

FPDA

FINNISH PRO DRIFTING ASSOCIATION

FPDA Drift Series

Sarjasäännöt

2010

www.FPDA.info

Sisällysluettelo

Esipuhe.....	3
Osallistuminen.....	3
Sääntöjen tulkinta.....	4
Erivapaudet.....	4
Viittaukset.....	4
Kilpailun kulku.....	4
Suoritusten arvostelu.....	6
Turvallisuus- ja tekniikkasäännöt.....	8

ESIPUHE

Drifting on maailman nopeimmin leviävä moottoriurheilun muoto, joka vetää puoleensa varsinkin nuoren sukupolven harrastajia. Siksi on koettu tärkeäksi järjestää puitteet kotimaisen kilpa-driftingin hallinnoimiselle ei-kaupallisen instanssin toimesta lajin kehityksen, tunnettavuuden ja arvostuksen kohottamiseksi.

Suomen Drifting ry on suomalaisten pro-kilpatason drifting-kuljettajien ja heidän valitsemiensa toimihenkilöiden demokraattinen yhdistys. Yhdistyksen tarkoitus on edistää lajin positiivista kehitystä ja valvoa kuljettajien intressejä sekä oikeusturvaa. Suomen Drifting ry:n järjestämä FPDA (Finnish Pro Drifting Association) -sarja muodostaa oman valtakunnallisen mestaruussarjansa useiden järjestäjien tapahtumien sisällä ajettavista. [osakilpailuista.](#)

FPDA:n järjestämään sarjaan ja sen osakilpailuihin ovat vapaita osallistumaan kaikki drifting-kuljettajat kansallisuuteen katsomatta, kunhan sekä kuljettaja että kilpailuajoneuvo täyttävät tämän sääntökirjan mukaiset vaatimukset.

Tämä sääntökirja on FPDA:n sarjakohtainen katsaus ajotapakäytäntöihin ja täydentää Autourheilun Kansallisen Keskusliiton julkaisemaa säännöstöä turvallisuus- ja tekniikka-asioissa. Kaikkien FPDA:n toiminnassa mukana olevien on syytä paneutua tähän sääntökirjaan huolella ja omaksua sen sisältö tarkasti.

OSALLISTUMINEN

Sarjan osakilpailuun osallistuvan kuljettajan tulee olla ilmoittautunut sarjaan ennakoilmoittautumisen mukaisesti. Ilmoittautumiskaavake löytyy osoitteesta <http://www.fpda.info>. Ilmoittautumismaksu sarjaan on 50 euroa joka maksetaan Suomen Drifting ry:n tilille. Suomen Drifting ry:n jäsenille sarjailmoittautumismaksu on 30 euroa. Osakilpailuun ilmoittautuminen tehdään KITI:ssä (<http://kiti.akk-motorsport.fi>) ja osakilpailumaksu tulee suorittaa viimeistään viimeisenä ilmoittautumispäivänä. Osakilpailumaksu on 100 euroa. Ilmoittautumisen sarjaan ja/tai osakilpailuun voi suorittaa myös kilpailupaikalla. Tällöin sekä sarja- että osakilpailumaksu on kaksinkertainen. Sarjaan voi ilmoittautua missä tahansa vaiheessa kautta.

Kilpailijan on oltava vähintään 16 vuoden ikäinen, ja hänellä on oltava voimassa oleva moottoriurheilijan lisenssi, jonka vakuutus on voimassa kyseisessä kilpailussa. Suomalaisen kilpailijan vähimmäislisenssivaatimus on AKK:n peruslisenssi, jonka voi hankkia yli 300 jäsenseuran kautta, mukaan lukien Suomen Drifting ry. Ulkomaisten osallistujien on selvitettävä ja kilpailupaikalla todistettava lisenssinsä vakuutuksen olevan voimassa kyseisessä kilpailussa. Lisenssin voimassaolo on tarvittaessa todistettava maksukuitilla.

Alle 18 vuoden ikäiseltä osallistujalta edellytetään lisenssin ohella vähintään jokamiesluokan tutkintoa, rataleimatutkintoa tai rallitutkintoa. Tutkinnon voimassaolo on pystyttävä todistamaan kilpailupaikalla. 18-vuotiaalta tai vanhemmalta osallistujalta edellytetään voimassa olevaa ajokorttia B-ajoneuvoluokan henkilöautolle. Kilpailun järjestäjä voi kilpailukutsussa vaatia ajoneuvon vakuuttamista vähintään liikennevakuutuksella.

Osallistujan tulee ilmoittautua kilpailuun tai harjoitukseen riittävän ajoissa, kilpailukutsussa ilmoitetulla tavalla.

SÄÄNTÖJEN TULKINTA

Kilpailun aikana FPDA:n äänivaltaisella jäsenkunnalla on viimeinen päätösvalta sääntöjen tulkinnassa.

VIITTAUKSET

Kaikki viittaukset viittaavat voimassaolevaan AKK Motorsport ry:n autourheilun sääntökirjaan. Viittaukset ovat velvoittavia.

KILPAILUN KULKU

Ohjaajakokoukset

Jokainen kilpailija on velvollinen osallistumaan kaikkiin päivän aikana järjestettäviin ohjaajakokouksiin. Ohjaajakokoukset pidetään ennen ensimmäistä harjoitusajoa sekä ennen tandem-pariajona suoritettavaa finaalivaihetta. Tuomaristo voi harkintansa mukaan kutsua ajajakokouksen koolle myös ennen lajitteluajon alkamista, tai missä tahansa muussa vaiheessa kilpailuviikonloppua. Ohjaajakokouksista ilmoitetaan kilpailun ilmoitustaululla sekä mahdollisesti kuulutuksissa. Mikäli kilpailuun osallistuu ulkomaalaisia kilpailijoita, pidetään ohjaajakokous myös englannin kielellä.

Harjoitukset

Kilpailijoille annetaan viikonlopun aikana mahdollisuus vapaaseen harjoitteluun. Tuomariston viimeisimmän päätöksen mukainen vaadittu ajolinja on merkittynä näkyvillä merkinnöillä clipping-pisteiden ja -alueiden muodossa jokaisessa harjoitussessiossa. Drifting-harjoittelua on ennen lajitteluajoa, kuitenkin saman päivän aikana, järjestettävä vähintään yksi tunti, josta vähintään 20 minuuttia on varattu pelkästään FPDA:n pro-kuljettajille. Kuljettajien sisääntulonopeuksia tarkkaillaan harjoitusten aikana. Tietoa käytetään referenssinä lajitteluajojen arvostelussa.

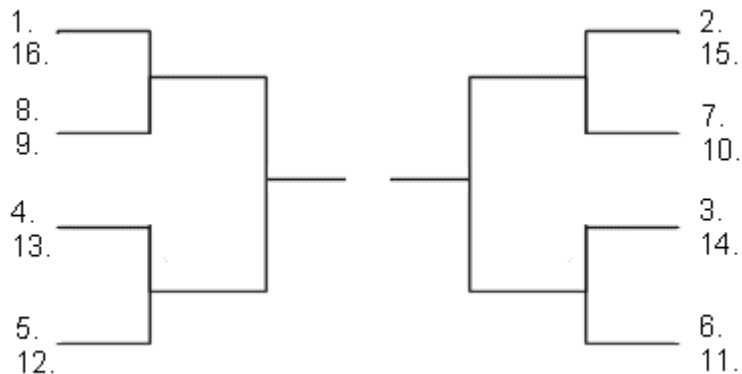
Lajitteluajo

Lajitteluajot määräävät kuljettajien paremmuusjärjestyksen finaalivaiheen pudotuskaaviossa. Lajittelun ajosuoritukset suoritetaan yksi auto kerrallaan siten, että jokainen osallistuja saa yhden harjoitusajon sekä kaksi arvosteltavaa suoritusta, joista paremman pistemäärä jää voimaan. Tasapistetilanteissa sijoitukset määräytyvät nopeamman entryn, eli tutkalla mitatun ensimmäiseen mutkaan sisääntulonopeuden hyväksi. Niidenkin mennessä tasan tarkastellaan huonomman lajitteluajon pisteitä ja nopeuksia. 16 korkeimman pistemäärän saanutta kuljettajaa nousevat finaalivaiheeseen, sekä saavat lajittelusta sarjapisteitä seuraavan kaavan mukaisesti:

1. 20p	5. 12p	9. 8p	13. 4p
2. 15p	6. 11p	10. 7p	14. 3p
3. 14p	7. 10p	11. 6p	15. 2p
4. 13p	8. 9p	12. 5p	16. 1p

Tandem-finaalit

Finaalivaiheessa lajittelun 16 parasta muodostavat pudotuskaavion seuraavalla tavalla:



Tandem-ajossa kaksi kaaviossa vastakkain asettuvaa kilpailijaa suorittavat radan kahteen kertaan niin, että vuorollaan kumpikin toimii johtavana sekä seuraavana autonä. Korkeammat pisteet näistä kahdesta ajosta saanut kuljettaja siirtyy kaaviossa seuraavalle tasolle, jossa hän kohtaa toisen parin voittajan. Tasapistetilanteissa tuomarit määräävät uusinta-ajon. Tällä tavalla kilpailun voittajan tulee edetä finaalivaiheeseen kukistamalla vastustajansa ensin Top16-, sitten Top8-tasolla ja semifinaalissa kohdaten lopulta finaalisessa kaavion toisen puolen parhaan kuljettajan. Semifinaalivaiheen putoajat kohtaavat toisensa pronssifinaalissa. Sijat viidestä kahdeksaan määräytyvät Top8-tasolla pudonneiden kesken niin, että heistä lajittelussa korkeimmalle sijoittunut saa sijan viisi, ja heikoiten sijoittunut sijan kahdeksan. Sijat yhdeksästä kuuteentoista määräytyvät vastaavasti siten, että Top16-tasolla pudonneista kuljettajista lajittelun paras saa sijan yhdeksän, ja heikoin sijan kuusitoista. Sijoitukset seitsemästätoista eteenpäin määräytyvät suoraan lajittelun sijoitusten perusteella.

Loppusijoitusten mukaan kuljettajat saavat sarjapisteitä seuraavasti:

1. 100p	5. 66p	9. 43p	13. 28p
2. 90p	6. 59p	10. 39p	14. 25p
3. 81p	7. 54p	11. 35p	15. 23p
4. 73p	8. 48p	12. 31p	16. 21p

Sarjan loppusijoitusten määräytyminen tasapistetilanteissa

Korkeamman sijoituksen tasapistetilanteessa saa kuljettaja, jolla on enemmän voittoja kauden osakilpailuista. Niidenkin mennessä tasan tarkastellaan 2. sijoja, jonka jälkeen 3. sijoja ja niin edelleen. Mikäli sijoitustenkaan perusteella ei paremmuutta saada selvitettyä, tarkastellaan paremmuutta kauden lajitteluajoissa. Tämänkin mennessä tasan tarkastellaan voitettujen lajitteluajojen entry-nopeuksia.

Osakilpailun palkinnot

Voittaja saa kilpailun osallistumismaksuista 30%, toinen 15% ja kolmas 5%.

Suoritusten arvostelu

Drifting on autokontrollia parhaimmillaan. Siinä kuljettaja ajaa ajolinjaa, joka mahdollistaa suurimman nopeuden ja driftauskulman kyseiselle autolle kyseisellä radalla. Tuomarit ilmoittavat halutut ajolinjat ajajakokouksessa aina ennen kilpailun alkua. Kuljettajat pyrkivät noudattamaan määrättyä ajolinjaa niin tarkasti kuin mahdollista, samalla ylläpitäen mahdollisimman suurta kulmaa ja etenemisnopeutta läpi koko radan.

Arvostelukriteerit elävät ratatyypistä riippuen ja tarkat kilpailukohtaiset tuomarointiperusteet esitellään jokaista kilpailua edeltävässä ohjaajakokouksessa. Ohessa tuomaroinnin lähtökohdat pääpiirteittäin.

Tuomarointi (Lajittelu, yksittäisajo)

Kuljettajat arvostellaan kolmessa kategoriassa:

NOPEUS, AJOLINJA JA DRIFTAUSKULMA. Lisäksi pisteitä annetaan SHOWMANSHIPISTA. Kolme arvostelutuomaria arvostelevat ajosuoritukset siten, että kukin tuomari arvostelee ainoastaan yhtä kolmesta kategoriasta. Show-pisteet tuomaristo määrittelee yhteistuumin. Lopuksi pisteet lasketaan ajosuorituskohtaisesti. Kahdesta arvosteltavasta ajosuorituksesta parempi määrittää kuljettajan sijoituksen lajittelussa.

DRIFTAUSKULMA: (MAX 30 pistettä)

Driftauskulma arvostellaan koko radan alueella. Korjaukset, vajaa kulma ja myöhäinen driftauksen aloitus vähentävät pisteitä. Kuljettajien tulisi aloittaa luisu mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ennen ensimmäistä arvosteltavaa mutkaa, ja säilyttää maksimaalinen luistokulma koko radan matkalla ilman, että ajolinjaa täytyy korjata.

NOPEUS: (MAX 30 pistettä)

Nopeuden arvostelussa tärkein kriteeri on kuljettajan entryn, eli ensimmäiseen mutkaan sisääntulon nopeus.

Vertailunopeutena käytetään ensisijaisesti harjoitusten nopeinta entryä, mutta sään tai muiden olosuhteiden muutosten nojalla tuomaristo voi päätöksellään muuttaa vertailunopeutta.

Loppuarvostelu tapahtuu kaasun käytön sekä nopeuden ylläpitämisen mukaan. Osakaasulla ajaminen, löysääminen ja hidas entryn nopeus aiheuttavat matalat pisteet.

AJOLINJA: (MAX 30 pistettä)

Ajolinja on driftingin tärkein osa-alue lajittelujaoissa. Kuljettajat arvostellaan ns. clipping-pisteistä ja -alueista, jotka osoitetaan kuljettajakokouksessa. Clipping-pisteet voivat sijaita radan sisä- tai ulkoreunalla. Tuomaroinnin perusteet ovat: kuinka lähelle kuljettaja pääsee clipping-pisteitä osumatta niitä osoittaviin merkkeihin. Osuminen clipping-merkkeihin, spinnaaminen tai useamman kuin yhden renkaan pudotus radalta johtaa pistevähennyksiin tai nolnaan pisteeseen, paitsi jos kyseisellä radalla tuomarit erikseen antavat luvan/määräävät leveämmän ajolinjan käyttöön.

STYLE JA SHOWMANSHIP (MAX 10 pistettä)

Tuomarit antavat yhteistuumin maksimissaan 10 pistettä style ja showmanship -kategoriassa. Tämä subjektiivinen tyylikategoria muodostaa neljännen osa-alueen lajittelujajosuorituksessa. Arvosteltavia asioita: SAVUN MÄÄRÄ, KAASU POHJASSA AJO, LÄHELLÄ SEINÄÄ, MAKSIMAALINEN KULMA, AIKAINEN ENTRY, YLEISÖN REAKTIO yms. Tämä hieman vaihtelee ratatyypin mukaan. Parhaat kuljettajat ajavat yleensä radan läpi näyttävimmän, joka tietenkin johtaa suurempaan pistemäärään.

Pisteraja

Tandem-pariajoon osallistumiseen vaadittava minimipistemäärä on 60 pistettä kyseisen kilpailun lajitteluaajossa. Alle tämän pistemäärän ei kuljettajalla ole oikeutta osallistua pariajoon. Näin pariajoon osallistujat tiedetään riittävän taitaviksi ajamaan myös tandem-vaiheessa, ja virheiden riski on pieni. Tandem-pariajoon pääsevät myös ne FPDA:n sarjassa kaudella 2009 ajaneet kuljettajat, jotka saavuttivat 60 pisteen rajan kaudella 2009. Kauden 2010 aikana aiemmin 60 pistettä saavuttaneet kuljettajat pääsevät myös tandem-pariajoon. Lisäksi tandem-pariajoon pääsevät D1-sarjan näyttöjen perusteella Janne Leinonen, Juha Rintanen ja Harri Hokkanen. Jos kuljettajan auto vaihtuu, pitää hänen saavuttaa kyseisellä autolla 60 pisteen raja päästäkseen tandem-pariajoon.

5 minuutin sääntö

Kilpailun aikana vioittuneille autoille myönnetään 5 minuutin aika mahdollisen vian korjaukseen. Aika alkaa siitä, kun tulee kyseisen kilpailijan vuoro lähteä ajosuoritukseen ja loppuu siihen, kun kyseinen auto liikkuu pois varikko- tai korjausalueelta. Korjausalue ilmoitetaan aina ajajakokouksessa. Aikarajan noudattamista tarkkaillaan tuomariston toimesta tarkasti ajanottolaitteen kanssa. Niissä tapauksissa, joissa auto on vahingoittunut toisen kilpailijan toimesta kilpailun aikana, ja syy ei ollut oma, voidaan myöntää lisäaikaa auton korjaukseen. Mahdollisesta lisäajasta päätöksen tekevät tuomarit. Kilpailija, joka ei saa autoaan ajokuntoon annetussa ajassa on diskattu, ja joutuu siirtymään sivuun kilpailusta.

Tandem drift, pariajo

Tandem-eliminaatio käsittää kahden auton peräkkäin driftauksen niin, että kumpikin vuorollaan ottaa johtoaseman toisen seuratessa takana. Näiden kahden suorituksen perusteella toinen eliminoidaan ja toinen etenee kaaviossa. Pariajot suoritetaan 16 auton pudotuskaaviona.

Edellä ajavan auton pyrkimyksenä on ajaa virheetön suoritus seuraavan auton painostuksesta huolimatta. Seuraavan auton pyrkimyksenä yrittää painostaa johtava auto virheisiin seuraamalla identtistä ajolinjaa noudattaen mahdollisimman lähellä edellä ajavaa, ja näin driftata rata johtoautoa paremmin. Tandem-driftauksessa on myös tärkeää, että ajosuoritukset pysyvät yhdenmukaisina koko kilpailun ajan. Kaikkien kuljettajien tulee ajaa vähintään 90% sisällä siitä tasosta, millä he lajittelusta nousivat kaavioon.

TURVALLISUUS- JA TEKNIKKASÄÄNNÖT

A. KULJETTAJAN VARUSTUS

AKK:n drifting-säännösten mukainen seuraavin lisäyksin:

1. Niskatuki

Niskatuki on pakollinen.

B. KILPAILUAJONEUVOA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

AKK:n drifting-säännösten mukainen seuraavin lisäyksin:

1. Kilpailuajoneuvolla tulee olla AKK:n katsastuskortti, joka täsmää ajoneuvon runkonumeroon.

2. Turvavyöt

Kuljettajaa ja mahdollista matkustajan penkkiä varten on oltava vähintään nelipistevyöt, vähintään 50 mm leveät.

Turvavyöt tarkastetaan ennen jokaista kilpailua katsastuksen yhteydessä ja niissä ei saa olla hiertymiä eikä muita kulumisen merkkejä. Kolarin seurauksena liitumerkityt vyöt ovat käyttökiellossa.

Turvavöiden tulee olla kilpailukäyttöön hyväksytyä mallia ja niissä tulee olla hyväksyntämerkit paikallaan.

Vöiden kiinnityksessä voi käyttää auton alkuperäisiä turvavöiden kiinnityspisteitä. Jos se ei ole mahdollista, tulee kiinnityspaikat tehdä koriin, turvakehikon väliputkeen (voidaan myös luokitella) tai vahvikeputkeen (jonka vahvuus tulee olla vähintään turvakehikon minimi). Olkavöiden tulee suuntautua taakse siten, että ne eivät ole enempää kuin 45 asteen kulmassa vaakatasosta alaspäin. Suositeltavaa kuitenkin on, ettei kyseinen kulma ylittäisi kymmentä astetta. Kiinnityksen tulee kestää 14700 N ja lantiovyön 7200 N. Jos kiinnityspaikkaan kohdistuu kahden vyön kuorma, kaksinkertaistetaan edelliset voimat. Uudet kiinnityspisteet tulee vahvistaa vähintään 40 cm²:n ja 3 mm paksulla teräslevyllä ja putkikiinnitykset AKK:n sääntökirjan liitteen J kohdan 253.6. kuvan mukaisella vahvikkeella. Vöitä ei saa kiinnittää istuimeen tai istuimessa olevaan tukeen.

Harjoitusajossa, lajitteluajossa tai kilpailuajossa kuljettajan ja kaikkien matkustajien on käytettävä turvavöitä.

Turvavöiden käytön aikana vöiden kaikkien osien on oltava kiinnitettyinä.

Suosittelaa kuusipisteistöitä.

3. Istuimet ja niiden kiinnitys

Ei suositella istuinta, joka rajoittaa kuljettajan näkyvyyttä ulos autosta voimakkaassa luisukulmassa edettäessä.

Istuimen kiinnitys voidaan tehdä joko auton tai istuimen luokituksen mukaisesti. Istuin tulee kiinnittää ensisijaisesti auton alkuperäisiin istuimen kiinnityspisteisiin, jolloin lisävahvistuksia koriin ei tarvita, tai AKK:n sääntökirjan liite J kohta 253.16 kansainvälisen standardin mukaisesti. Kansallisesti hyväksytään myös em. sääntökirjan kohdan kuvan (kansallinen lisäys) mukainen kiinnitys hitsaamalla koriin.

4. Polttoainesäiliö

Mikäli säiliö on auton alkuperäinen (myös sijainniltaan), turvavaahtotäytteen käyttöä suositellaan. Kaikissa muissa tankeissa on turvavaahtotäytteen käyttö pakollista.

Suosittellaan hyväksytyyn turvatankin käyttämistä.

5. Putket ja letkut

Ohjaamon läpi kulkevat putket on suojattava (Ks. liite J 253.3).

Ohjaamossa ei saa olla polttoainetta, voiteluöljyä tai jäähdytysnesteitä sisältäviä letkuja ellei niiden suojana ole metallista putkea joka on kaasutiivis ohjaamoon. Moottoriurheilukäyttöön tarkoitetun punosletkun käyttäminen on sallittua.

Polttoainelinjan on oltava paineenkestoltaan alkuperäinen tai parempi. Lämpimittaa saa muuttaa.

6. Taustapeilit

Autossa tulee olla taustapeilit molemmilla sivuilla, suositellaan sisällä olevaa yhtä taustapeiliä.

7. Lisälukituslaitteet

Vähintään kaksi lisälukituslaitetta ovat pakollisia konepellin kiinnityksessä.

Jos alkuperäiset konepellin ja tavaratilan kansien lukitukset on poistettu, kannet pitää kiinnittää vähintään neljällä lukituslaitteella.

Suosittellaan lisälukituslaitteiden käyttöä tavaratilan kannen kiinnityksessä.

8. Auton ulkoasu

Sarjasponsorien tarroille varataan tuulilasin yläreunan mainostila sekä molempien etuovien etumaiselta puoliskolta pystyyn käännetyn A3-arkin kokoinen mainostila. Osakilpailun järjestäjällä on oikeus kilpailukutsussa mainittaessa varata mainostila ajoneuvojen katon etureunasta.

Kilpailunumerotarrat (korkeus 20-25 cm) asennetaan tuulilasiin, korkeussuunnassa puolivälin yläpuolelle kuljettajasta kauimpaan ääriin. Lisäksi numerotarrat liimataan auton takasivuikkunaan, tai mikäli autossa ei sellaisia ole, C-pilariin tai avoautossa muuhun sivulta helposti luettavaan kohtaan.

Kilpailijan nimi tulee olla luettavissa joko etuovessa, katossa etuoven yllä tai takasivuikkunassa. Suositellaan kansallisuuslipun liittämistä nimen yhteyteen. Erittäin voimakkaasti suositellaan kuljettajan veriryhmän merkitsemistä nimen yhteyteen.

9. Valot

Jarruvalojen täytyy kytkeytyä toimintaan välittömästi jarrupolkimen liikkeen ensimmäisen viiden millimetrin matkalla.

Jarruvalojen tulee olla kytkeytyneenä toimintaan niin pitkään kun jarrupoljin on painettuna enemmän kuin viisi millimetriä.

Jarruvalojen tulee sammua välittömästi kun jarrupoljin vapautetaan ja poljin pääsee viittä millimetriä lähemmäksi lepotilaansa.

Jarruvalojen tulee olla koko palamisaikanaan riittävän kirkkaat jotta niillä on mahdollisuus näkyä myös tuomaristoon asti.

Autossa tulee olla toimiva lisäjarruvalo asennettuna auton korin keskilinjalle normaaliajovalojen tasolle tai yläpuolelle, kuitenkin korin korkeimman kohdan alapuolelle.

Jarruvalojen toiminta voidaan tarkastaa myös kesken lajitteluajon ja kilpailuajon. Jos jarruvalot havaitaan katkaisijalla tms. tilapäisesti käytöstä poiskytkettäviksi, seuraa kuljettajalle välittömästi sarjapisteiden menetys sekä kilpailukielto kilpailunjohtajan päätöksellä.

Kaikki eturenkisiin vaikuttavat jarrujärjestelmät, jotka eivät sytytä jarruvaloja ovat kiellettyjä.

10. Erivapauden myöntäminen

Myönnetty erivapaus mahdollisine lisäehtoineen ilmoitetaan hakijalle kirjallisesti. Kirjallinen lupa on vaadittaessa esitettävä katsastuspaikalla.

Erivapaus on pääsääntöisesti voimassa myöntämivuoden loppuun kuitenkin erivapauden myöntäjän harkinnan mukaan.