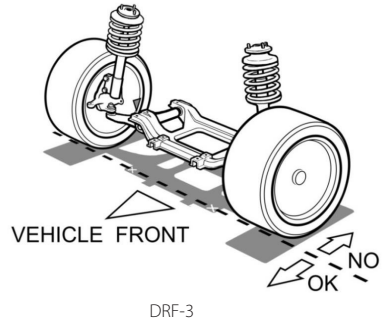
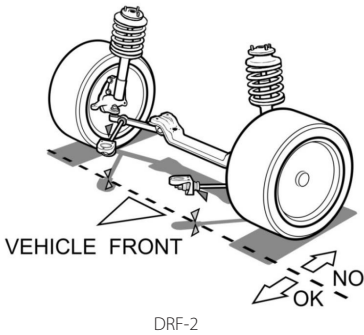
Auton paloseinään sekä kardaanitunneliin saa tehdä muutoksia. Muutokset tulee tehdä asianmukaisesti ja autossa tulee muutosten jälkeen olla tiivis paloseinä moottoritilan ja ohjaamon välissä estämässä tulen pääsyn ohjaamoon.

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 taaempänä kuin alkuperäisen paloseinän linja moottorin kohdalta.



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 kehon 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 driftingkilpailuihin Suomessa.

2.5.2.1. Perusrakenne

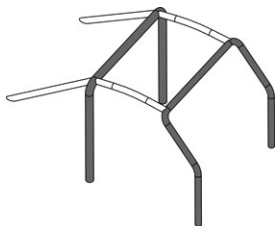
Perusrakenne tulee muodostua jostakin seuraavanlaisesta rakenteesta:

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

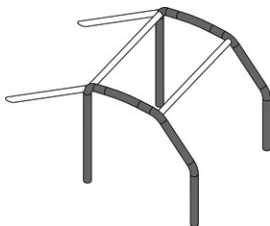
Pääkaaren pystysuorat osat on sijoitettava mahdollisimman lähelle auton koria ja sen alaosassa saa olla vain yksi taivutus per puoli. Pääkaaren on oltava pystysuorassa (max kulma ± 10 astetta pystysuorasta) ja sijaittava heti etuistuinten takana.

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

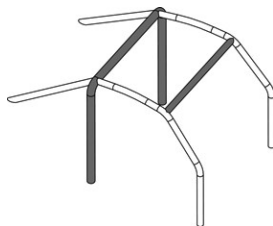
Takatuet tulee kiinnittää kehikkoon auton molemmille puolille ja yläpäästään lähelle pääkaaren ylätaivutusta. Takatukien tulee muodostaa vähintään 30 asteen kulma pystysuorasta ja ne tulee olla suunnattuina taaksepäin, eikä niitä saa taivuttaa.



253-1



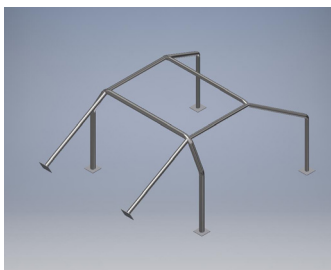
253-2



253-3



DRF-6



DRF-7

2.5.2.2. Diagonaalituki

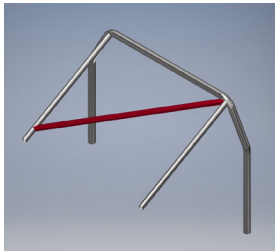
Turvakehikossa tulee olla vähintään yksi kuvien DRF-8 tai DRF-9 mukaisista diagonaalituista. Diagonaalituen asennus voi olla myös peilikuvana. Diagonaalitukien tulee olla suoria ilman taivutuksia ja ne voidaan tehdä irrotettavilla liitoksilla. Kuvan DRF-10 mukaiset diagonaalituet eivät ole pakollisia,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

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

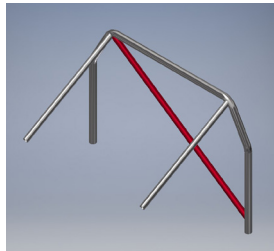
Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2019 jälkeen: Kuvan DRF-11 mukaiset diagonaalituet ovat pakolliset, mikäli käytetään kuvan DRF-20 mukaisia katovahvikkeita.

2.5.2.3. Oviputket

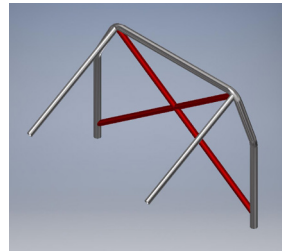
Turvakehikossa tulee olla kaksinkertaiset oviputket, joita ylempi ulottuu kuljettajan lonkan tason yläpuolelle. Pääallekkäisten oviputkien väliin saa lisätä pystysuoria vahvistuksia. Muuten oviputket Liite J kohdan 8.3.2.1.2 mukaisesti (kuvat DRF-12, DRF-13, DRF-14, DRF-15 ja DRF-16). Oviputket voivat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



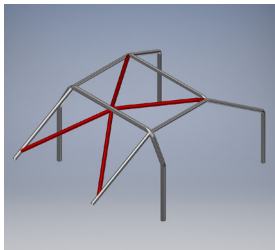
DRF-8



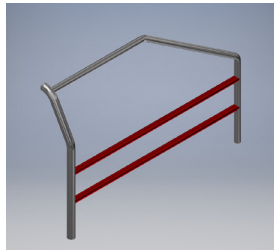
DRF-9



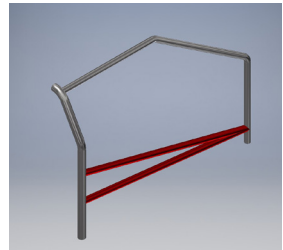
DRF-10



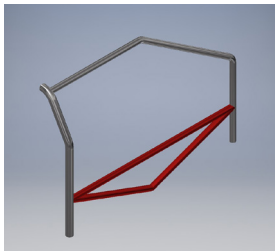
DRF-11



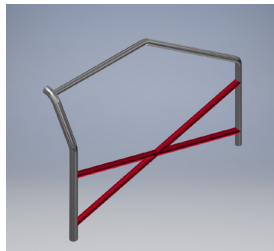
DRF-12



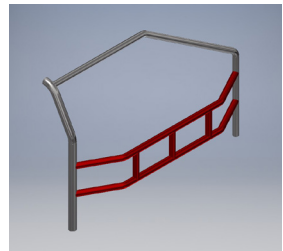
DRF-13



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.

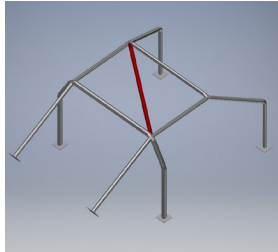
Kattovahvistuksien liitokset kehikkoon tulee sijoita maksimissaan 100 mm kehikon liitoksista, pois lukien kuvien DRF-19 ja DRF-20 mukaisen V-kärjen sijainti.

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

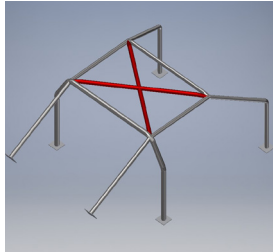
2.5.3. Taivutusten ja liitosten vahvistukset

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:

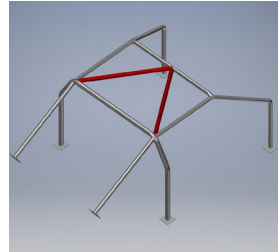
- Kuvan DRF-10 mukaisten pääkaaren diagonaalitukien keskiliitos.
- Oviputken ja kuvan DRF-21 mukaisen tuulilasipilarin vahvistuksen välinen liitos.
- Kuvan DRF-15 mukaisten oviputkien keskiliitos, vaikka putket olisivat taivutettu niin, että ne eivät leikkaa toisiaan.
- Autoissa, joiden katsastuskortti on myönnetty



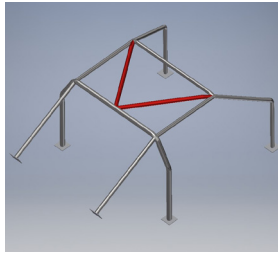
DRF-17



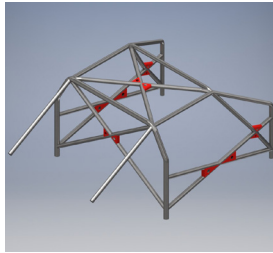
DRF-18



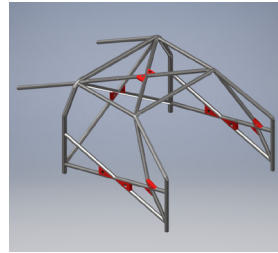
DRF-19



DRF-20

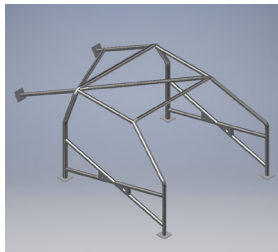


DRF-21

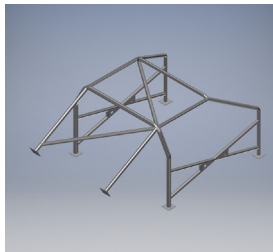


DRF-22

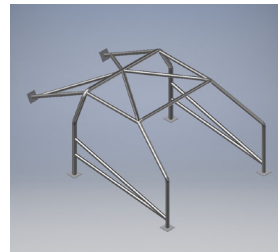
Esimerkkikehikoita:



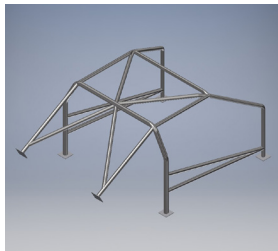
DRF-23



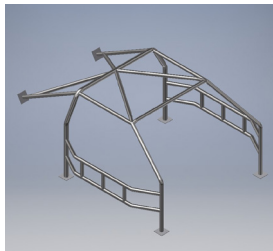
DRF-24



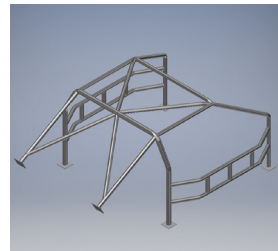
DRF-25



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 iroitettavilla liitoksilla. Kaikkia näitä edellä mainittuja tukia ja vahvistuksia voidaan käyttää erikseen tai yhdessä toistensa kanssa. Kuvan 253-17 tukien kiinnitys pääkaareen voidaan nostaa vaihtoehtoisesti ovi-putkien 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 kiinnitysaloista
- sivukaarien tai puolisivukaarien kustakin kiinnitysjalasta
- pääkaaren kiinnitysaloista
- 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 muodos-

taen 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. Materiaalit

Vain poikkeileikkaukseltaan 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): 45mm x 2.5mm (1.75"x0.095") tai 50mm x 2.0mm (2.0"x0.083")
- Puolisivukaaret ja kehikorakenteen muut osat (ellei aiemmissa kohdissa ole toisin määritelty): 38mm x 2.5mm (1.5"x0.095") tai 40mm x 2.0mm (1.6"x0.083")

Seinänevahvuuden 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.

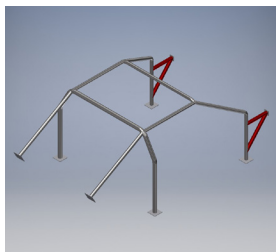
2.6. Puskurit

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

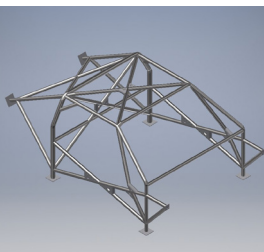
Mikäli käytetään muita kuin alkuperäisiä puskurirunkoja, tulee niiden olla valmistettu ontosta teräsputkesta. Putken on oltava ulkohalkaisijaltaan 25-45mm ja seinämävahvuudeltaan 1,5-3mm.

Puskurirunkojen tulee minimissään ulottua runkosojen ulkopuolelle molemmin puolin. Puskurirungot eivät saa ulottua leveysuunnassa korin leveimmän kohdan ulkopuolelle. Päädyt on pyöristettävä ja/tai suljettava niin ettei niistä aiheudu tarttumis- tai lävistys-

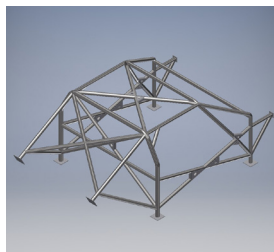
Esimerkkikehikko lisävahvistuksilla ja turvavyöputkella:



DRF-29



DRF-30



DRF-31

vaaraa toiselle autolle.

Puskuriringot on kiinnitettävä koriin hitsaamalla tai vähintään 4:lää M8 pultilla per puoli.

Puskuripintojen tulee peittää puskuriringot 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, eikä sen kiinnityspisteitä auton korissa saa muuttaa. Tukivarsien kiinnityspisteitä saa vahvistaa, mutta ei siirtää. Apurunkoa saa muokata öljypohjan/startin mahdollistamiseksi 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 takajousitus (tukivarsien / kiinnityspisteiden määrä).
- Taka-apurungon on oltava kyseisen automallin alkuperäinen.
- Taka-apurungon kiinnityspisteitä ei saa muokata eikä siirtää.
- Taka-apurunkoa saa muokata tasauspyörästä 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. Ohjauk-

sen varkaudenestolaite on tehtävä toimimattomaksi. Ohjauspylvään säätö tulee lukita siten, että sitä voidaan säätää vain työkalulla. Muita 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.

Suosittellaan käytettäväksi kilpikäyttöön 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 tulta suojaavalla kotelolla.

2.7.4. Vanteet

Vanteet ovat vapaat seuraavin rajoituksin:

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

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

2.7.5. Renkaat

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

- Renkaiden on oltava EU:n ja/tai Pohjois-Amerikan alueella tieliikennekäyttöön hyväksytyjä 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 nespinnan 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 1,0mm pellistä tai 1,5mm 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 tyhjentyksen estämiseksi auton kaatuessa.

Turvavaahdon käyttöä kaikissa tankeissa suositellaan, turvatankissa vaahdot on pakollinen.

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

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 paloseini-

en läpivienniksi.

Polttoainelinjat on suojattava ulkopuolista vahingoittumisvaaraa vastaan (kivet, korrosio, 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.

Bensardiin 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

Suosittelaa 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 jäähdytys siirretään pois alkuperäiseltä paikalta, on sen oltava eristettyä auton ohjaamosta.

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

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

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

2.8.6. Ilokaasut

Ilokaasujärjestelmät ovat sallittuja.

2.8.7. Pakojärjestelmä

Pakojärjestelmä on vapaa.

Autot, joiden katsastuskortti on myönnetty 1.1.2020 jälkeen: Pakoputken tulee ulottua auton taka-akselin taakse.

Vaimennin ei ole pakollinen, mutta 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.

Suosittelaa 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 peruutusvaihte

2.9.2. Kardaani

Kardaani on suojattava kardaaniolenkillä kaikkien nivelten kohdalta. Kardaaniolenkki saa olla korkeintaan 152 mm etäisyydellä nivelestä. Kardaaniolenkin on oltava valmistettu vähintään 5 mm paksuisesta ja vähintään 50 mm leveästä teräslevystä tai 22 mm x 1,6 mm teräsputkesta. Kardaaniolenkit 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 10mm 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 ohjaamotiilaan.

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 kiinnitettyinä. 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, lajitteluisissa 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 pitkävariset käsineet, FIA standardia 8856-2000 tai 8856-2018 suositellaan.
- Nahkaiset tai muuten tulelta suojaavat pitkävariset ajokengät, jotka peittävät säären ajopuvun lahkeeseen saakka, FIA standardia 8856-2000 tai 8856-2018 suositellaan.

Suosittelaa käytettäväksi FIA standardin 8856-2000 tai 8856-2018 alusasu.

2.11.3. Istuin

Kaikki autossa käytettävät istuimet tulee olla autourheilukäyttöön tarkoitettuja FIA-hyväksytyjä korkeaselkänöjaisia kuppi-istuimia. FIA-hyväksynnän päivämäärä saa olla vanhentunut. Istuimet tulee kiinnittää AKK:n sääntökirjan Liite J:n mukaisesti.

2.11.4. Vyöt

Autossa tulee olla turvavyöt, joita ajajan on käytettävä. Määräykset turvavyöstä 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 niskatu- en käyttö on pakollista.

2.11.7. Sammuttimet / sammutusjärjestelmä

Jokaisessa autossa tulee olla vähintään yksi sammutin. Sammutinaineen vähimmäismäärä on jauhesammuttimelle 2.0 kg tai vaahotosammuttimelle 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.

Suosittelaa 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 XX mukaisesti. Katsastuskorttia varten tulee ilmoittaa auton runkonumero sekä laji, jossa autoa on tarkoitus käyttää. Osallistukseen kilpailuun jokaisen auton tulee omata AKK:n katsastuskortti sekä läpäistä kilpailun katsastus.

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:ssa 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. Katsastuskortti

Katsastuskorttia ei vaadita.

1.6. Renkaat

Renkaiden on oltava Suomessa tieliikennekäyttöön hyväksytyjä katurenkaita. Renkaan maksimileveys on 225mm. Renkaiden minimi threadwear-luku on 280. Kilpailurenkaina markkinoitujen sekä nastarenkaiden käyttö on kiellettyä.