



# AKK-MOTORSPORT PIENOISAUTOILU



## SLOTRACING – 2015

### **Mukana**

- **EUROSARJA-SÄÄNNÖSTÖ**
- **Kilpailijanumerot**
- **Aikataulupohja**
- **Slotti-sanasto**
- **Liite:2.2.1 D Autojen mittapiirroksset**
  - **Skaalaluokat**
    - **EM-24, EL-24, OG-12-24, ES-24, TS-24, ES-32 ja F1-32**
- **Liite 2.2.1 A. Auton mitat EM-24, EL-24, OG-12-24, ES-24 ja TS-24**
- **Liite 2.2.1 A, B, D, E, F F1 mitat, runko, kori ja renkaat**
- **Liite: Sallitut TS-24-luokan X12-kannut**
- **Liite: Päivitetty sääntökirja 2015**

## Eurosarja

Eurosarjassa ajetaan neljän viikonlopun sarja kaikissa mittakaavan 1:24-luokissa, joista loppupisteisiin lasketaan 3 kilpailua (3/4). ES-32 luokka ajetaan vuonna **2015 ES I Vaasa ja ES III Tampere** kilpailujen yhteydessä. F1-32 luokka ajetaan vuonna **2015 ESII Mikkeli ja ES IV Seinäjoki** kilpailujen yhteydessä. Näiden lisäksi ES-SM-kilpailun yhteydessä ajettavat 1:32-luokat ovat osa sarjaa. Loppupisteisiin lasketaan kaikki kolme kilpailua. Kilpailuissa noudatetaan voimassa olevia AKK:n pienoisautoilun sääntöjä, jotka löytyvät Autourheilun sääntökirjasta **2015**. Eurosarjan virallinen tiedotuskanava on FinSlot-foorumi, jonka osoite on <http://www.finslot.net>. EM/EL-luokat ajetaan kerhojenvälisinä harjoituskilpailuina, joihin ei tarvita lisenssiä. Jokainen lisenssitön EM/EL-luokan kuljettaja ajaa kilpailun omalla vastuullaan.

## **Ilmoittautuminen**

Järjestäjä on velvollinen huolehtimaan, että ilmoittautuminen avautuu KITI-kisapalveluun viimeistään 3 viikkoa ennen kilpailua. Ilmoittautumisajan tulee päättyä viimeistään 7 päivää ennen kilpailun alkua. Järjestäjällä on oikeus periä jälki-ilmoittautuneilta kaksinkertainen osanottomaksu. Mikäli luokkaan ilmoittautuu osallistujia kolme tai vähemmän on järjestäjällä mahdollisuus perua kyseinen luokka. Lisenssittömät EM/EL-luokkien kuljettajat ilmoittautuvat kilpailunjärjestäjälle sähköpostilla.

## **Aikataulu ja luokat**

Viikonloppuna ajettavat sarjat ovat EM-24 alle 13v, EL-24, OG-12-24-**24** yleinen, ES-24 yleinen, ES-32 yleinen, F1-32 yleinen ja TS-24 yleinen.

Kuljettajan ikä	Pääloukka	Vapaa osallistumaan
Alle 13v	EM-24	ES-24, ES-32, F1-32, OG-12-24, TS-24
Yli 13 alle 18v	EL-24	ES-24, ES-32, F1-32, OG-12-24, TS-24
Yli 18v	ES-24	ES-32, F1-32, OG-12-24, TS-24

Alle 13-vuotiaalla kuljettajalla tarkoitetaan vuonna **2002** ja sen jälkeen syntynyttä kuljettajaa.

Alle 18-vuotiaalla kuljettajalla tarkoitetaan vuonna **1997** tai myöhemmin syntynyttä kuljettajaa.

EM-24 ja EL-24 luokat voidaan ajaa yhdistettyinä, jotta saadaan täysiä eriä. Ranking-pisteitä annetaan vain yhdestä pääloukasta (EM-24, EL-24 tai ES-24). Oletuksena pääloukka valitaan iän perusteella, mutta pääloukkanana voi ajaa ylempää luokkaa tai yli 18 vuotiaiden osalta myös EL-24-luokkaa. Yli 18v kilpailija ei kuitenkaan saa ajaa ES-24

luokkaa, jos ajaa EL-24-luokkaa. Poikkeavasta pääluokasta pitää tehdä ilmoitus ranking-pisteistä vastaavalle henkilölle.

ES-32- tai FI-32- luokka ajetaan perjantaina. Lauantaina ajetaan luokat EM-24, EL-24, OG-12-24 ja TS-24. ES-24 ajetaan sunnuntaina.

Lauantai- ja sunnuntaiaamun radanpesu/pidotus voidaan suorittaa myös edellisen illan aikana, jos pidot ajetaan sisään. Järjestäjällä on mahdollisuus päättää radanpesun ja pidotuksen tarpeellisuudesta, jos radan uudelleen pidotukselle ei ole tarvetta esim. vähäisen osallistujamäärän takia.

Aikataulu luodaan siten, että harjoitus alkaa perjantaina viimeistään kello 16.00 ja lauantaina aikaisintaan 7.30 ja kilpailupäivä päättyy viimeistään 23.00. Eli kilpailijoita ollessa runsain mitoin karsitaan hieman harjoitusajasta sekä ajoajoista (semifinaalit, finaali). Sunnuntaiaikataulu – harjoitusten aloitusajankohta, harkinnan mukaan, kuitenkin siten, että päivä päättyisi viimeistään klo 16.

## ***Vuoden 2016 kilpailut***

Vuoden 2016 Eurosarjan kilpailut on haettava seuraavasti:

2016 tammikuu-maaliskuu kisojen anominen: Anottava 2015 maaliskuun loppuun mennessä

2016 huhtikuu – joulukuu kisojen anominen: Anottava 2015 heinäkuun loppuun mennessä.

Kilpailut haetaan seuraavien runkopäivien mukaan:

ESI: 5-7.2.2016

ESII: 18-20.3.2016

ESIII: 2-4.9.2016

ESIV: 18-20.11.2016

## ***Kilpailusysteemi***

HUOM! Kaikissa luokissa, erissä ja ajosysteemeissä EM/EL/OG/ES/TS ja 32-luokat pyritään kaikki erät täyttämään mahdollisimman tasalukuisiksi!! Ettei tule esimerkiksi 4 kuljettajan erä ja 8 kuljettajan erä!

Kun uria valitaan, niin järjestäjän tulee pitää huolta siitä, että eriin otetaan oikea määrä kilpailijoita (merkitään erä täydeksi, kun maksimimäärä saavutetaan). Erät tasoitetaan niin että ensimmäisissä erissä saa tarvittaessa olla yksi kuljettaja vähemmän kuin viimeisessä erässä. (Ei siis merkitä jotain tiettyä aloitusuraa pois käytöstä!)

Erien muodostamisessa voi käyttää "round robin" – systeemiä, kuitenkin siten että yhdessä erässä on korkeintaan 10 kuljettajaa. Systeemi on käytännöllinen kun kisassa on esim. 17 ajajaa, jolloin voidaan ajaa suoraan semifinaalit, tai 9 ajajaa, jolloin voidaan ajaa suoraan finaali.

## **EM-24**

Kaikki ajavat suorat tuplafinaalit 8x3 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1min. Parempi tulos jää voimaan. 1-finaalin erät muodostetaan rankingin tai sarjatilanteen mukaan. 2-finaalin erät muodostetaan 1-finaalin tulosten perusteella.

Nuorten Mestaruus-kilpailussa ajetaan rankingin mukaiset alkuerät 8x1min, joiden tulosten perusteella kuljettajat jaetaan semifinaaleihin.

Semiinaalit 8x3 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1 min.  
– 8 parasta finaaliin tuloksen perusteella.

Finaali 8x3 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1 min.

## **EL-24**

Kaikki ajavat suorat tuplafinaalit 8x3 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1min. Parempi tulos jää voimaan. 1-finaalin erät muodostetaan rankingin tai sarjatilanteen mukaan. 2-finaalin erät muodostetaan 1-finaalin tulosten perusteella.

Nuorten Mestaruus-kilpailu ajetaan samalla ajokaaviolla kuin ES-24 SM-kilpailu (sääntökirjan kohta 2.4.2 ). Ajoajat: aika-ajo 1 min), alkuerät 8X2min, semifinaalit 8X2min ja finaali 8X3min. Nuorten mestaruuskilpailuissa EL-24 luokkaan saa osallistua vain alle 18-vuotiaat kuljettajat.

## **OG-12-24**

Kaikki ajavat aika-ajon 1 min (paras kierrosaika).

Suora Finaali 8x4 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1 min.

## **ES-24**

Kaikki ajavat aika-ajon 1 min (paras kierrosaika).

Semifinaalit 8x4 min. 8 aika-ajojen parasta viimeiseen semiin jne. Uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1 min. 8 parasta tulosten perusteella finaaliin.

Finaali 8x5 min, uranvaihto 1 min, harjoitusvirta 1 min

## **F1-32 ja ES-32**

1/32-mittakaavan luokkien kilpailusysteeminä käytetään suoraa finaalia. Jos kilpailunjohto-ohjelma sallii ns. ”round robin”-systeemin, voidaan finaali ajaa sillä, jos kilpailijoita on 9-10. finaalin. Erät muodostetaan rankingin tai sarjatilanteen mukaan. Ajoaika 8x4 min. Uranvaihto 1 min. SM-kisojen yhteydessä ajettavassa kilpailussa ajoaika on 8x5 min.

32-luokkia ei ajeta, kun kilpailu ajetaan ns. ”kingeillä”. autojen rikkoutumisvaaran vuoksi.

## TS-24

Kilpailussa ajetaan aika-ajo 1 min, jossa kierrosmäärä ratkaisee finaali-erän. Lopullinen tulos saadaan laskemalla yhteen aika-ajon ja finaalin kierrosmäärät.

TS-24-luokassa ajetaan suorat finaalit 8x3 min.

### Autojen huoltaminen uranvaihdon aikana

Kilpailija ei saa huoltaa autoa ollenkaan uranvaihdon aikana; ainoastaan uranvaihtomerkin vaihtaminen, harjaksien oikaiseminen ja (olemassa olevien) neulojen painaminen neulaputkiin on sallittua! Kaikkien aineiden ja työkalujen käyttö on kielletty! Kaikki korjaustoimenpiteet tulee tehdä ajon aikana!

Semifinaalit tai Finaalit aloitetaan välittömästi aika-ajojen jälkeen. Järjestäjä kerää autot aika-ajojen jälkeen ja toimittaa ne viivalle ennen erän alkua. Autoon ei saa tehdä minkäänlaisia muutoksia eri erien välissä eikä harjoitusvirran aikana.

EM-24 ja EL-24 luokissa saa huoltaa uranvaihdolla ja renkaanvaihto pitää aina ilmoittaa (tapahtui ajon aikana tai tauolla). Auto voidaan katsastaa ennen kuin se palaa radalle (virta katkaistaan maavaran katsastuksen ajaksi tai ei panna virtaa päälle ennen kuin maavara on tarkastettu). Maavaran on oltava katsastuksessa aina 1,4mm (0.055") erän alussa tai renkaanvaihdon yhteydessä. Renkaat tulee merkitä alkukatsastuksessa tai erän alussa.

EM-24 luokassa kilpailun aikana kilpailijalla on oikeus ottaa ns. korjausminuutti yhden kerran koko kilpailun aikana. Se on minuutin mittainen ajanjakso, jolloin autoa saa huoltaa. Korjausminuutti alkaa, kun uranvaihto-aika on kulunut loppuun, tänä aikana ei muihin autoihin saa koskea, vaan ne tulee olla radalla, tai kilpailunjohtajan pöydällä. Jos kaksi tai useampi kuljettaja pyytää korjausminuuttia saman uranvaihdon jälkeen, saavat kuljettajat korjausminuutin samaan aikaan. Uranvaihdon aikana pyydetyn korjausminuutin voi perua ennen uranvaihdon loppua.

### ***Kilpailusysteemiin liittyvää***

Uranvaihtokaavio on 1→3→5→7→8→6→4→2→1 tai (punainen>vihreä>sininen>purple>musta>keltainen>oranssi>valkoinen>punainen). Uranvaihdossa auto laitetaan sille kohtaa uudelle uralle jossa se oli edellisen uran jälkeen (samalle osalle).

Ura- ja erävalintajärjestys on ensimmäisessä sarjakilpailussa seuraavanlainen: Harjoituserät, EM/EL-finaali 1, sekä OG-, TS-, ja ES-luokkien, aika-ajot muodostetaan ensimmäiseen sarjakilpailuun käännettyssä vuoden 2014 Ranking-järjestyksessä.

Muihin osakilpailuihin alkuerät ja aika-ajot muodostetaan voimassa olevan vuoden sarjapisteiden mukaan.

Kaikki ajavat aika-ajot (OG-12-24-, TS-24- ja ES-24-luokissa).

## Yleistä

Kaikissa luokissa edetään paremmuusjärjestyksessä seuraavaan vaiheeseen ja sen hetkisen tilanteen mukaan seuraavan vaiheen aloitusura valitaan paremmuusjärjestyksessä ES-24 luokassa (ainoastaan finaali). Muissa luokissa urajärjestys edellisen kilpailuerän tuloksien mukaan eli nopein erä ajaa viimeisenä.

Nostovuorot pyritään järjestämään siten että ko. luokka nostaa aina keskenään (nosto ajon jälkeen, pl. viimeinen erä nostaa ensimmäisen). Semifinaalit nostavat ristiin ja finaalin nostavat ne jotka putosivat finaalin ulkopuolelle (lopun semifinalistit). EM-luokassa kilpailijan kilpailun aikainen huoltaja on velvoitettu myös nostamaan, mikäli kilpailija on itse niin pieni, ettei ylety omalla nostopaikalla nostamaan. Kilpailijan täytyy olla kuitenkin itse tällaisessa tapauksessa myös nostopaikan lähetyvillä ja seurattava nostotapahtumaa.

Luokkakohtaisessa ja vapaassa harjoittelussa, tulee järjestäjän tarkkailla radankäyttöä. Jos radalla on selkeästi tungosta ja jokainen halukas kuski ei pääse ajamaan, tulee ottaa käyttöön systeemi jossa kuskit vaihtuvat 3 – 5 minuutin välein radan käyttöasteesta riippuen. Jos tällaista systeemiä käytetään, tulee ajaneen harjoituserän kuskien poikkeuksetta jäädä nostamaan seuraava erä! Nostamatta jättämisestä seuraa varoitus.

ES-24 Semifinaalin ja finaalin välisessä harjoituksessa saa harjoitella vain kisa-autolla.

## Sarjapisteet:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
50p	45p	40p	36p	32p	29p	26p	24p	22p	20p	18p	16p	14p
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26+
12p	11p	10p	9p	8p	7p	6p	5p	4p	3p	2p	1p	1p

## Aika-ajopisteet:

EL-24-, OG-12-24, ES-24-, TS-24- sekä 32-luokissa jaetaan aika-ajojen neljälle parhaalle lisäpisteet seuraavasti:

1.	2.	3.	4.
4p	3p	2p	1p

## Kerhopisteet:

Kerhopisteet lasketaan seuraavasti:

- 1. 2 x kerhojen määrä + 2 pistettä
- 2. ensimmäisen pisteet -2
- 3. toisen pisteet -2

- 4. kolmannen pisteet -1

- jne, siten, että viimeinen saa 1 pisteen

esim. neljä joukkuetta

1. 10 2. 8 3. 6 4. 5 5. 4 6. 3 7. 2 8. 1

Jokaisessa luokassa jaetaan kerhopisteet luokkakohtaisesti. Seuran kaksi parasta kuljettajaa saavat kerhopisteitä eivätkä 3. - xx. sijoittuneet saman kerhon kuskit vie pisteitä muilta.

Eli jos EM-24:ssa neljä joukkuetta pisteet kuten yllä olevassa esimerkissä. Jos EL-24:ssa 2kpl joukkueita --> pisteet kahden joukkueen mukaan; 1. 6p; 2. 4p; 3. 2p; 4. 1p.

### Sarjan loppupalkinnot

Sarjan viimeisen osakilpailun järjestäjä ostaa sarjan loppupalkinnot, joihin kaikki voivat kuluneen vuoden aikana antaa omia ideoita ja lahjoituksia. EM-24 luokassa jaetaan pokaali ja muissa luokissa jaetaan palkintokilvet tavarapalkintojen ja Neutro Oy:n lahjakorttien ohella, jotka on kuitenkin lunastettava viimeistään puoli vuotta palkinnon saamisen jälkeen.

Kaikissa kilpailuissa osanottomaksu on EM-24-, EL-24, OG-12-24, TS-24 ja 32-luokissa 15€. ES-24 luokassa osanottomaksu on 20€. EM-24-, EL-24, OG-12-24, TS-24 ja 32-luokissa osanottomaksusta tilitetään 3€ ja ES-24 luokassa 4€ Neutro Oy:lle viimeistään kaksi viikkoa kilpailun jälkeen.

### Sarjapalkinnot:

Luokka	Palkittavien lukumäärä
EM-24	Kaikki kuljettajat
EL-24	8 parasta
OG-12-24	3 parasta, 3 parasta alle 18 vuotiasta
ES-24	5 parasta
TS-24	8 parasta; 3 parasta alle 13-vuotiasta; paras alle 18-vuotias
F1-32	3 parasta
ES-32	3 parasta
Kerhomestaruus	Parhaalle kerholle kiertopalkinto

**Osakilpailukohtaiset palkinnot:**

<b>Luokka</b>	<b>Palkittavien lukumäärä</b>
EM-24	Kaikki kuljettajat
EL-24	3 parasta
OG-12-24	3 parasta, 3 parasta alle 18v
ES-24	3 parasta
TS-24	8 parasta; 3 parasta alle 13-vuotiasta; paras alle 18-vuotias
F1-32	3 parasta
ES-32	3 parasta
Kerho	Ei osakilpailukohtaista palkintoa

## Kilpailijanumerot

Autossa tulee olla kilpailijan numero vähintään kolmessa eri paikassa. Numeron tulee erottua selvästi korista ja oltava vähintään 8mm korkea 1/24 -luokissa, sekä 5mm korkea 1/32 -luokissa. Sen tulee olla tarra tai maalattu korin sisäpuolelle. Minkäänlaiset tussinumerot eivät ole sallittuja. Kilpailijan numerot jaetaan edellisen vuoden ISRA/SM/sarja -kilpailujen sijoitusten paremmuusjärjestyksen perusteella.

Laskennassa käytetään sarjapisteitä sekä seuraavia pisteiden laskukertoimia: Eurosarja: EM/EL 0.5\*, ES/TS 1\*, ES-32/FO-32 0.5\*, Eurosport SM: EM/EL 1\*, ES 1.5\*, ES-32/FO-32 0.5\* ISRA MM: ES-24/TS-24/ES-32/F1-32 1.5\*

## Eurosarjan pistetaulukko ja kilpailijanumerotaulukko

Taulukkoja ylläpitää Niko Sorsa [nikosorsa@hotmail.com](mailto:nikosorsa@hotmail.com)

## Kilpailijanumerolista 2015

1.	Fyhr Matti	AnkUA
2.	Kantamaa Olli	RiiUA
3.	Pohjasniemi Justus	SRC
4.	Purunen Jyri	SRC
5.	Kantamaa Anna	RiiUA
6.	Korolainen Arttu	SRC
7.	Hermannin muistolle	
8.	Rautama Kimmo	ARH
9.	Suoknuuti Mikko	LuuUA
10.	Pöysä Eemeli	ARH
11.	Pahula Tomi	KotkaUA
12.	Sinisaari Heikki	SRC
13.	Purunen Joni	SRC
14.	Olkkonen Risto	EPUA
15.	Rautama Otso	ARH
16.	Palovuori Eetu	Seinäjoki
17.	Kangasmäki Harri	ARH
18.	Pirinen Marko	KouPAK
19.	Lappalainen Miro	IisUA
20.	Mäkinen Tuomas	Seinäjoki
21.	Barinoff Matti	Seinäjoki
22.	Iso-Aho Tuomo	ARH
23.	Koivisto Jasper	VUA
24.	Oksamo Joonas	RiiUA
25.	Silventoinen Mika	ARH
26.	Nabokins Janis	Latvia
27.	Zaks Edijs	Latvia
28.	Salomaa Atte	ARH
29.	Taurins Peteris	Latvia
30.	Salomaa Arttu	ARH
31.	Palovuori Tuomo	EPUA
32.	Sinisaari Emilia	SRC

33.	Jormalainen Niko	RiiUA
34.	Salomaa Marko	ARH
35.	Sinisaari Kari	SRC
36.	Purunen Arja	SRC
37.	Nurkka Harri	LuuUA
38.	Sorsa Niko	LuuUA
39.	Kantamaa Veli-Matti	RiiUA
40.	Hausalo Timi	SRC
41.	Nykänen Harri	SRC
42.	Pylväläinen Tuukka	LuuUA
43.	Latikka Roni	SRC
44.	Ovaska Anssi	LuuUA
45.	Kortesniemi Arttu	Seinäjoki
46.	Eerola Tuomas	SRC
47.	Hausalo Jenna	SRC
48.	Kiiski Janne	RiiUA
49.	Niemelä Pyry	Kotka
50.	Alavainio Juha	LaihUA
51.	Leppänen Kosti	Seinäjoki
52.	Ruuskanen Miia	LuuUA
53.	Pöllä Aleks	SRC
54.	Ruuskanen Janne	LuuUA
55.	Vänttinen Simo	Kotka
56.	Tainio Antti	Kotka
57.	Olkkonen Samuel	Seinäjoki
58.	Säkjärvi Joose	SRC
59.	Ovaska Ville	LuuUA
60.	Mäkinen Turkka	Seinäjoki
61.	Palovuori Meea	Seinäjoki
62.	Pienmunne Tatu	Kotka
63.	Olkkonen Topias	Seinäjoki
64.	Vitikainen Vanessa	Kotka
65.	Nurkka Heikki	LuuUA
66.	Pahula Ella	Kotka
67.	Salonen Sampsa	SRC
68.	Korolainen Jussi	SRC
69.	Suoknuuti Raimo	LuuUA
70.	Sippola Juho	KouPAK

## Aikataulupohja

Aikataulupohja on laskettu siten, että luokkien maksimiosanottajamäärät ovat seuraavat:

- EM-24/EL-24 24
- OG-12-24 16
- ES-24 24
- ES-32 16
- F1-32 16
- TS-24 32

Erien ylimääräinen aika on 30 % erän kokonaisajoajasta. 25 % on pienin arvo jota voi käyttää. Sekin suositeltavaa vain, jos kilpailuorganisaatio on kokenut ja radan kanssa ei ole oletettavissa ongelmia. 40 % on hyvä luku vasta-alkajalle. Aika-ajossa vastaavana arvona on käytetty 20 %, 15 % on minimiarvo ja 35 maksimiarvo. Excel-muotoisen aikataulunpohjan saa luokkayhteyshenkilöltä.

selitys	vaihto	ura	harj.	ylim.	alkaa	loppuu	kesto
<b>Perjantai</b>							
<b>Kilpailupaikka avataan ( viimeistään ) 16:00</b>							
<b>Vapaa harjoitus loppuu viimeistään 22:00</b>							
Harjoitus ES-32 tai F1-32					<b>16:00</b>	<b>16:30</b>	00:30
katsastus ES-32 tai F1-32				00:10	<b>16:15</b>	<b>16:40</b>	00:10
Ajajakokous ES-32 tai F1-32				00:10	<b>16:40</b>	<b>16:50</b>	00:10
ES-32 tai F1-32 finaali I (ajoaika 4 min)	00:01	00:04	00:00	00:09	<b>16:50</b>	<b>17:38</b>	00:48
ES-32 tai F1-32 finaali II (ajoaika 4 min)	00:01	00:04	00:00	00:09	<b>17:38</b>	<b>18:27</b>	00:48
Palkintojenjako ES-32 tai F1-32				00:15	<b>18:42</b>	<b>18:57</b>	00:15
Vapaa harjoitus					<b>19:00</b>	<b>22:00</b>	03:00
					-		

selitys	vaihto	ura	harj.	ylim.	alkaa	loppuu	kesto
<b>Lauantai</b>							
Ratahuone avataan					<u>07:30</u>		
Radan pesu					<b>07:30</b>	<b>08:00</b>	00:30
EM-24/EL-24 harjoitus					<b>08:00</b>	<b>08:30</b>	00:30
Katsastus EM-24/EL-24					<b>08:15</b>	<b>08:45</b>	00:15
Ajajakokous EM-24/EL-24				00:10	<b>08:45</b>	<b>08:55</b>	00:10
EM-24/EL-24 finaali 1 A	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>08:55</b>	<b>09:27</b>	00:32
EM-24/EL-24 finaali 1 B	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>09:27</b>	<b>09:59</b>	00:32
EM-24/EL-24 finaali 1 C	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>09:59</b>	<b>10:31</b>	00:32
OG-12-24 harjoitus					<b>10:31</b>	<b>11:01</b>	00:30
OG-12-24 katsastus					<b>10:46</b>	<b>11:16</b>	00:15
EM-24/EL-24 finaali 2 A	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>11:01</b>	<b>11:33</b>	00:32
EM-24/EL-24 finaali 2 B	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>11:33</b>	<b>12:05</b>	00:32
EM-24/EL-24 finaali 2 C	00:01	00:03	00:01	00:00	<b>12:05</b>	<b>12:37</b>	00:32
Ajajakokous OG-12-24				00:10	<b>12:37</b>	<b>12:52</b>	00:15
Palkintojenjako EM-24/EL-24					<b>12:52</b>	<b>13:07</b>	00:15
OG-12-24 aika-ajo	00:00	00:01	00:00	00:04	<b>13:07</b>	<b>13:46</b>	00:39
OG-12-24 finaali I	00:01	00:04	00:01	00:09	<b>13:46</b>	<b>14:36</b>	00:49
OG-12-24 finaali II	00:01	00:04	00:01	00:09	<b>14:36</b>	<b>15:25</b>	00:49
TS-24 harjoitus 1					<b>15:25</b>	<b>15:40</b>	00:15
Palkintojenjako OG-12-24					<b>15:40</b>	<b>15:55</b>	00:15
TS-24 harjoitus 2					<b>15:55</b>	<b>16:25</b>	00:30
Katsastus TS-24					<b>16:10</b>	<b>16:40</b>	00:30
Ajajakokous TS-24					<b>16:40</b>	<b>16:50</b>	00:10
TS-24 aika-ajo	00:00	00:01	00:00	00:07	<b>16:50</b>	<b>18:03</b>	01:12
TS-24 finaali I	00:01	00:03	00:01	00:07	<b>18:03</b>	<b>18:42</b>	00:39
TS-24 finaali II	00:01	00:03	00:01	00:07	<b>18:42</b>	<b>19:21</b>	00:39
TS-24 finaali III	00:01	00:03	00:01	00:07	<b>19:21</b>	<b>20:01</b>	00:39
TS-24 finaali IV	00:01	00:03	00:01	00:07	<b>20:01</b>	<b>20:40</b>	00:39
Palkintojenjako TS-24				00:15	<b>20:55</b>	<b>21:10</b>	00:15

selitys	vaihto	ura	harj.	ylim.	alkaa	loppuu	kesto
<b>Sunnuntai</b>							
Ratahuone avataan					<b><u>07:30</u></b>		
Radan pesu					<b>07:30</b>	<b>08:00</b>	00:30
Harjoitus ES-24					<b>08:00</b>	<b>10:00</b>	02:00
Katsastus ES-24 (alkaa puolituntia ennen harjoituksen loppua)					<b>09:30</b>	<b>10:15</b>	00:15
Ajajakokous ES-24					<b>10:15</b>	<b>10:25</b>	00:10
ES-24 aika-ajo	00:00	00:01	00:00	00:05	<b>10:25</b>	<b>11:06</b>	00:41
ES-24 semifinaali I	00:01	00:04	00:01	00:09	<b>11:06</b>	<b>11:55</b>	00:49
ES-24 semifinaali II	00:01	00:04	00:01	00:09	<b>11:55</b>	<b>12:45</b>	00:49
ES-24 semifinaali III	00:01	00:04	00:01	00:09	<b>12:45</b>	<b>13:34</b>	00:49
Mekkitauko					<b>13:34</b>	<b>14:04</b>	00:30
ES-24 finaali	00:01	00:05	00:01	00:12	<b>14:04</b>	<b>15:04</b>	01:00
Palkintojenjako ES-24				00:15	<b>15:19</b>	<b>15:34</b>	00:15
Aika-ajon ylim. aika prosentteina				20			
Erän ylim. aika prosentteina				30			
EM-24 kuljettajaa							
EL-24 kuljettajaa							
ES-24 kuljettajaa							
ES-32 kuljettajaa							
F1-32 kuljettajaa							
TS-24 kuljettajaa							

## Slotti – SANASTO

- 48-pitch = vanha, isohampainen ratastyyppi (yleensä paksulle akselille)
- 64-pitch = tavallinen, keskikokoisilla hampailla varustettu ratastyyppi
- 72-pitch = tavallinen, melko pienihampainen ratastyyppi, käytössä C-kannua käyttävissä luokissa
- 80-pitch = pienihampainen ratastyyppi, vain skaala-autoihin
- baitti, bite = pito
- big hubs = isohalkaisijaiset vanteet
- bodi, body = auton kori
- breidit, braids = virtaharjat
- bussbarit, bussbars = hiilikanava-johdonpitimet moottorin päädyssä
- bye = aika-ajon toinen yrityskierros (siipiautoissa)
- cap, "cäppi" = joissakin kollektoreissa oleva alumiininen vahvikerengas
- chassis = auton runko
- choke = kahvan etuvastus
- Dremel = pieni porakone (yleisnimi) myös yksi merkki, joka slottikuskin perusvarustus
- fassi = takaratas (oik. Faas = perinteinen rattaiden valmistaja)
- fetti, FET = puolijohdetransistori, käytetään elektronisissa kahvoissa ja virtalähteissä
- fisut, fish rubber = luonnonkumirenkaat (esim. Piranha, HTK, JK, Tuna)
- flägi, guide, guide flag, pickup = ohjuri
- full hubs = täysleveät vanteet
- glue = pitoaine
- hone, hooni = set-upin ilmaraon suurentamiseen tarkoitettu timanttityökalu
- händi, kaasuu = kahva
- hubit, hubs = vanteet
- Hudy = rengas- tai kollektorisorvi (slovakialainen työkalumerkki)
- korvakoru = johtojen pidike auton rungon keskellä
- laptime = kierrosaika
- mauseri, tönäri = työntömitta, joka kuskin perusvaruste
- Oil of Wintergreen = metyyliisilylaatti, hyvä vanhanajan pitoaine, pilaa ajanmyötä radan maalipinnan, käytetty myös R/C-autoissa pitoaineena. MYRKYLLISTÄ!!
- pinjoni (pinion) = pienempi niistä kahdesta hammasrattaasta, yleensä ankkurin toisessa päässä, suomeksi myös relli (!)
- plugi = pistoke
- poweri = slottipakin välittömässä läheisyydessä sijaitseva moottorin sisäänajoa varten rakennettu virtalähde
- round robin = kisasysteemi jossa yhdessä erässä ajaa kerralla enemmän kuljettajia kuin radassa on uria, eli välissä on huilivuoro(ja), yleensä 9-10 kuljettajan eriä. Käytännöllinen kun kisassa on esim. 17 ajajaa, jolloin voidaan ajaa suoraan semifinaalit, tai 9 ajajaa, jolloin voidaan ajaa suoraan finaali. Jotkin laskinjärjestelmät sisältävät valmiiksi tämän kisasysteemin (mm. LaneMaster)
- scale car = skaala-auto
- semi-pro = nousevien kykyjen puoliavoin siipiluokka
- set-up = moottori ilman ankkuria, hiiliä, priikkoja ja hiilenjousia
- soosi = kts. baitti
- TRACK! = STOP! = POIKKI!
- trigger = kahvan liipaisin ts. tavallinen kahva
- thumper = peukalokahva (vanhanaikainen)
- ultra = ultraäänipesukone, hyvä keino puhdistaa moottorin osat täydellisesti, kallis mutta hyödyllinen
- UNDER BRIDGE! = SILLAN ALLA!
- wingcar = siipiauto

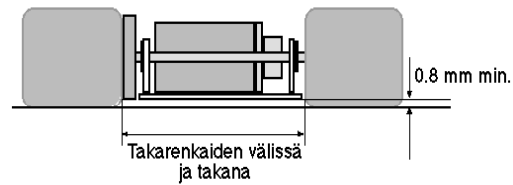
## Liite: Autojen mittapiirrokset

### 2.2 SKAALALUOKAT

#### 2.2.1 Kilpailuluokat 1/24 & 1/32

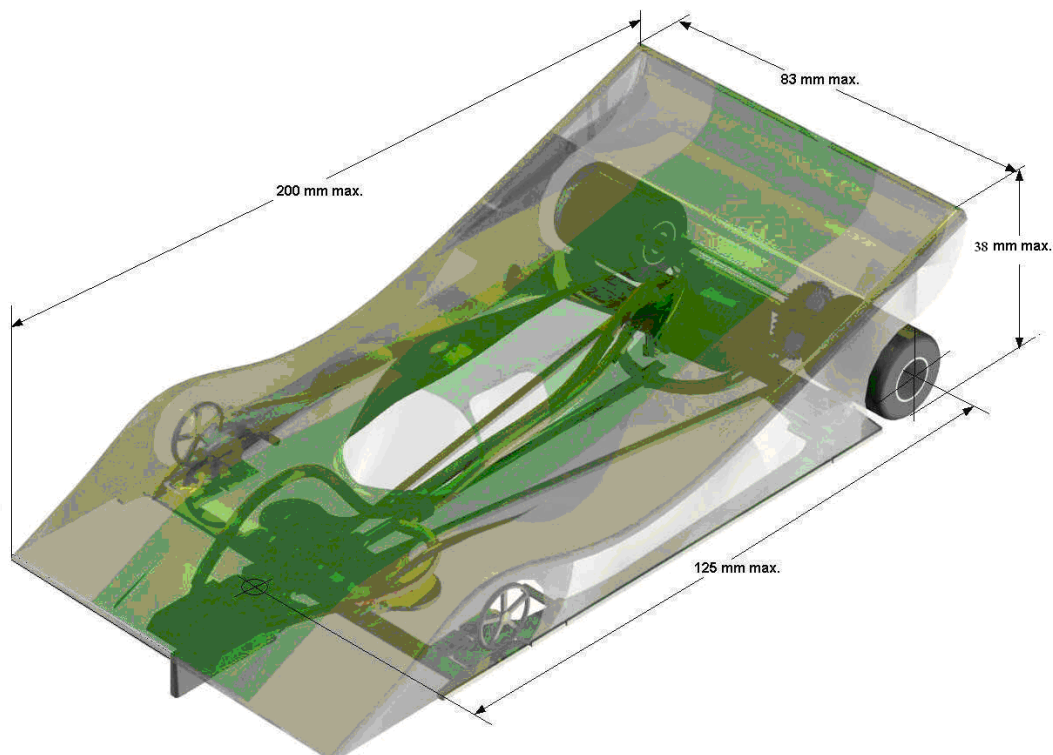
- EM-24 (Euromini)
- EL-24 (Eurojuniori)
- OG-12-24 (Open Group 12)
- ES-24 (Eurosport)
- TS-24 (Touring saloon)
- ES-32 (Eurosport)
- F1-32 (Formula)

Maavaran mittaus:

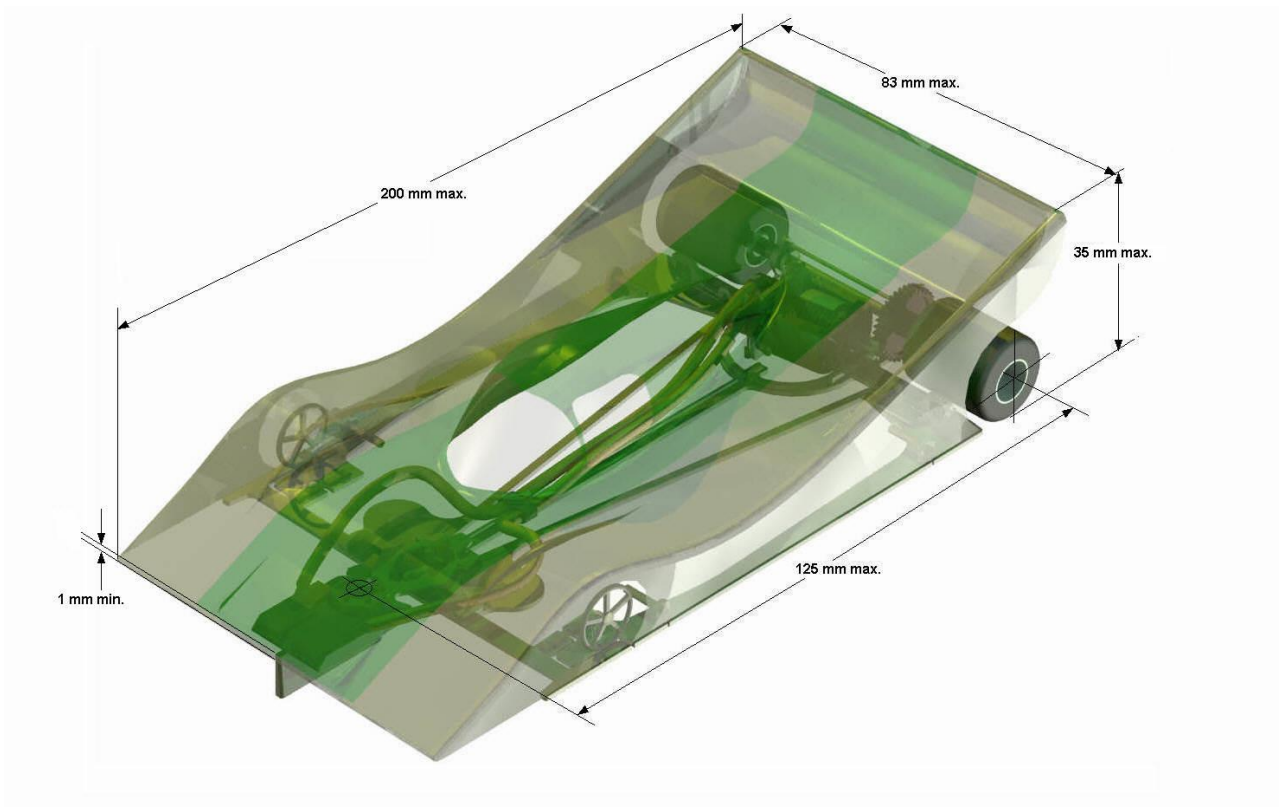


#### D. Kori EM-24, EL-24 ja OG-12-24

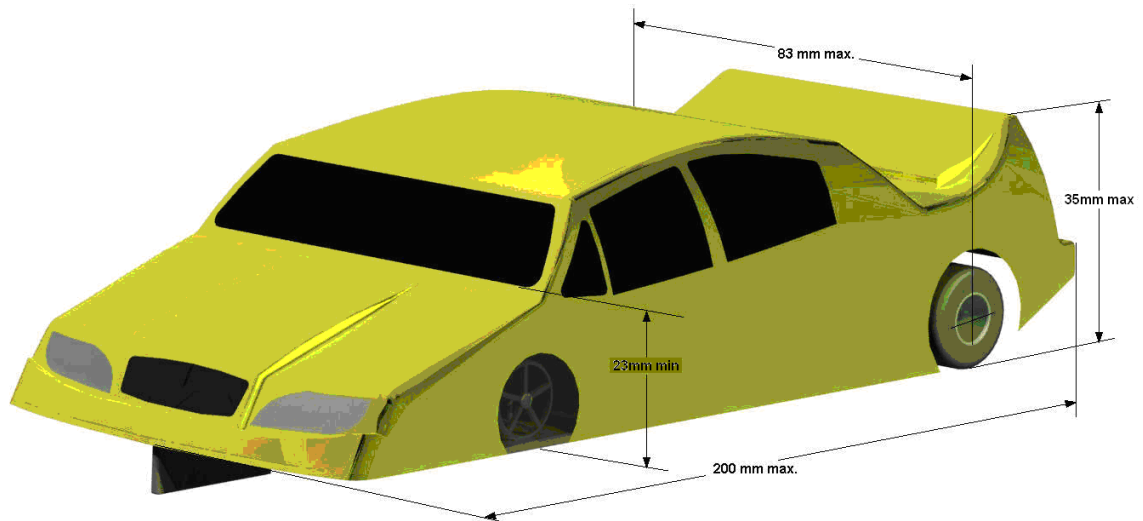
Auton korkeus 38mm!



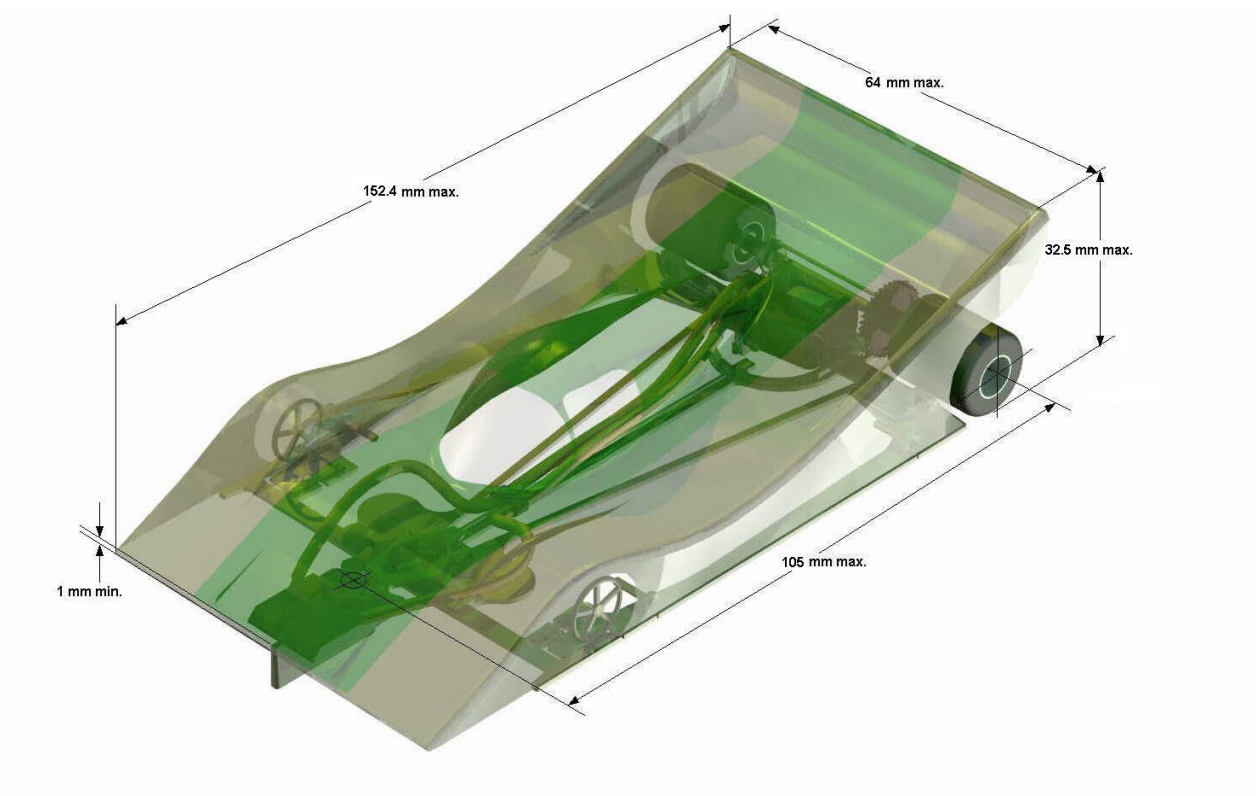
### 2.2.1.D Kori ES-24



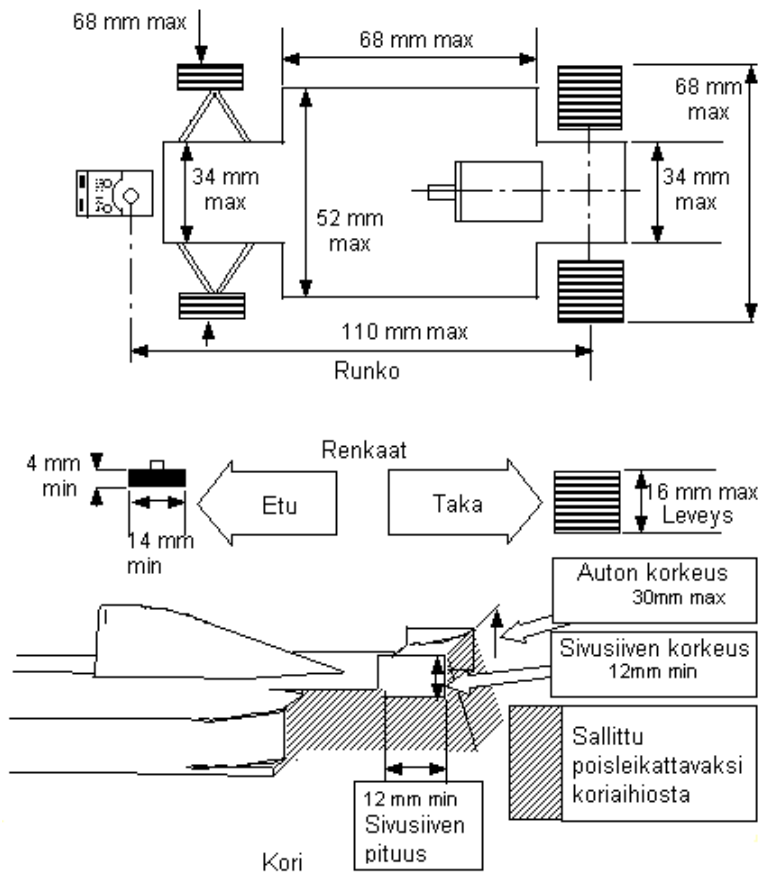
### 2.2.1.D Kori TS-24:



## D. Kori ES-32



## **LIITE 2.2.1 A, B, D, E, F F1 mitat, runko, kori ja renkaat**



Lähde: <http://www.bsra.org.uk/rules/index.htm>

Viitattu 27.1.2010

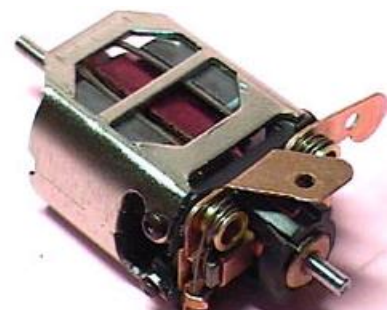
## **Liite: Sallitut TS-24 luokan X12-kannut**



M3500 Thin Drawn



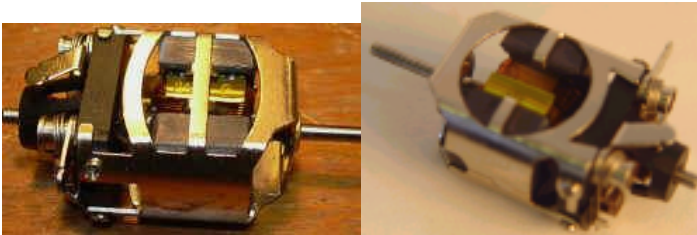
M4200 VTC



M3200 "Original C-can"



“Original C-can” vanhempia versioita



Proslot/Champion 714VIP ja Proslot 714SRS



Koford Super Feather M505 ja Ultra Feather M528

Mikäli käytettävä kannutyyppi aiheuttaa epäselvyyttä, niin voi sen sääntöjenmukaisuuden varmistaa luokkayhteyshenkilöltä.

Lähteet:

[www.muramotors.com](http://www.muramotors.com)  
<http://www.bscrea.co.uk/>

viitattu 9.12.2009

viitattu 3.12.2013

# Liite: Päivitetty sääntökirja 2015

## 1. Kilpailusäännöt

### 1.1. YLEISTÄ

Nopeuskilpailuja pienoisautoilla ajetaan kahdessa eri ryhmässä (eri ohjausmenetelmällä): I) uraohjattavat pienoissähköautot (PA/u) II) radio-ohjattavat pienoisautot (PA/r)

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

### 1.2. OSALLISTUMINEN KILPAILUIHIN

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

Ryhmäkohtaisesti ajajat jaetaan menestyksen mukaan harrastajiin ja kilpakuljettajiin. Vakioautojen (s.o. vakiomoottoristen) mestaruuskilpailut on tarkoitettu vain harrastajille.

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. SM -säännöt kohta 1.14.

**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 -sarja ohjeistuksessa tarkennuksia (sääntökohta 3.1.2.).

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

NM arvoa ei jaeta, jos koko kilpailuun lähtijöitä on vähemmän kuin 10 (ura-autoilussa 15). NM -sarja ohjeistuksessa tarkennuksia (sääntökohta 3.1.2.).

Osanottorajoitus: ajaja joka on osallistunut kuluvan tai 2 edellisen vuoden aikana saman PA-ryhmän arvokilpailuun (SM/GP/EM/MM) ja on sijoittunut ko. kilpailussa tai sarjassa parhaaseen puolikkaaseen on tässä kilpakuljettaja, eikä saa osallistua NM kilpailuun. Ura-autoilussa kilpakuljettaja saa osallistua luokkaan EL-24.

**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.

Loppupisteisiin lasketaan järjestetyt kilpailut -1, paitsi mikäli kilpailuja on 3 tai vähemmän, jolloin lasketaan kaikki kilpailut. Tasapisteiden sattuessa katsotaan paremmaksi se, jolla on enemmän voittoja. Jos tämä ei tuo ratkaisua on tasapisteisiin päättäneistä parempi se, joka oli parempi viimeisessä osakilpailussa. Mikäli tämäkään ei tuo ratkaisua, otetaan huomioon viimeistä edellinen osakilpailu jne.

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 NOUDATTAMATTOMUDESTA

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 jätto 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 (häätäpysäytys) = 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 rataa ajon aikana = 20 kierrosta sakkoa.
- Harjoitusvuoron jälkeinen nostovuoron laiminlyönti EL- 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 kierrosta 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.

3 varoitusta johtaa kilpailusta sulkemiseen. Tällaisessatapauksessa Tuomariston puheenjohtaja raportoi asiasta lajikoordinaattorille sekä lajiryhmälle, joka käsittelee asian.

### **1.5 VASTALAUSEET JA VETOAMINEN**

#### **Vastalauseoikeus**

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

#### **Vastalauseen jättäminen**

Vastalauseen tulee olla kirjallinen ja sitä tulee seurata vastalausemaksu, jonka AKK vuosittain määrää. Vastalausemaksu palautetaan, jos vastalause katsotaan aiheelliseksi tai jos AKK niin määrää. Vastalause on toimitettava kilpailun johtajalle tai hänen apulaiselleen, joka huolehtii siitä, että se alistetaan tuomareille. Jos näitä henkilöitä ei tavoiteta, tulee vastalause antaa kelle tahansa kilpailun tuomarille.

#### **Määräaika, jonka kuluessa vastalause on jätettävä**

Vastalause, joka koskee ilmoittautumisen pätevyyttä, ilmoittajan, ohjaajan tai ajoneuvon asianmukaisuutta tai radan ilmoitettua pituutta, on jätettävä 2 tuntia esikatsastuksen päättymisestä. Vastalause, joka koskee tasoitusta tai eräjakoa, on jätettävä viimeistään 1 tunti ennen kilpailun alkua. Vastalause, joka koskee katsastusmiesten tekemiä päätöksiä, on jätettävä heti sen jälkeen, kun päätöksestä on ilmoitettu asianomaiselle kilpailijalle. Pienoisautoilussa vastalause, joka koskee kilpailun aikana tapahtunutta erehdystä tai virhettä, auton luokitustodistuksen / säännönmukaisuuden vastaisuutta ja tuloluetteloa on, mikäli tuomarit eivät katso sitä mahdottomaksi, jätettävä 15 minuutin kuluessa, sen jälkeen, kun lopulliset tulokset on julkaistu. Kilpailijoille tulee etukäteen kertoa, missä ja koska viralliset tulokset julkaistaan, joko kilpailukutsussa / säännöissä tai lisämääräyksessä tai ohjelmassa. Jos järjestäjän on mahdotonta julkaista viralliset tulokset aikataulun mukaisesti, tulee mainitussa paikassa, mainittuna aikana ilmoittavat tarkat yksityiskohdat virallisten tulosten julkaisemisesta. Tuomariston tulee pitää yllämainittuja vastalauseita kiireellisinä. Jos tuomareiden äänet menevät tasan, on puheenjohtajan (tuomariston puheenjohtajan) ääni ratkaiseva. Kansallisissa kilpailuissa voidaan vastalauseaikaa lyhentää olosuhteista riippuen, mikäli siitä sovitaan ohjaajakoukussa. Kilpailulajeissa, joissa kilpaillaan nk. erä-ajoina tai useiden loppukilpailujen tapahtuessa samana kilpailupäivänä, voidaan lajisäännöillä määritellä erien ja nk. esifinaalien, jne. tuloksia ja kilpailuvälineiden säännönmukaisuuden vastaisuutta koskevien vastalauseiden määrääjat lyhyemmiksi.

#### **Vastalauseetta koskeva kuuleminen**

Ennen kuin vastalause ratkaistaan, tulee vastaajalle järjestää tilaisuus selvityksen antamiseen. 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 vastalauseetta ei voida kuulustelun jälkeen ratkaista, ilmoitetaan molemmille osapuolille aika ja paikka, jolloin tuomareiden päätös julistetaan. Päätöksen tekoon kilpailussa tehtyyn vastalauseeseen ei saa osallistua henkilö:

- joka on läheisessä sukulaisuussuhteessa (isä, äiti, sisar, veli, lapsi tai näiden aviopuoliso tai lapsi) henkilöön tai henkilöihin, joiden kilpailusuorituksen käsittely vaikuttaa.
- joilla voi olla asian ratkaisussa oma taloudellinen etuisuus kyseessä
- jonka kilpailusuorituksen asia vaikuttaa.

#### **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.

### **Perusteeton vastalause**

Jos vastalause katsotaan perusteettomaksi, voidaan vastalausemaksu määrätä osittain tai kokonaan menetetyksi. Jos vastalause todetaan jätetyn pahansuopuudesta tai kateudesta, AKK voi rangaista vastalauseen tekijää näiden sääntöjen mukaisesti. Lähtö- ja maalituomareiden päätöksiä vastaan tehtyjä vastalauseita ei käsitellä.

### **Velvollisuus alistua tuomioon**

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

### **Vetoaminen**

Kts AKK:n sääntökirja Vetoaminen kohdat 99 – 107

## **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 ulkopuolinen kilpailu tulee hakea viimeistään kuukautta ennen kilpailua.

Kaikkiin määräaikaan mennessä ilmoitettuihin kilpailuihin tai harjoituksiin liittyvä 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 kaksinertainen.

## **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) ilmoittamat ta 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**

- Kilpailunjohtaja vastaa viimekädessä kilpailusta kokonaisuudessaan. Kilpailunjohtajalla on oikeus keskeyttää kilpailu välittömästi radan kunnan, 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 kehoitus, 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.
- Ura-autoilussa Kilpailunjohtajalla ja Tuomariston puheenjohtajalla tulee olla perustoimitsijalisenssi, muissa toimitsijatehtävissä riittää perustoimitsijalisenssi, kilpailijalisenssi tai nuorisolisenssi. Kilpailunjohtaja ja tuomariston puheenjohtaja voivat osallistua kilpailuun, kilpailemisen häiritsemättä hänen toimitsijatehtävää. Tuomarin tai kilpailun johtajan osallistuessa kilpailuun, tulee hänellä olla varamies, jotta jääviysasiat eivät tule esteeksi.
- Kaikilla päätoimitsijoilla sekä tuomareilla tulee olla tunnustekortti tai muu vastaava tunniste josta selkeästi ilmenee heidän roolinsa kilpailun järjestämisessä. Tunnisteissa tulee olla maininta toimitsijan roolista suomeksi sekä englanniksi (esim. Kilpailunjohtaja / Race director). Muilla toimitsijoilla tunnisteiden näkyminen ei ole pakollista, mutta suositeltavaa. Tunniste voi olla myös esim. turvaliivissä taikka muussa näkyvässä vaateen osassa.

## 1.9. TUOMARISTON PUHEENJOHTAJAN JA TUOMARISTON TEHTÄVÄT

Kilpailussa Tuomariston puheenjohtaja on AKK:n edustaja. SM, NM ja Cup 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, NM ja Cup kilpailuissa etukäteen, mikä ilmoitetaan kilpailukutsussa. Muissa kansallisissa kilpailuissa voidaan tuomaristo valita kilpailupaikalla.

Tuomariston ensimmäisessä kokouksessa päätetään tarvittaessa tuomareiden keskinäisestä työnjaosta kilpailun seurantatehtävissä, 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. Alku katsastuksessa 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/NM ja Cup kilpailuissa pakollinen.

Rahapalkintoja ei saa antaa, eikä tavarapalkinnon arvo saa ylittää ko. luokan auton käypää arvoa. 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

SlotRacingin kerrasta poikki ajettaviin SM-kilpailuihin voivat osallistua kaikkien EU- ja NEZ-maiden lisensoijilla sekä ISRA-lisenssillä kilpailevat kilpailijat kyseisen sarjan sääntöjen mukaisesti. Kilpailijalla tulee olla voimassa oleva edustamansa kansallisuutensa lisenssi. Jos kyseisessä maassa ei ole lisensoijijärjestelmää, ajaa kuljettaja ilman lisenssiä.

### 1.14.3 Slot Racing (ura-autot) SM -säännöt

Luokat : ES-24 ja G7-24

Slot Racingin SM -mestaruus ratkaistaan ns. "kerrasta poikki" ajettavalla kilpailulla. SM arvoa ei jaeta, jos lähtijöitä on vähemmän kuin 15. ES-24 kilpailussa noudatetaan AKK:n voimassa olevia sääntöjä. G-7 kilpailussa noudatetaan ESROC:n voimassa olevia sääntöjä, ellei kilpailukutsussa toisin ilmoiteta.



## 2.1.7 Kilpailijnumerot

Skaalaluokkien kilpa-autoissa tulee olla kilpailijan numero kolmessa eri 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/sarja -kilpailujen sijoitusten paremmuusjärjestyksen perusteella. Numerolistan ylläpidosta vastaa Niko Sorsa.

Painokertoimet:

Eurosarja: EM/EL 0.5\*, ES/ TS 1\*, ES-32/F1-32 0.5\*

Eurosport SM : EM/EL 1\*, ES 1.5, ES-32/F1-32 1\*

ISRA MM: Prod/F1-32/ES-32/ES-24 2\*

## 2.2 SKAALA-AUTOLUOKAT

### 2.2.1 Kilpailuluokat:

EM-24 (Euromini)

EL-24 (Eurojuniori)

OG12-24 (Open G12)

ES-24 (Eurosport 24)

TS-24 (Touringsaloon)

ES-32 (Eurosport 32)

F1-32 (Formula)

### A. Auton mitat EM-24, EL-24, OG12-24, ES-24 ja TS-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: Autojen korkeudet mitataan ilman ohjurin ja virtaharjojen sekä takarenkaiden maavaraa. Tarkempia mittoja varten katso luokkakohittaiset mitat. EM-24- ja EL-24-luokan maavara: min. 1.4mm (0.055") alkukatsastuksessa ja erien alussa takarenkaiden välissä takaakselin alla ja sen takana.

### 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.

### B. Runko EM-24

Sarjatuotantorunko, sallittuja ovat AKK:n hyväksymät mallit. 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 on sallittu rungon yläpuolelle. Taka-akselin yläreunan ja rungon pohjan väli on min. 8,6 mm. Taka-akselin minimihalkaisija 2.36 mm. Runkoon tulee lisätä suora yksiosainen etuakseli, jonka tulee mennä alkuperäisten reikien läpi. Etuakselin minimihalkaisija 1.0 mm. Rungon alapinnalle ei saa lisätä mitään (pl. ohjuri prikkoinen ja virtaharjat). Neulaputkien tulee mennä alkuperäisten korinkiinnitysreikien läpi. Alkukatsastuksessa merkittyä runkoa ei saa vaihtaa. Kuulalaakereiden käyttö on kielletty. kaikenlaisten rungon viritysosien, kuten alumiinisten sivulevyjen käyttö on kiellettyä. Laakerireikien, yms. suurentamisen salliminen on tarkoitettu ainoastaan helpottamaan asennuksia. Reikiä ei saa suurentaa kevennysmielessä. AKK:n hyväksymät EM-24-rungot: JK Products CHEETAH 21 JK25021(D)

Rungossa saa käyttää vain 64 pitch rattaita välityssuhteella 10/36. Cheetah 21-rungossa olevan sivulevyjen rajoitinlangan eli ns. bite-bar-langan saa vaihtaa. Bitebar-langan halkaisija saa olla 1.1 – 1.4mm.

### B. Runko TS-24 ja EL-24

Kohdan 2.2.1. B. Runko EM-24 lisäksi ovat sallittuja ISRA-hyväksytyt Champion Turbo Flex- ja JKX25-rungot. X25-rungossa olevan sivulevyjen rajoitinlangan eli ns. bite-bar-langan saa vaihtaa. Bite-bar-langan halkaisija

saa olla 1.1–1.4mm. TS-24-luokan välitykset ovat vapaat. EL-24-luokassa ovat sallittuja vain 64 pitch rattaat. EL-24-luokan välityssuhde on 7/37 Koford Super Feather M504A-moottorilla ja JK Hawk 6- sekä 7-moottoreilla välityssuhde on 10/36.

#### **B. Runko OG12-24, 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 EM-24**

Sallittu ainoastaan JK Hawk 7 (JK30307) tai JK HAWK 25 (JK303025) moottorit, joita ei saa avata. Moottorin akselin saa lyhentää.

#### **C. Moottori EL-24**

Koford Super Feather M504A moottori, jossa sallittu vain Koford M468BOX ankkuri, jonka nimellisennakko on 40 astetta. Ankkurissa oltava tehtaan kaivertama ennakkomerkitä ja ennakkoa ei saa muuttaa. Ankkurin halkaisijaa ei saa pienentää. Sallitut alkuperäiset osat ovat: Koford M505 C-kannu, Koford M514 tai M614 päätyosat ja Koford M604 magneetit. Liukulaakerit, hiilet, hiilenjouset, hiilenjousien kupit, hiilen eristeet, prikot ja ruuvit ovat vapaat. Moottorin kuoren (kannun) keventäminen on kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven, Ankkurin akselin halkaisija oltava koko mitaltaan 2 mm. Magneettien liimaaminen kuoreen on sallittu, magneettien hoonaaminen, lyhentäminen ja madaltaminen sekä halkaisu on kielletty. Moottorin ilmarako on .533" ±0.02". Vain liukulaakerit ovat sallittu. Moottorin saa purkaa ja huoltaa.

Lisäksi sallitaan Parma Death Star #501 sekä Parma Super 16D #502 moottorit. Moottoreiden sinettejä ei saa avata. Hiilet ja hiilenjouset saa vaihtaa. Hiilenjouset saa eristää. Magneettien liimaaminen kuoreen on sallittu. Ainoastaan alkuperäiset liukulaakerit sallitaan. Laakerit saa liimata kiinni päätyyn ja kannuun. Muut kuin edellä mainitut muutokset Parma-moottoreihin ovat kiellettyjä.

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.

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. Luikulaakerit, hiilet, hiilenjouset, hiilen eristeet, prikot ja ruuvit ovat vapaat. Vain liukulaakerointi on sallittu.

#### **C. Moottori OG-12-24**

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. 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. Luikulaakerit, hiilet, hiilenjouset, hiilen eristeet, prikot ja ruuvit ovat vapaat. Vain liukulaakerointi on sallittu. Moottorin akselin saa lyhentää.

### C. Moottori TS-24

Mura, Proslot, Champion tai Koford-tyyppinen moottori (kannu), jossa myös muunmerkkisten sarjatuotantoankkurien (sallitut ankkurivalmistajat ovat: BOW, Camen, Koford, Hershman/Fastones, Proslot/Champion, RJR ja Viper) ja sarjatuotanto-osien käyttö on sallittu. Sallitut kannutyypit: Proslot/Champion 714VIP, Proslot 714SRS, Koford Super Feather M505, Koford Ultra Feather M528, Mura M3500 Thin Drawn; Mura M4200 VTC, Mura Original C-can sekä vuotta 1998 vanhemmat versiot Original C-can-kannusta.

Moottorin kuoren (kannun) keventäminen on kielletty, mutta taka-akselia varten saa tehdä kuoreen ja magneettiin loven, koneen laakerireiän saa suurentaa. M3500 Thin Drawn-kannun laakerikannakkeet saa poistaa. Moottorissa pitää olla G12/G15 -luokkiin tarkoitettu ankkuri, jonka ankkuripakan halkaisija on min 0.500" - max 0.518" ja siinä on vähintään 50 käämikierrosta, max AWG 29 lankaa (D 0,2845 mm ilman lakkaa). Pakan pituus min 8.89 mm. Ankkurin akselin halkaisija oltava koko mitaltaan 2 mm. Magneettien liimaaminen kuoreen ja ilmaraon sovittaminen (shimmaus) on sallittu, magneettien lyhentäminen ja madaltaminen sekä halkaisu on kielletty. Laakerointi vapaa. Koboltti- ja neodyymimagneettien käyttö on kielletty. Päätykappaleen tulee olla muovia. Moottorin saa purkaa ja huoltaa. Sallittu on ainoastaan seuraavien mittojen mukaiset keraamiset täysikorkeat (singlemagneetit +/- 10%) eli ns. kulmamagneetit on kielletty.

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

Lisäksi sallitaan Parma Death Star #501 sekä Parma Super 16D #502 moottorit. Moottoreiden sinettejä ei saa avata. Hiilet ja hiilenjouset saa vaihtaa. Hiilenjouset saa eristää. Magneettien liimaaminen kuoreen on sallittu. Ainoastaan alkuperäiset liukulaakerit sallitaan. Laakerit saa liimata kiinni päätyyn ja kannuun. Muut kuin edellä mainitut muutokset Parma-moottoreihin ovat kiellettyjä.

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.

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.

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

Vapaa.

### D. Kori EM-24, EL-24 ja OG12-24

Sallittuja ovat AKK:n hyväksymät korimallit. Leikkaus vapaa. Rengasaukkojen tulee olla läpinäkyvät tai leikattu auki. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Korin taivuttaminen on profiiliin ulkopuolelle kielletty. Korkeus takasivestä mitattuna on max 38mm. Alkuperäiset ilmanottoaukot on sallittu. EM-24- ja EL-24-luokassa sallitaan JK:n 010\* tehdasvalmiille koreille niiden alkuperäinen korkeus.

AKK:n hyväksymät korimallit:

Betta:

- 2004 Maserati MG 12
- 2007 Peugeot 908 Hdi
- 2008 Epsilon Euskapi Judd EE1 (GP12)

BPA:

- BPA Bentley EXP #044
- BPA Cadillac LMP #052
- BPA Lola GB K049
- BPA Toyota GT One #033

JK:

- Audi R8 (JK7192A ja JK 7192B)
- Audi R8C #7182
- Audi R10 (JK7206A ja JK7206B)
- Ascari Judd (JK7200A ja JK7200B)
- BMW V12 (JK7184A ja JK7184B)
- JK Bentley #7197
- Cadillac Lemans (JK7185A ja 7185B)
- Chrysler (JK7194A ja JK7194B)
- Dome (JK7199A ja JK7199B)
- Lister Storm (JK7202A ja JK7202B)
- Lola (JK7214A ja JK7214B)
- Lola-Judd (JK7187A ja JK7187B)
- LMP Lola (#7214A ja #7214B)
- LMP Mazda Dyson (#7215A ja #7215B)
- Mazda Courage (JK7205A ja JK7205B)

Mercedes CLK (JK7183A ja JK7183B)  
Panoz (JK7196A ja JK7196B)  
Porsche GT-1 (JK7178A ja JK7178B)  
Porche Spyder (JK7203A JK7203B)  
Reynard-Chrysler (JK7193A ja JK7193B)  
Toyota GT-1 (JK7176A ja JK7176B)

Parma/PSE:  
Intrepid (1103)  
Intrepid S.S. (70506)  
RM-1 (70520)  
Ultimate Intrepid (70519)

Red Fox:  
Audi R10 LMP  
Bentley HD

#### **D. Kori ES-24**

Sallittuna on ainoastaan ISRA 2015 hyväksytyt korimalli. 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. Turvallisuussyistä johtuen nuppineulat saavat korin ulkopuolelle ainoastaan nuppineulan pään verran. Alkukatsastuksessa voi katsastaa kaksi koria edellyttäen, että ne ovat samaa mallia sekä leikattu ja maalattu identtisesti.

#### **D. Kori TS-24**

Sallittu ovat esikuvan mukaiset, AKK:n hyväksymät ns. ITC-, DTM-, BTCC- ja STW-korit. Rengasaukkojen tulee olla läpinäkyvät tai leikattu auki. 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 hyväksytyjen valmistajien tekemät ohjaamot. Korin tai taivuttaminen profiiliin ulkopuolelle on kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot on sallittu. Korin korkeus tuulilasinalareunan kohdalta on vähintään 23mm, korkeus takasiivestä mitattuna max 35 mm.

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

#### **D. Kori ES-32**

Sallittu on esikuvan mukaiset korit. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Korin taivuttaminen profiiliin ulkopuolelle on kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot on sallittu. Autossa on oltava kolmiulotteinen mittakaavan mukainen maalattu kuljettajahahmo, jossa kypärä, käsivarret ja ohjauspyörä. 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.

AKK:n hyväksymät korimallit:

BPA:  
BMW LMRP (027)  
Porche 917 (022)

BSP:  
Audi R12  
C AT:  
Audi R8 003  
MG Lola

EasySlot:  
Porche K8 (1013)  
Porche K8 Evo (1025)  
FastOnes:  
Mercedes CRL

JK:  
Cadillac (7032)  
Dome Judd  
Lola B2 (7037)  
Porche GT1  
Parma/PSE:

Ultimate Intrepid (#70541)  
Red Fox:  
Audi

Kolhoza:  
Kolhoza R15

#### **D. Kori F1-32**

Sallittu on esikuvan mukaiset korit. Ei aerodynaamisia lisäkkeitä. Korin taivuttaminen profiiliin ulkopuolelle on kielletty. Alkuperäiset ilmanottoaukot on 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 on kypärä, käsivarret ja ohjauspyörä. 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.

AKK:n hyväksymät korimallit:

Betta:  
Kaikki 1/32 F1-korit vuodesta 1995

BPA:  
BAR (056)  
Ferrari (040)  
Jaguar R4 (048)  
Jordan 199 (031)  
McLaren MP 4-17 (045)  
Williams (039)  
Toyota TF 105 (#064)

Red Fox:  
F1/GP McLaren (2003)  
F1 McLaren (2005)  
F1 McLaren (2006)  
F1 McLaren 2010  
F1/GP Ferrari (2008)

#### **E. Eturenkaat EM-24, EL-24, TS-24**

Eturenkaiden tulee pyöriä akseliensa ympäri ja olla 90°+15° kulmassa radan pintaan nähden. Etupyörien ulkoreuna saa olla max. 5 mm päässä rungon kyljestä (pyörän ja rungon leveimmistä kohdasta mitattuna). TS-24-luokassa on sallittu myös tarrarenkaat, jolloin etuakselin voi poistaa. Tarraeturenkaiden ei tarvitse pyöriä akselinsa ympäri.

#### **E. Eturenkaat OG12-24, ES-24 ja ES-32**

Eturenkaiden tulee pyöriä akseliensa ympäri ja olla 90°+15° kulmassa radan pintaan nähden. Etupyörien ulkoreuna saa olla max. 5 mm päässä rungon kyljestä (pyörän ja rungon leveimmistä kohdasta mitattuna). Sallitaan myös tarraeturenkaiden käyttö. Käytettäessä tarroja niiden tulee olla liimattu korin etulokasuojakaaren kohdalle. Tarraeturenkaiden ei tarvitse pyöriä akselinsa ympäri.

#### **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 rataa. Eturenkaiden tulee sijaita etuspoilerin takana. Eturenkaiden kumiosan tulee olla musta.

#### **F. Takarenkaat F1-32**

Vain mustat renkaat on sallittu.

### **2.3 SIIPIAUTOLUOKAT**

#### **2.3.1 Kilpailuluokat:**

G12 (BoxStock), G27L (27 light), G27 (27), OMO (One Motor Open), G7 (G7)

#### **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 ja G27L luokissa salittu ainoastaan teräsrunko

## C. Moottori G12

Sama kuin kohdassa 2.2.1.C moottori OG12-24

## C. Moottori G27L

Sama kuin kohdassa 2.2.1.C moottori G27, poikkeukset

- Yhtä eräkokonaisuutta kohden sallittu ainoastaan kaksi katsastuksessa ennalta merkittyä moottoria. Moottorit tulee katsastuksessa merkitä eri värein.
- Moottorissa vain single-magneetit ovat sallittuja, joiden maksimi koko on .400x.440", toleranssi 5%

## 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. 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.

## D. Kori

Korimalli on vapaa, ainakin etureunoistaan pyörästetyt ja vahvistetut aerodynaamiset lisäkkeet. Mallikuva mittoineen on ESROC-säännöissä. Muut määräykset, katso kohta 2.1.1.

## E. "Takarenkaat"

Vapaa, rengasmateriaalin tulee olla rataa vahingoittamatonta.

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

Tasatuloksissa ajetaan 2x30 sek. ratkaisuoja ei-vierekkäisillä keskiurilla, jossa molempien urien yhteistulos huomioidaan. Ennen ratkaisuaajan alkua ja sen keskellä kuljettajilla on 2 minuuttia aikaa huoltaa autonsa (uranvaihtotauko).

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 siipiluokkien, sekä ES-24-luokan finaalissa aloitusurat valitaan aina edellisen kilpailuerän mukaisessa paremmuusjärjestyksessä. Siipiluokissa uravalinta ennen jokaista eräkokonaisuutta.

### 2.4.1 ESROC

Kansainväliset sprinttikilpailusäännöt. Aika-ajoa (2 min. paras kellotettu kierrosaika huomioidaan, tasatilanteissa toiseksi paras), yksi kilpailija kerrallaan ennalta määrättyllä 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, finaali 8x5 min. Uranvaihdot finaalissa 4min, muissa erissä 3min.

#### 2.4.2 ISRA (sovellettu)

Kansainväliset skaalakilpailusäännöt. Aika-ajon (1 min paras kierrosaika tai kierrosmäärä) perusteella sijoitus alkueriin. Alkueristä 8 parasta tuloksen perusteella A-semifinaaliin ja 8 seuraavaa B-semifinaaliin. Semifinaaleista 8 parasta tuloksen perusteella finaaliin. Ajoajat: Alkuerät 8x3 min, semifinaalit 8x4 min, finaali 8x5 min. Uranvaihdot 1min.

#### 2.4.3 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 kilpailuerän alkua, esimerkiksi erän harjoitusvirran aikana, tulee auto katsastaa uudelleen. Skaalaluokkien katsastusvälineinä käytetään lajiryhmän ura-autovastaavien ja luokkayhteyshenkilön hyväksymiä välineitä. Virallisten katsastusvälineiden on oltava kilpailijoiden käytettävissä ennen katsastusta ja kilpailun ajan.

#### 2.4.4 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 rataa, 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 rataa selvästi. Radalla on oltava luotettava kierroslaskentalaitte ja ajoaikakello. Kaarteissa ja niillä rataosilla, joista auto voi pudota toiselle rataosalle, on oltava kaide. Jännitelähteen on annettava kaikille ajourille kaikkiin radan kohtiin samansuuruisia jännitettä (nimellijännite 12V), kuitenkin aina alle 16 V. Syöttökaapeleiden on kestettävä vähintään 150 W kuormitus ajouraa kohti. Puoliaaltotasasuunnattua laturia ei saa kytkeä ajoakkuihin kilpailun kuluessa.

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

Syöttöjohtojen paksuus min. 6 mm<sup>2</sup>, syöttöväli max. 10 m. Virtapunos min. 2.5 mm<sup>2</sup> kuparipunos. Päävirtakatkaisija (kelloa ohjaava rele) on sijoitettava virtalähteen +navan ja ajopöydän pistokkeiden säätökoskettimien väliin. Virtalähteen - napa kytketään radan oikeanpuoleisiin virtapunoksiin ja ajopöydän jarrupistokkeisiin. Radan vasen virtapunos ajopöytä. Radan ja sen laitteiden tulee noudattaa sähkölaitteista Suomessa annettuja lakeja ja määräyksiä. Lajiryhmän ura-autovastaavalta ja luokkayhteyshenkilöltä saa tarkempia ohjeita radan rakennukseen. Radan äärellä on oltava suljettava katsastettujen autojen säilytystila (parc fermé).

#### 2.4.5 RATAVIRRRAN KATKAISU

Kilpailijalla on oikeus huutaa STOP 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 TS-24 luokissa alle 13 v kuljettajan huoltajalla on oikeus huutaa STOP kuljettajan puolesta.

Hyväksyttäviä syitä ratavirran katkaisulle ovat:

- auto radan alla
- auto pois urasta paikassa johon nostaja ei pääse (pääsuora, kallistettu kaarre, tms.)
- auto nostajan ulottumattomissa radan keskellä.
- kaksi autoa samalla uralla
- vika radassa (irronnut punos, este urassa, sähkövika, tms.)

#### 2.4.6 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).

#### 2.4.7 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 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 kilpailijan kierrosmäärää korjata jos virhe huomataan. Muissa tapauksissa ei korjauksia suoriteta. Ainoastaan kierroksien lisääminen on sallittu.