

Detta är en grov översättning av Varmansreglerna från finska till svenska.

Detta ämnat att endast underlätta för de svenskspråkiga att förstå reglerna.

### **Det är den finska versionen som är gällande**

Detta endast en del av reglerna tillhörande varmansrally som man bör bekanta sig med, mera finns i Autokilpailujen kansalliset määräykset Suomessa, Tekniikka - Liite J, Nopeusajo, 2023 Sallitut vetopään renkaat

<https://www.autourheilu.fi/saantokirja/>

<https://www.autourheilu.fi/en/lajit/jokamiehenluokka/materiaalit/>

## REGLER VARMANS RALLY

### Innehåll

#### **1. Definition**

- 1.1. Domare
- 1.2. Domar ordförandes uppgifter
- 1.3. Tävlingsledarens anteckningar
- 1.4. Säkerhetschef i varmansklassen
- 1.5. Chef för flaggpositionerna
- 1.6. Övervakning av körhändelser
- 1.7. Resultattjänst och chef för resultattjänsten
- 1.8. Speaker

#### **2. Banor**

- 2.1. Säkerhetsföreskrifter
- 2.2. Ban bestämmelser

- 2.2.1. Ban flaggposter
- 2.2.2 Flaggposters skydd
- 2.2.3 Flaggposters personal
- 2.2.4. Publik områden på banområdet
- 2.2.5. Flagningsystem
- 2.3. Isbana
- 2.4. Depå
- 2.5. Säkerhetsflagga
- 2.6. Filbytesområde

### **3. Tävlingar**

- 3.1. Interna medlemstävlingar
- 3.2. Nationella tävlingar
- 3.3. Ansökan om att ordna tävlingar
  - 3.3.1 Tillstånd för att ordna tävling
- 3.4. Tävlingens utförande
- 3.5. Annan körmetod
- 3.6. Poängkörning

### **4. Förar dokument**

- 4.1. JM examenskort
  - 4.1.1. Debutantkort / debutantexamen
- 4.2. Ungdomsklassen målsman

### **5. Klassindelning, försäljningsskyldighet, registreringsärenden och besiktning**

- 5.1. Klassindelning
  - 5.1.1. Säljplikt
- 5.2. Anmälan
- 5.3. Arrangörens meddelande
- 5.4. Avbokning av anmälan
- 5.5 Byte av bil och besiktningskortnummer
  - 5.5.1. Byte av trasig bil eller avbokning av deltagande av denna anledning
- 5.6. Tävlingsnummer
- 5.7. Besiktning

5.8. Förar möte/Förar info

5.9. Slutlig deltagarlista

## **6. Tävlingsförlopp**

6.1. Startens samling och deltagande i starten

6.2 Avlägsnande från samlingsområdet och startområdet

6.3. Flaggstart

6.4. Start med lampor

6.4.1 Rött ljus slocknar

6.4.2. Grönt ljus tänder

6.5. Tjyv start

6.6. Filbyte

6.7. Flaggningar

6.7.1. Visning av flaggor

6.7.2. Nummerdisplaytavla

6.7.3. Övriga markeringar

6.8. Flagnings schema

6.9. Tävlingsevenemangsövervakareoch övervakning av körningen

6.9.1 Felaktig körning

6.10. Avbrytning med röd flagga

6.11. Avbrytning

6.12. Startens slut (heatets slut)

6.13. Resultat av starten

6.13.1. Tiden för protester

6.14. Vältar, kör runt eller kraschar

6.15. Uppkörning till nästa heat

6.16. Eliminering

6.17. Park fermé

6.18. Lastning av bilen

6.19. Papper som ska levereras till AKK

## **7. Anbudsförfarande**

7.1 Anbud och anbuds rätt

- 7.1.1 Tävlade och funktionärer
- 7.1.2. Tävlade
- 7.1.3. Funktionär
- 7.1.4. Förmyndare för ungdomsklassen
- 7.2. Anbuds kvitto
- 7.3. Bud plats
- 7.4. Anbud tid
- 7.5. Anbudsförfarande A
- 7.5.1. Anbudsförfarande B
- 7.6 Såld bil och bilens pris

## **8. Priser**

## **9. SM regler för varmansrally**

- 9.1. Allmän JM-SM tävling
- 9.2. Dam JM-SM tävling/Ungdom JM-SM tävling
- 9.3. JM-SM ligafinal
- 9.4. JM-SM EVK

## **10. Tekniska föreskrifter för varmans rally**

- 10.1. Definition
- 10.2. Tillåtna ändringar och tillägg
  - 10.2.1. Vikt
  - 10.2.2. Tillägs vikter
- 10.3. Kaross
  - 10.3.1. Motorrum
  - 10.3.2. Förarhytt
  - 10.3.3. Bagageutrymme
  - 10.3.4. Dörrar och luckor
- 10.4. Glasytor
- 10.5. Säkerhetsutrustning
  - 10.5.1 Störtbåge
  - 10.5.2. Säkerhetsbälte

- 10.5.3. Körkläder
- 10.5.4. Säte
- 10.5.5. Nascar rutnät
- 10.6. Motor
- 10.6.1. Främmande motorregel
- 10.7. Bränslesystem och bränsle
- 10.8. Kraftöverföring, axlar och hjulupphängning
- 10.9. Styransordningar
- 10.10. Bromsar
- 10.11. Fälgar och däck
- 10.11.1. Somnardäcksregel
- 10.11.2 Vinterdäcksregel
- 10.12. Elsystem
- 10.12.1 Belysning
- 10.12.2. Annan elektrisk utrustning
- 10.12.3. Huvudströmbrytare
- 10.13. Besiktningskort
- 10.14. Plombning och öppning av bilar
- 10.15. Miljöskydd

## **1. Definition**

Tävlingsklassen för Varmans rally (JM) är en hastighetstävling för bilar som körs på en stängd lands-, terräng-, asfalt- eller isbana med de bilar som definieras nedan. Det måste finnas minst 2500 exemplar av samma typ av bil tillverkade under 12 på varandra följande månader. Vid JM-tävlingar följs AKK:s regler för JM-klassen samt övriga allmänna regler för hastighetstävlingar och allmänna bestämmelser för bilsport. Ändringar och förtydliganden under säsongen publiceras i AKK:s officiella meddelanden. Tävlingsreglerna består av ovanstående, tävlingsreglerna (inbjudan, förarinformation, meddelande) samt eventuella tillägg.

Tävlingsarrangören för JM-tävlingen har ingen rätt att ändra reglerna. I alla JM-klasser måste bilarna följa JM-reglerna och vara föremål för försäljning och köperbudanden enligt reglerna. Föreningen (AKK) som nämns senare är en medlemsförening.

### **1.1. Domarpanel**

JM-disciplingruppen utser ordföranden för domarpanelen (TPJ) för JM-tävlingar. Ordföranden för tävlingsdomarpanelen godkänns som behörig person som utsetts av JM-disciplingruppen. En person kan inte fungera som ordförande för domarpanelen vid tävlingar som representerar den egna klubbens tävlingar.

Antalet medlemmar i tävlingsdomarpanelen ska vara udda, till exempel ordföranden och 2/4 domare, det rekommenderas att använda fyra domare. Vid användning av två domare måste en separat chef för olycksutredningsgruppen, som har en giltig säkerhets- eller hastighetsnivå 1 huvuddomarlicens, vara utsedd på tävlingen. Domarpanelen kan utse en representant med tävlingsarrangörens funktionärslicens när fyra (4) domare används.

Tävlingsdomarpanelen har rätt att ålägga en sanktion för brott mot reglerna för tävlande, som kan genomföras på tävlingsplatsen om tävlanden godkänner det genom sin underskrift.

Domarpanelen ska ha en sekreterare, som även kan ha andra uppgifter. Protokollen från domarpanelen möten bör upprättas i elektronisk form.

### **1.2. Domarpanelens ordförandes uppgifter**

Han eller hon måste närvara vid banans säkerhetskontroll, besiktningen, träningarna och tävlingen samt eventuell efterbesiktning. Det är hans eller hennes uppgift att säkerställa att tävlingen delar ut rättvisa priser och att informera om dem. Hans eller hennes uppgifter inkluderar bland annat att konstatera de tillstånd och försäkringar som AKK och myndigheterna har bestämt och som framgår av en anmälan som domarkårens ordförande måste fylla i och skicka till AKK och tävlingsarrangören senast 14 dagar efter tävlingens slut. Domarpanelens ordförande har samma skyldigheter och rättigheter som domarna. De gällande reglerna kräver dock att han eller hon särskilt uppmärksammar tävlingens organisering och genomförande.

### **Domarpanelen sekreterares uppgifter**

Domarpanelens sekreterare ska agera enligt domarpanelens anvisningar och använda de material som finns tillgängliga på förbundets webbplats som officiella tävlingsdokument.

### **1.3. Tävlingsledarens minnesanteckningar**

1. När det gäller banbesiktningen för att få tävlingstillstånd, om det inte finns en temporär bana, ska detta avtalas i god tid innan tävlingsdagen med AKK (Finlands Bilsportförbund).
2. Tillståndsansökan skickas till polismyndigheten och andra myndigheter som krävs för platsen för genomförandet. Ansökan ska klart ange att den arrangerande föreningen är medlem i AKK och namnet på tävlingsledaren.
3. Tävlingstillståndsansökan ska fyllas i och skickas via e-post senast en månad före tävlingsdagen, SM senast 2 månader före tävlingsdagen till AKK. Tillståndet och reglerna skickas till tävlingens TPJ, som skickar dem till AKK:s kontor efter kontroll. Godkänt tillstånd skickas via e-post till tävlingsarrangören.
4. En tävling i varmansklassen får inte hållas förrän tävlingsledaren har erhållit följande dokument: polisens och andra myndigheters tillstånd, AKK:s tävlingstillstånd och försäkringsbevis.
5. En lista över anmälda till tävlingen ska läggas in i KITI-systemet under den aktuella tävlingen senast 2 dagar före tävlingen.
6. Tävlingsledaren förbereder och presenterar ärenden som kommer genom honom/henne till domarkåren.

7. Åtgärder som krävs efter tävlingens slut:
- Resultatlistan ska visas för deltagarna på en förutbestämd plats och tidpunkt.
  - Vänta tills protesttiden har löpt ut.
  - Domarna behandlar eventuella protester, fattar beslut om dem och rättar eventuella fel i resultatlistan. De skriver sina namn på listan, vilket sedan ska betraktas som en bekräftad prisprotokoll.
  - De slutliga deltagarna och resultaten från tävlingen registreras i KITI-systemet.
  - Dokument som rör tävlingen ska sparas i ett år.

#### **Tävlingens sekreterare**

Tävlingens sekreterare är ansvarig för den praktiska organisationen av tävlingen och alla nödvändiga meddelanden som hör till den. Det är viktigt att han eller hon ser till att funktionärerna känner till sina uppgifter och är utrustade med nödvändiga verktyg

#### **1.4. Säkerhetschef i allmän klass**

Säkerhetschefen är en obligatorisk uppgift inom allmän klass.

Säkerhetschefen kan ha hjälpredor.

Säkerhetschefens huvuduppgifter inkluderar primärt övervakning av allmänhetens, funktionärernas och tävlarnas allmänna säkerhet samt övervakning av säkerhetsutrustning på banan.

Granskning av tävlarnas personliga och tävlingsbilens säkerhetsutrustning faller under besiktningen.

Under tävlingen måste säkerhetschefen vara tillgänglig för tävlingsledaren hela tiden.

Säkerhetschefen ingår i utredningsgruppen för olyckor.

Uppgifter:

- Planerar tillsammans med tävlingsledaren, banmästaren och ansvarig för räddningstjänstens plats och antal brand- och ambulansfordon med hänsyn till säkerhetsgranskningens och säkerhetsplanens innehåll. Det bör noteras att endast tävlingsledaren har rätt att skicka larmfordon till banan.
- Planerar placeringen av första hjälpen-grupper, enskilda brandmän och brandredskap.
- Identifierar närmaste jourhavande läkare, sjukhus och ambulanser och ger dem förvarning för eventuella olyckor.
- Kontakter polisen vid eventuella ordningsstörningar.
- Planerar tillsammans med chefen för ordningsvakter placeringen och instruktionerna för ordningsvakterna.
- Skaffar tillsammans med bogseringschefen bogseringsfordon, vägleder och övervakar deras funktion.
- Upprättar en räddningsplan (säkerhetsplan) för tävlingen som inkluderar utförandet av ovan nämnda uppgifter samt andra säkerhetsrelaterade ämnen

#### **1.5. Chef för flaggposterna**

Chefen för flaggposterna är huvudansvarig för banövervakning.

Chefen för flaggposterna ansvarar för att skaffa nödvändigt personal och deras biträden till flaggposterna, kontrollera deras lämplighet för uppgiften, utbilda dem för deras roll, bestämma deras placering under tävling och träning, samt övervaka och leda deras arbete under tävlingen.

Chefen för flaggposter kontrollerar utrustningen vid flaggposterna, som flaggor, borstar, brandsläckare, kommunikationsmedel osv.

### **1.6. Övervakning av körhändelser**

Under tävlingen övervakas körhändelserna av tävlingsövervakare tillsammans med den operativa tävlingsledaren. Se mer under 6.9. Tävlingsövervakare och övervakning av körhändelser.

### **1.7. Resultattjänst och chef för resultattjänst**

Det ska finnas en organiserad resultattjänst och en chef för resultattjänsten som är kunnig inom området.

### **1.8. Speaker**

Det krävs en speaker vid tävlingen som är kunnig inom motorsportens regler. Speakern får endast på tävlingsledarens order kalla eller ge instruktioner till första hjälpen, räddningspersonal eller funktionärer. Speakern måste ha kontakt med resultattjänsten för att kunna ge exakta uppgifter om tävlingens händelser till dem som följer tävlingen. Vid olycksituationer måste speakern alltid följa tävlingsarrangörens instruktioner.

## **2. Banor**

### **2.1. Säkerhetsföreskrifter**

JM-tävlingar genomförs på en bana som har granskats av JM-banekontrollanten. Banekontrollen är giltig från och med dagen för banekontrollen och i tre (3) kalenderår framåt. Dessutom genomförs en säkerhetskontroll där minimisäkerhetskraven för tävlingen fastställs. Polisen och räddningstjänsten kan inbjudas att delta i inspektionen och ge sina utlåtanden om ärendet, enligt lag är de inte skyldiga att delta i inspektionen. Säkerhetskontrollen är giltig under samma tid som banekontrollen om inte säkerhetskontrollens protokoll anger något annat. Banekontrollprotokollet och säkerhetskontrollprotokollet måste alltid visas i original för tävlingsjuryn. Banekontrollpappren inkluderar också JM-banans övervakningskort, som bifogas till banekontrollprotokollet i original. Tävlingsjuryn godkänner och kontrollerar genomförandet av åtgärderna som krävs enligt krav som har utfärdats. Antingen JM-banekontrollanten eller ordföranden för JM-tävlingsjuryn för nästa tävling på banan.

Vid engångs- eller evenemangsspecifik banbesiktning fungerar ordföranden för domarkåren för den aktuella tävlingen som ordförande. Därutöver måste tävlingsledaren och säkerhetschefen vara på plats. Kostnaden för en engångs- eller evenemangsspecifik banbesiktning är enligt AKK:s prislista (banlicens JM) per gång (för tävlingar under sommarsäsongen). Ett protokoll ska upprättas efter besiktningen, av vilket en kopia omedelbart ska skickas till AKK, en till den lokala polismyndigheten, en till den lokala räddningstjänsten och en till arrangören.

För JM-tävlingen måste följande räddningsinsatser finnas minst: På tävlingsplatsen måste det finnas en lämplig första hjälpen-enhet med tillräcklig personal och utrustning med hänsyn till den bedömda risken.

På tävlingsplatsen måste det finnas en lämplig förstahjälpenenhet med tillräcklig personal och utrustning i förhållande till den bedömda risken. Förstahjälpenenheten måste vara godkänd av en licensierad aktör. Vid större tävlingar är det önskvärt att ha flera förstahjälpenenheter på plats. Eventuell läkares närvaro vid tävlingen bestäms av lokala myndigheter baserat på den bedömda risken.



Dessutom måste det finnas en första insats-enhet (EVA-bil) på tävlingsplatsen med tillräckligt antal välutbildade personer i enlighet med den bedömda risken. Fordonet ska vara lämpligt för första hjälpen och räddning vid eventuella skador på tävlande, funktionärer eller publik. Utrustningen bör inkludera tillräckligt med första hjälpen-, brandsläcknings- och räddningsredskap i enlighet med den bedömda risken.

Arrangören måste utbilda förstahjälpen- och räddningspersonalen om säkerhetsanordningar i tävlingsbilar och tekniker som är väsentliga för räddning. Nära flaggposter, i depån och vid startplatsen måste det finnas tillräcklig första släckningsutrustning (minst en 6 kg brandfackla) och även nödvändiga räddningsverktyg nära flaggposterna i enlighet med tävlingens säkerhetsplan. Personalen som använder dessa verktyg samt personal som hanterar första hjälpen måste placeras längs banan i enlighet med säkerhetsinspektionen för att snabbt kunna nå olycksplatsen.

Detaljerade villkor och bestämmelser framgår av varje bana aktuellt säkerhetsinspektionsprotokoll.

Arrangören måste senast vid anmälan om offentlig tillställning kontakta lokala räddningsmyndigheter för att dimensionera säkerhetsarrangemangen. Lagen kräver att varje tävling har en tävlingsspecifik säkerhetsplan (räddningsplan).

## **2.2. Banföreskrifter**

En bana består av en fast markerad bana som körs i en cirkel. Banan måste innehålla både kurvor och raksträckor så att hastigheterna på banan inte blir för höga (rekommenderad maximal hastighet 100 km/h). Banan kan vara varierad i ytan (asfalt / grus), men banans yta måste vara densamma över hela bredden. Banans yta bör vara så hållbar som möjligt och innehålla så lite löst grovt material som möjligt. Banans maximala rekommenderade längd är 1200 meter.

På banan måste det finnas ett startområde med en bredd på minst två (2) meter per bil. Startområdet måste ha en permanent beläggning över hela sin bredd på minst tio (10) meter. Banan måste fortsätta i samma bredd som startområdet genom det första krönet, i övrigt måste banan vara minst 1,5 m per bil bred.

### **2.2.1. Baneövervakningsplatser/ Flaggposter**

Flaggpunkterna ska numreras i stigande ordning från tävlandenas ankomstriktning med 66 cm breda och 100 cm höga skyltar med orange eller vit bakgrund (under vintersäsongen med orange bakgrund). Numren ska vara svarta, 70 cm höga, med en linjebredd på 10 cm, med 10 cm fritt utrymme i övre kanten och 20 cm i nedre kanten. Numreringen måste vara på plats på tävlingsdagens morgon. Observationspunkterna måste ha visuell kontakt både till den föregående och den nästa flaggpunkten. Avståndet mellan flaggpunkterna får inte överstiga 200 m längs banan. I flaggpunkten kan man använda ljussignaler istället för eller som ett komplement till flaggor. Storleken och placeringen av ljussignallutrustningen måste godkännas av baninspektören i samband med baninspektionen. Ljuset ersätter inte personalen vid flaggpunkten. Om förhållandena eller säkerheten kräver användning av endast ljussignaler vid flaggpunkten, ska beslutet fattas av tävlingsarrangören och domarkommitténs ordförande tillsammans. Detta måste nämnas i tävlingens regler eller på anslagstavlan.

### **Val av flaggpunkter**

För att utföra flagguppdraget ska banans flaggpunkter väljas så att varje del av banan är under övervakning och varje flaggpunkt har visuell kontakt med den föregående och nästa punkt. Den övervakade sektorn för flaggpunkten sträcker sig från egen punkt i körriktningen till den nästa punkten. Dessutom måste flaggpunkten vara tydligt synlig för tävlandena, men säkert placerad.

#### **2.2.2. Skydd av baneövervakningsplatsen**

Flaggpunkter samt andra arbetsstationer för banans funktionärer ska placeras och skyddas så att det inte uppstår någon fara för funktionärerna under tävlingen. Skyddet för flaggpunkten bör göras med ett tillräckligt starkt fast hinder som kan stoppa ett fordon. Detta förhindrar eller styr fordonet förbi flaggpunkten. Det rekommenderas att använda skyddsbarriärer och/eller säkerhetssand för skydd. Nära flaggpunkterna bör det finnas en tydligt markerad säker plats där funktionärerna ska befinna sig när det inte pågår flaggverksamhet på punkten. Man bör flytta till flaggpunkten endast när det sker flaggrelaterade aktiviteter på platsen. Rymningvägen från flaggpunkten måste vara helt fri från hinder.

#### **2.2.3. Baneövervakningspersonal**

På baneövervakningsplatserna finns flaggpunkter vars uppgift är att hantera flaggning. Vid behov deltar de också i räddnings- och bärgningsarbete. Det måste finnas radiokommunikation till tävlingsledningen på baneövervakningsplatsen under hela tävlingen. Flaggpersonerna på baneövervakningsplatserna måste ha reflexvästar på sig. Flaggpersonen måste vara minst 15 år gammal. Det rekommenderas att flaggpunkten har minst ett giltigt grundfunktionärsintyg, JM-examen, JM-debutantkort eller banförarintyg.

#### **Flaggpunktens uppgifter**

Flaggpunktens uppgifter inkluderar att:

- informera tävlandena med flaggsignaler om faror och hinder på banan
- informera tävlingsledningen om skicket på bilar som har stoppat på den specifika delen av banan och assistera vid olycksituationer vid behov
- meddela tävlingsledningen om behovet av första hjälpen eller annan särskild personal på området – vid behov klara upp och rengöra banan efter en olycka

#### **2.2.4. Publikområden på banan**

Publikområdena på banan måste tydligt markeras och avgränsas, och de ska placeras och skyddas så att det inte finns någon fara för åskådarna som vistas där. Arrangören är omedelbart skyldig att avbryta tävlingen om det observeras att allmänheten eller funktionärer befinner sig på farliga platser. På de delar av banan där det finns risk för avåkning ska tillräckligt med fritt utrymme reserveras och markeras som ett område där publik inte får vistas. Om det inte finns ett skydd, såsom en minst 0,9 m hög skyddsräcke eller en vertikal markvall som är minst 2,5 m hög över banan, måste allmänheten isoleras minst 30 m från banan. Platsen för allmänheten bestäms vid den obligatoriska säkerhetskontrollen av banan. De säkerhetsarrangemang som gäller för allmänheten måste vara tillräckliga. Publikområdet måste skiljas från tävlingsområdet med en stark stängsel, ett band eller en tillräcklig vall. Användning av tråd, ståltråd och taggtråd är förbjudet. Publikens placering inom det markerade området måste garanteras med tillräckliga säkerhetsåtgärder.

### **2.2.5. Flaggsystem**

Under sommarsäsongen används enskilda flaggor. Vid tävlingar som körs på vintern används ett tvåflaggssystem. Under sommarsäsongen kan ett tvåflaggssystem användas om väderförhållandena är dåliga.

### **2.3. Isbana**

Rekommendationen för längden på isbanan är högst 1200 meter. Samma regler gäller för isbanor som för JM-banor under sommarsäsongen. Användningen av enskilda flaggor är förbjuden på isbanan, med undantag för korta banor av speedway-typ.

På isbanor (gäller inte banor som är frusna på marken) räcker det med en säkerhetskontroll av banan. Vid säkerhetskontrollen för isbanetävlingar fungerar ordföranden för tävlingens domstol som ordförande, och det ska också finnas en tävlingsledare och en säkerhetsansvarig på plats. Polisen och räddningsmyndigheten kan inbjudas att delta i inspektionen och det kan begäras utlåtanden från dem, men enligt lagen är de inte skyldiga att delta i inspektionen. Isbanans form bör vara varierad med kurvor åt båda hållen. Banan måste hållas väl skottad och rengjord. Granbarr bör placeras längs kanten för att förbättra synligheten av banans kanter. Kvaliteten på isen måste ges särskild uppmärksamhet. Minsta tjocklek som kan anses säker är 30 cm stälis, 40 cm stälis är säkert för att arrangera tävlingen. Depåer och publikområden måste planeras säkra och tillräckligt breda för att fördela vikten över ett tillräckligt stort område. En uppvärmnings bana är obligatorisk och trafik på den är enkelriktad. Banan måste övervakas kontinuerligt. Förarna måste använda godkända körutrustningar när de kör på uppvärmnings banor.

### **2.4. Depå**

I tävlingar för varmansklassen används en parkeringsdepå där fordonet och tävlingsdeltagarens förberedelser inför tävlingen sker. Dessutom måste en parc fermé-område också vara tillgänglig.

#### **Parkeringsdepå**

På parkeringsdepån ska varje tävlande ha en utmärkt plats där det finns utrymme för tävlingsfordonet samt möjligen en servicebil. Hjälpfordon och andra fordon för tävlande ska dirigeras till de angivna parkeringsområdena. Det bör finnas en anslagstavla på depån för meddelanden. Depån bör ha kommunikationsförbindelse med tidtagningen och startplatsen. Det ska finnas tillräckligt med släckutrustning på depån (se säkerhetskontroll) samt utbildade användare för dessa. Varje tävlande ska ha en handbrandsläckare (minst 27 A 11 B-C eller motsvarande) vid sin depå-/serviceplats. Observera giltigheten för säkerhetskontrollen. Rörelse på parkeringsdepån med fordon bör inte överstiga 20 km/h. Varje tävlande ska ha ett skyddstäck under tävlingsbilen och en uppsugningsmatta som utrustning på depån (se 10.15. Skydd av miljön).

#### **Parc fermé**

Parc fermé är en karantänzon för bilar som är avsedda för mellan- och/eller slutkontroller. Ingen obehörig tillgång till området är tillåten, och inga underhålls- eller reparationsåtgärder får utföras där utan tillstånd från tävlingsledningen. Tävlingsarrangören är skyldig att se till att det finns omfattande övervakning av parc fermé-området och omedelbart avlägsna personer som inte hör dit. Bilar kan tas bort från parc fermé när tävlingsledningen ger sitt tillstånd. I jokamiehenluokka kan parc fermé vara parkeringsdepån om tävlingsarrangören så beslutar.

### **2.5. Säkerhetsflagga**

Säkerhetsflaggan fungerar under tävlingsledningens tillsyn. Arrangören måste tillhandahålla en plats för den orange säkerhetsflaggan på en central del av banan, vanligtvis på tävlingstornet. Säkerhetsflaggan måste vara synlig för tävlingsledningen, startordföranden, startpersonalen och förarna på startplatsen. Om det finns några siktblockeringar kan en hjälpflagga användas vid behov. Säkerhetsflaggan hissas när tävlingsledningen utför öppningsvarvet på banan och sänks när den första tävlingsstarten kan äga rum. Därefter hissas säkerhetsflaggan när det körda loppet slutar tävla och sänks när nästa start kan äga rum. När det sista loppet i tävlingen har slutat att tävla, placeras säkerhetsflaggan på en plats som har kommunicerats i förväg för att ange att lastningsförbudet gäller. Säkerhetsflaggan kan ersättas med en säkerhetslampa om den har godkänts vid banekontrollen.

### **2.6. Filbytesområde**

På landsvägs- och asfaltbanor måste gränserna för de aktiva banorna som används markeras tydligt från startlinjen och framåt, fram till slutet av filbytesområdet.

## **3 Tävlingar**

### **3.1. Klubbteävlingar**

Klubbteävlingar är slutna teävlingar och endast tillåtna för medlemmar i den arrangerande klubben, vars årliga teävlingssicens är i klubbens namn.

En klubbmedlem som inte har rätt licens för den aktuella klassen och från vilken AKK inte har hållit eller nekat den kan delta i teävlingen även med en teävlingsspecifik introduktionslicens som kan köpas på teävlingssplatsen.

Försäljning av bilar är inte obligatorisk på klubbteävlingar. Undervisningskraven är inte obligatoriska.

I klassen för unga teävlingssförare behöver inte teävlingssföraren ha en vårdnadshavares licens enligt reglerna.

Det måste finnas tillräcklig beredskap för räddningsoperationer vid teävlingen.

Teävlingssförarna måste ha de fordonsutrustningar som krävs enligt regelboken.

Inträdesavgifter från allmänheten är förbjudna på slutna teävlingar.

En ansökan om teävlingstillstånd måste göras till AKK och därefter meddelas teävlingens grenchef senast en vecka före teävlingen.

### **3.2. Nationella teävlingar**

Nationella teävlingar är teävlingar som finns i den bekräftade teävlingsskalendern. Teävlingarna är avsedda för teävlande med AKK's teävlingssicens och nödvändiga kvalifikationer.

För att arrangera teävlingen krävs tillstånd från AKK. Teävlingssinbjudan bör använda den i JM-reglerna befintliga (3.3.1.), reglerna uppfyllande inbjudan.

### **3.3. Ansökan om tävlingar**

Tävlingar måste ansökas om till AKK:s tävlingskalender enligt de anvisningar och tidsfrister som meddelats av AKK.

Se anvisningarna för ansökan om tävlingar i regelbokens allmänna del.

Det får inte finnas någon JM-tävling/klass på samma dag inom 250 km avstånd från varandra.

Om tävlingen ansöks om utanför det egna området måste en utlåtande från områdets regionfullmäktige begäras.

Förändringar av datum för nationella tävlingar och "flytande kalenderansökningar" är möjliga efter att grundkalendern har slutförts.

De tävlingar som ursprungligen ansökte om till kalendern prioriteras när det gäller datumen, när kalendern upprättas och ändras. Om tävlingen ändras i datum eller om tävlingen ansöks om som en "flytande kalenderansökan", måste avståndet till en annan samtidig tävling vara minst 250 km. Om avståndet är mindre än 250 km, måste samtycke erhållas från arrangören av den tävling som redan finns i kalendern.

Dessa kalenderansökningar hanteras som enskilda fall av respektive grenchef/grengrupp.

Tävlingar för allmänhetens klasser för jockis-SM kan ansökas om som överåriga tävlingar. Anvisningar om ansökningsförfarandet kommer att ges separat.

Under vintersäsongen (1.1.–31.3.) kan nationella jockis-SM-tävlingar ansökas om för kalendern även med kort ansökningstid, dock minst en (1) månad före tävlingsdagen. Tillståndsavgiften för tävlingen är den nationella tävlingens tillståndsavgift utan påslag.

#### **3.3.1. Ansökan om tävlingstillstånd**

Ansökan om tävlingstillstånd måste göras med hjälp av det formulär som AKK har publicerat för detta ändamål.

Ansökan om tävlingstillstånd måste finnas hos AKK senast 30 dagar före den tävlingsdag som finns i kalendern, och för SM-tävlingar senast två (2) månader före tävlingen.

Ansökan ska innehålla utkast till regler (inbjudan), ansökan om tävlingstillstånd och en rapport från den tidigare JM-tävlingen för ansökan om tävlingstillstånd. Ansökan skickas till -> TPJ -> förbundet.

Regelutkastet (inbjudan) och ansökan om tävlingstillstånd ska skickas via e-post till TPJ till förbundet

I tävlingsinbjudan måste minst följande information finnas:

Arrangerande förening:

Tävlingens namn:

Datum och tävlingens starttider:

Banan och ortens namn:

Tävlingens status:

AKK's tillståndsnummer:

Tävlingsklasser:

Startordning:

Kontaktperson(er):

Domarkåren:

Domarkårens ordförande, ort

Domare, ort

Huvudfunktionärer och telefonnummer:

Tävlingsledare

Säkerhetschef

Tävlingens sekreterare

Startflaggchef

Teknisk besiktningschef

Anmälan:

Tävlingskontor och telefonnummer

Sista anmälningsdag till KITI-systemet

Kvalificeringskriterier

Antal deltagare per klass, om det är begränsat

Anmälningsavgifter

Körstil:

Bana:

Hur många bilar som körs

Längd

Beläggning

Priser:

Kvalitet

Antal per klass

Särskilda föreskrifter:

Det finns en färdig regel- / inbjudningsmall för JM-tävlingar i materiaalipankki.

### **3.4. Tävlingsgenomförande**

Tävlingen genomförs som en utslagstävling. Tävlningen körs enligt arrangörens publicerade körordning. Körordningen använder följande namn för starterna i följande ordning: kvalifikationsomgång, samlingsomgång, semifinal, final.

Startarna görs alltid från en rad.

Basen på startresultaten placeras tävlande enligt en placeringsordning i körordningen i de kommande starterna.

Enligt körordningen och placeringsordningen kvalificerar sig också tävlande baserat på sina resultat. Tävländes resultat bestäms enligt punkt 6.13. För varje tävlande måste det i alla klasser ordnas möjlighet att delta i minst två (2) starter, med beaktande av flaggning. Även för tävlande som har gått vidare till flerstegs klasser måste det finnas möjlighet att delta i minst två (2) starter på nästa tävlingsdag, med beaktande av flaggning.

Om det körs mer än en allmän klass i tävlingen, och där deltagande är begränsad enligt dragkraften eller åldern, kan körordningen utarbetas så att kvalifikationen sker redan från kvalificeringsomgången.

Startarna i tävlingen måste vara över två varv i finalerna, eller åtminstone 1800 meter. I andra starter enligt arrangörens bedömning. Tävlningen avslutas med finalstarter.

### **3.5. Annan körmekanism**

AKK kan också bevilja tillstånd för en annan körmekanism än utslagstävling eller en tävling som kännetecknas som ett testlopp.

För testtävlingen måste domarkårens ordförande alltid göra en separat rapport till förbundet.

Vid användning av en annan körmekanism måste en tydlig körmekanism presenteras i tävlingsinbjudan.

### **3.6. Poängtävling**

Tävlingsarrangören kan om så önskas köra kvalomgångarna i tävlingen som poänglopp. Antalet kvalomgångar är upp till arrangörens beslut. Vid lika poäng körs vid behov utslagsheat eller på det sätt som arrangören har bestämt enligt tävlingens förutbestämda regler.

Eventuella semifinaler körs som utslagsheat.

Finaler körs som utslagsheat.

Körmetoden måste meddelas i tävlingens regler eller senast i informationsbrevet till tävlingsdeltagarna.

## **4. Tävlande dokument**

Tävlande måste ha en tävlingstillstånd (minst nationellt tillstånd), som inkluderar olycksfallsförsäkring.

Tillståndet måste vara giltigt vid anmälningstidpunkten.

I alla klasser krävs också ett giltigt JM-test, JM-debutantkort eller bantest. En hastighetsnivå 1 huvudtävlingenslicens motsvarar JM-testet.

Tävlande måste kunna uppvisa ett foto-ID vid anmälan på tävlingsplatsen, som inkluderar officiellt ID-kort från polisen, pass, körkort eller ett foto-ID från socialförsäkringskassan. Ett giltigt trafikförsäkringsintyg för tävlingsfordonet måste också visas vid anmälan till tävlingskontoret.

För bilen krävs i alla klasser ett fordonsspecifikt besiktningsintyg.

Avsaknaden av ett besiktningsintyg på tävlingsplatsen utgör ett hinder för deltagande i tävlingen.

#### **4.1. JM-examen**

En person som är medlem i en förening som hör till förbundet kan avlägga JM-examen. En person över 18 år kan avlägga JM-examen antingen som en online-utbildning eller som en närvarande utbildning.

JM-examen (nybörjarexamen) kan avläggas tidigast det år då man fyller 15 år. JM-nybörjarkortet är giltigt i 2 år från avläggandet.

JM-examen är giltig i 5 år från avläggandet.

JM-examen registreras i KITI i personens egna uppgifter, och dess giltighet kan ses i personliga uppgifter i KITI-systemet, samt på KITI-intyget.

(JM-examensutbildningar finns i förbundets examenskalender, där du också hittar anvisningar för anmälan till examina)

##### **4.1.1. Debutantkort / debutanttest**

Om en person under 18 år som anmäler sig/tar del i JM-examen inte har ett B-klassens giltiga körkort, anmäler han/hon sig till JM-nybörjarexamen och är därmed en debutant. Detta innebär att efter att ha klarat JM-examen registreras en JM-debutantkort i KITI-systemet, och examensutbildaren ger honom/henne debutantkortet efter examen. För att få JM-examen helt (giltig i 5 år) måste han/hon samla 3 godkända körprestationer till kortet. Nybörjarkortet ska lämnas in i tävlingskontoret vid anmälan. Anteckningar om godkända prestationer på kortet görs av tävlingsdomstolens ordförande på tävlingsplatsen. Efter den tredje godkända prestationen antecknar domstolens ordförande prestationerna i sin rapport och skickar informationen till klasschefen, som registrerar JM-examen i KITI-systemet. Om en person under giltighetstiden för debutantkortet tar ett B-klassens körkort, träder JM-examen i kraft när han/hon bevisar körkortets giltighet för klasschefen. Som bevis kan t.ex. ett skannat körkort i e-postbilagan användas.

En person under 18 år måste på begäran uppvisa ett giltigt körkort av den krävda klassen under examen.

En fullvuxen person som för första gången avlägger JM-examen och inte har det nödvändiga körkortet rekommenderas att anmäla sig som debutant till debutantexamen.



## 4.2. Förarens vårdnadshavare i ungdomsklassen

För föraren i ungdomsklassen måste det vara en vårdnadshavare som är minst 18 år och som anges både i anmälningsformuläret och när de anmäler sig på tävlingsplatsen. Vårdnadshavaren måste ha ett giltigt vårdnadshavare/mekanikerlicens eller en licens som berättigar till JM-klassen.

Vårdnadshavaren i ungdomsklassen får inte agera funktionär i tävlingen.

En vårdnadshavare kan agera vårdnadshavare för endast en förare i ungdomsklassen i samma tävling.

## 5 Klassindelning, försäljningsplikt, anmälningsfrågor och besiktning

### 5.1. Klassindelning

I Varmansklassen finns tre grundklasser:

Ungdomar

Kvinnor

Allmän

Grundklasserna kan delas upp i separata klasser, som till exempel EVK-klassen (klassen för framhjulsdrevna och kardanbilar). Klasser kan köras samtidigt om det finns en hänvisning till det i tävlingens regler. Ungdoms- och kvinnoklass kan köras tillsammans om det anges i tävlingens regler. Man kan delta i ungdomsklassen under det tävlingsår då personen fyller 15 år. För allmän klass krävs en ålder av minst 18 år. Man måste byta till allmän klass när man fyller 18 år. Man får delta i senior-klassen tidigast när man fyllt 50 år. Vid tävlingens start måste åldern för att delta i allmän- eller senior-klassen vara uppnådd. Flickor under 18 år kan delta i kvinnoklassen och ungdomsklassen om klasserna körs på olika dagar.

Nr. Klassnamn Minsta ålder Högsta ålder

JM-Kvinnor 15\*

JM-Kvinnor EVK 15\*

JM-Ungdomar 15\* 18

JM-Ungdomar EVK 15\* 18

JM-Ungdomar och Kvinnor 15\*

JM-Seniorer 50

JM-Allmän 18

Från och med början av det året då 15 års ålder uppnås.

Det får vara högst tre (3) individuella klasser under en tävlingsdag. Klasser kan köras samtidigt. Klasser som körs samtidigt räknas som en enda klass.

### **5.1.1. Försäljningsplikt**

I JM-klasserna är bilens pris 2000 euro. När man anmäler sig till en JM-tävling eller en JM-klass åtar sig tävlingsdeltagaren samtidigt att sälja sin bil till den som har lämnat ett köperbudande under köpförfarandet. Alla bilar som arrangören har tilldelat en plats att tävla på omfattas av försäljningsplikten under köpförfarandet.

### **5.2. Anmälan**

Tävlande måste anmäla sig till tävlingarna genom KITI-systemet, där systemet kontrollerar tävlandens licens- och utbildningsuppgifter för tävlingen. Genom att godkänna (elektroniskt) sina anmälningsuppgifter i KITI-systemet anses tävlingsdeltagaren och eventuell förmyndare ha åtagit sig att följa tävlingen och AKK:s regler samt delta i tävlingen på eget ansvar. Annan typ av anmälan görs på anmälares ansvar.

Ofullständiga anmälningar är den första elimineringsgrunden om det behövs en elimination bland de anmälda.

Startavgiften är valfri för arrangören i alla klasser, och det rekommenderas att den är 40 euro per klass. Om en tävlingsdeltagare kör i flera klasser rekommenderas en lägre startavgift i så fall.

Startavgiften tas ut vid anmälan i tävlingskontoret om inte annat anges i tävlingsinbjudan.

Startavgiften är klassspecifik. Om samma bil eller samma förare kör i olika klasser tas en separat startavgift ut för varje klass.

En tävlingsdeltagare kan köra i olika klasser med samma bil eller olika bilar, förutsatt att bilen och tävlingsdeltagaren uppfyller klassreglerna. (Till exempel senior-klassen vid 50 års ålder.)

Man måste anmäla sig separat till varje klass. Med samma bil kan flera tävlingsdeltagare köra, eller en tävlingsdeltagare kan köra i olika klasser, förutsatt att bilen och tävlingsdeltagaren uppfyller respektive klassregler. (Dock endast en klass per tävlingsdeltagare.)

Bilens namn får vara högst 25 tecken långt. Tillsammans med namnet måste bilens märke anges på ett igenkännligt sätt, till exempel Ford, VW eller Volvo. Eller M-B, Escort eller Amazon, så länge bilen kan identifieras från denna märkning. Opassande bilnamn hindrar godkännandet av anmälan till tävlingen.

När man anmäler sig till tävlingen godkänner tävlingsdeltagaren att arrangören behandlar de personuppgifter som har lämnats av deltagaren, samt publicerar de specificerade personuppgifterna (namn, förening etc.) i deltagarlistan, resultatlistan osv. i tävlingens kommunikation.

### **5.3. Arrangörens meddelande**

Arrangören måste i god tid publicera information om godkännande av tävlande, eliminering av anmälda eller nekande av deltagande i tävlingen via KITI-systemet.

Deltagarlistan måste innehålla följande information om tävlande: tävlingsnummer, namn, förening och bil.

I tävlingsmeddelandet ska även ingå vägbeskrivningar till tävlingsplatsen, tidtabell för registrering och besiktning, tävlingskontorets telefonnummer på tävlingsdagen samt annan förhandsinformation om tävlingen från arrangören.

Arrangören måste publicera motsvarande information i KITI-systemet. Denna information behöver inte skickas till tävlande.

### **5.4. Avbokning av deltagande**

En tävlande måste skriftligen avboka sitt deltagande i tävlingen eller klassen som körs under tävlingen till arrangören. Avbokningsmeddelande via e-post accepteras också. Se även punkt 5.5.1. Arrangören är skyldig att återbetala anmälningsavgiften till en tävlande som avbokat sitt deltagande enligt reglerna. Arrangören har rätt att ta ut en avgift motsvarande anmälningsavgiften från en tävlande som försummar avbokningsmeddelandet. Efter publiceringen av listan över till salu stående bilar tas inga avbokningar emot i flerdagars tävlingar.

### **5.5. Byte av bil och numret på besiktningskort**

Byte av bil på tävlingsplatsen efter anmälningstiden är endast möjligt en gång per klass före tävlingen och bara en gång före starten av varje klass som ska köras i tävlingen och bara om en bil som inte har anmälts till den aktuella klassen används. Se också avsnitt 5.5.1.

Byte av bil och ändring av numret på besiktningskortet måste alltid anmälas vid anmälan i tävlingskontoret. Efter detta är byte av bil inte möjligt.

En ändring av den anmälda bilens kubikvolym räknas också som ett byte av bil.

#### **5.5.1. Byte av skadad bil eller avståndstagande från deltagande av denna anledning**

Eventuella bilbyten och avståndstaganden måste göras inom 10 minuter efter att det sista loppet i den klass där bilen har skadats har avslutats. Avståndstagande måste göras för varje klass separat.

Om en bil går sönder i tävlingen tidigare under ett lopp som redan har körts och bilen inte längre kan fortsätta tävlingen, kan tävlingsdeltagaren avstå från att delta. När detta avståndstagande görs inom den angivna tiden kommer deltagaravgiften att återbetalas till tävlingsdeltagaren.

Om en tävlingsdeltagare avstår från att delta i en klass av denna anledning kommer de inte att vara med i den slutgiltiga deltagarlistan och kommer därmed inte att ha deltagit i tävlingen i den aktuella klassen.

Som ett alternativ har tävlingsdeltagaren möjlighet att byta ut den skadade bilen mot en annan bil som har anmälts till tävlingen och blivit försäkrad, och som kommer att användas eller är avsedd att användas i andra klasser.

I detta fall kommer tävlingsdeltagaren som byter bil att tävla med det nummer som gäller för den nya bilen.

Om en bil går sönder i en flerdagstävling i en klass, får den tävlande som börjar tävla med den skadade bilen också byta bil. Byte av bil måste meddelas tävlingskontoret i god tid, senast 10 minuter efter det att det sista loppet för den aktuella tävlingsdagen har avslutats, och den skadade bilen kommer att listas som till salu den dagen. I det här fallet behöver den nya bilen inte ha blivit försäkrad för tävlingen än, utan den kommer att bli försäkrad och kontrollerad på morgonen den följande tävlingsdagen. I det här fallet kan bilen också vara en sådan bil som användes under den första dagen av tävlingen och som var en del av försäljningsprocessen den första dagen.

## **5.6. Tävlingsnummer**

Tävlingsnumrens höjd på bakrutor ska vara minst 25 cm och linjebredden 5 cm. De ytor där numren är placerade måste vara helt vita, och numren måste vara svarta. Numren på baksidan och framsidan ska vara svarta. De måste vara tydliga och placerade på en lämplig plats, med en höjd på minst 15 cm och en linjebredd på 2 cm, med en vit bakgrund för numren.

Tävlingsdeltagaren ska själv skaffa och fästa tävlingsnumren. Numreringen måste vara tydlig och tydligt synlig vid inspektionen.

Tävlingsnumren måste hållas rena under hela tävlingen.

## **Tävlingsannonser**

Tävlingens arrangör kan placera en annons på tävlingsdeltagarens bil, en på varje sida av bilen, om detta nämns i tävlingsinbjudan. Om arrangörens annons strider mot tävlingsdeltagarens egen annons kan tävlingsdeltagaren befrias från arrangörens annons genom att betala den avgift för befrielse från annonsen som anges i tävlingsinbjudan.

## **5.7. Besiktning**

Besiktningsschefen upprättar tävlingens besiktningssplan. Arrangören ska upprätta en tidtabell för besiktningen, som publiceras i tävlingsinformationen. Det måste alltid föras en korrekt bilspecifik besiktningssprotokoll. Protokollen måste vid behov presenteras för domarna.

Besiktningen i början av tävlingen fokuserar mest på säkerhetsaspekter. Om samma bil har anmälts till flera klasser besiktas den i samband med besiktningen av den första klassen som den ska köra i. Arrangören kan besiktiga bilen flera gånger under tävlingen.

Efter den första godkända besiktningen ska bilen förvaras på parkeringsplatsen för tävlande under hela tävlingen, med undantag för tävlingsmomenten. Även om bilen inte deltar i några tävlingsstarter efter den godkända besiktningen omfattas den av försäljningsprocessen.

Om en tävlingsbil inte klarar besiktningen och inte godkänns för tävlingen har de tävlande som har anmält sig med den bilen inte rätt att byta till en annan bil än den som redan har godkänts för den aktuella tävlingen.

Det rekommenderas att det finns en våg på tävlingsplatsen när säkerhetsbesiktningen börjar, och att tävlande ges möjlighet till frivillig vägning. Resultatet av vägningen på platsen är den officiella vikten på bilen.

Om en tävlingsförare visar upp säkerhetsutrustning (dräkt, hjälm, säkerhetsbälten, förarens stol) som inte uppfyller reglerna, måste besiktningen beslagta denna utrustning under tävlingens gång. Förarens säkerhetsutrustning är en del av den första besiktningen. Om förarens säkerhetsutrustning inte uppfyller reglerna kan inte bilen godkännas för tävlingen.

Förarens säkerhetsutrustning kan även kontrolleras under tävlingen. Om nödvändigt ska bilen tas till parc fermé-området (angiven plats av tävlingsarrangören) för en besiktning. Vid olycksfall ska besiktningen hålla tävlingsledaren informerad baserat på sina observationer, genomföra en efterbesiktning vid behov och ge en skriftlig förklaring vid begäran.

Det finns ingen rätt att protestera mot en öppen besiktningskortnotering som har gjorts under en förbesiktning i den aktuella tävlingen. Kortnoteringen görs och ansvaras för av besiktningschefen för tävlingen och huvudbesiktningsmannen i SM-tävlingar.

### **Bilens avvisande vid besiktningen**

Besiktningschefen föreslår att bilen avvisas för tävlingsledaren. Om tävlingsledaren fattar ett avvikande beslut från besiktningschefens förslag, måste han eller hon meddela detta till tävlingsjuryn. Meddelandet måste dokumenteras i juryns protokoll. Om tävlanden så önskar kan de lämna in ett eventuellt klagomål mot tävlingsledarens beslut omedelbart efter att beslutet har meddelats den berörda tävlarer.

### **Efterbesiktning**

Efter tävlingen kan besiktningen genomföra en efterbesiktning enligt sin plan. I SM-tävlingar utförs alltid en efterbesiktning. Efterbesiktningen kan också inkludera en bränsletest. Besiktningschefen ansvarar för att nödvändig utrustning för att försegla bilar och motorer finns tillgänglig för besiktningen.

## **5.8. Förarmöte/information för förare**

Förarmöte kan hållas muntligt och är obligatoriskt för alla tävlande när det hålls. För testtävlingar är förarmöte obligatoriskt.

Alternativt ges en skriftlig information för förare, som delas ut mot kvitto till förare i ungdomsklassen när de anmäler sig till tävlingskontoret före den tekniska besiktningen. Förare i andra klasser måste kontrollera motsvarande information på anslagstavlan.

Eventuella ändringar meddelas genom extra föreskrifter på den officiella anslagstavlan, och det förväntas att förarna kontrollerar dessa ändringar.

## **5.9. Slutlig deltagarlista**

Arrangören publicerar den slutliga deltagarlistan för tävlingen i KITI-systemet senast efter anmälningstidens slut. På tävlingsdagen ska listan uppdateras med information om avhoppade förare genom att lägga till ordet "avhopp" efter förarens namn eller markera informationen med ett streck (föraren får inte tas bort) och inkludera efteranmälda förare. Dessutom ska ändringar av bilarna noteras.

Efter den tekniska besiktningen kommer listan att uppdateras med de bilbyten som görs för att ersätta bilar som brutits tidigare i andra klasser. Dessutom ska information om förare som har avbrutit sin deltagande noteras genom att lägga till ordet "avhopp" efter deras namn eller markera informationen med ett streck.

Därefter blir listan alltid den slutliga deltagarlistan som arrangören upprättar och bekräftar. Denna deltagarlista distribueras till domstolen och placeras på anslagstavlan.

Eventuella bilbyten och ändringar som görs under tävlingen dokumenteras på separata listor. Alla dessa ändringar måste också göras i KITI-systemet, inklusive alla ändringar av besiktningskortet.

## **6 Loppets förlopp**

### **6.1. Samling och deltagande i starten**

Arrangören måste tydligt specificera och markera tre olika områden: samlingsområdet för starten, startområdet och filbytesområdet (se avsnitt 2.6).

Informationstavlan för samlingsområdet måste vara synlig över hela depåområdet. Sifferbrädan visar vilket nummer som samlingsområdet för den aktuella starten har. Om sifferbrädan inte är synlig över hela depåområdet används en hjälptavla.

Tävlande måste omedelbart bege sig till samlingsområdet så snart numret för den aktuella samlingsområdet är synligt. Assisterande personer får följa tävlanden till samlingsområdet men inte till startområdet.

Tävlande måste köra sina bilar till starten med sina egna förbränningsmotorer och drivlinor.

Om en tävlande inte kan delta i sin första start, har han möjlighet att delta i en kvalificeringsstart för vilken han har tilldelats en plats.

I flerdagstävlingar har en tävlande möjlighet att delta i den kvalificeringsstart som är planerad för nästa dag, även om han inte kunde delta i sin första start.

Tävlande måste på arrangörens uppmaning förflytta sig till startområdet.

Bilarna placeras på startlinjen så att framdelen av bilen är över startlinjen.

All form av service och reparationer är förbjudna på startområdet.

Arrangören ansvarar för nödvändig sopning på startområdet och vid behov för att flytta startlinjen på isbanan. Placering av stenar eller andra hinder framför eller bakom däcken på startlinjen är förbjuden.

Om arrangören av någon anledning tvingas stänga av bilarna på samlings- eller startområdet måste arrangören se till att bilarna kan startas om. Om en bil måste skjutas för att startas måste starten ske inom en sträcka av 20 meter, annars tas bilen bort från den aktuella starten.

Hjälpare kan också assistera med att skjuta bilen med arrangörens tillstånd.

## **6.2. Avlägsnande från samlingsområdet och startområdet**

Beslut om att avvisa en tävlande från samlingsområdet eller startområdet på grund av tekniska problem fattas av katsastuspäällikkö (besiktningschef) eller en teknisk inspektör som denne har utsett, i samråd med tävlingsledningen.

Om arrangören måste avvisa en tävlande från samlingsområdet eller startområdet, antingen under den tävlandes första start eller under den första starten på en flerdagstävling, får tävlanden delta i sitt nästa heat enligt tävlingsprogrammet.

## **6.3. Flaggsändning**

I JM-klassen används normalt sett flaggsändningsmetoden, där flaggviftaren gömmer flaggan.

Flaggviftaren måste placera sig tillräckligt långt ifrån startlinjen, på en synlig position och tillräckligt högt så att tävlande, oavsett startposition, tydligt kan se flaggviftaren och dennes startsignal.

Flaggviftarens roll är av stor betydelse i tävlingen. Utöver att ge startsignal är det viktigt att

flaggviftaren agerar på ett sätt som ger tävlande lugn och förtroende. Startsignalen måste vara tydlig och korrekt utförd och får inte förvilla tävlande. Flaggviftaren höjer sin hand på sidan av startlinjen, går lugnt igenom tävlandarnas beredskap med sin hand, stannar handen men sänker den inte och startar loppet genom att snabbt hissa flaggan framför sig med sin andra hand.

Från det ögonblick flaggviftaren höjer handen tills denne hissar flaggan är tävlande under flaggviftarens kommando. Om startprocedyren måste avbrytas sänker flaggviftaren sin hand på sidan av startlinjen.

Det är önskvärt att visa sändningsmetoden innan tävlingen börjar.

## **6.4. Ljussändning**

### **6.4.1. Den röda lampan släcks**

Flaggviftaren visar en tio (10) sekunders tavla för tävlande.

Starten signaleras med en röd lampa eller flera röda lampor som måste lysa under en varierande tid innan de släcks. Starten äger rum när flaggviftaren släcker den röda lampan eller lamporna.

Tävlande är under flaggviftarens befäl från det ögonblick då flaggviftaren visar den 10 sekunders tavlan tills den röda lampan släcks.

I närheten av den röda lampan finns en gul lampa. Om startprocedyren måste avbrytas, börjar den gula lampan blinka innan den röda lampan släcks.

Det är önskvärt att visa sändningsmetoden innan tävlingen börjar.

### **6.4.2. Den gröna lampan tänds**

Flaggviftaren tar befälet över starten när en medhjälpare visar tävlande en fem (5) sekunders tavla, och starten äger rum när den gröna lampan tänds. Lampan tänds vanligtvis 5-10 sekunder efter att tavlan har visats. Starten kan vid behov avbrytas med en blinkande gul lampa som placeras nära den gröna lampan. Om en tävlandes bil rör sig innan den gröna lampan tänds, betraktas det som en falsk start.

Det är önskvärt att visa sändningsmetoden innan tävlingen börjar.

## **6.5. Tjuvstart**

En tjuvstart bedöms om en tävlande flyttar på sin bil medan han eller hon är under flaggviftarens befäl innan startsignalen ges.

Om flaggviftaren avbryter starten och en tävlande har begått en tjuvstart innan flaggviftarens avbrott av starten, döms han eller hon för en tjuvstart i den här starten.

En tjuvstart meddelas till den tävlande vid huvudflaggpunkten med en tjuvstart-tavla om möjligt under tävlingen, tillsammans med den tävlandes nummer. Tävlingsledningen ska bekräfta beslutet om



en tjuvstart under den berörda starten. Dessutom läggs en skriftlig anmälan om tjuvstart på anslagstavlan.

Den tävlande som begått en tjuvstart placeras sist i sitt lopp bland dem som kommit i mål eller bland de som avbrutit sitt lopp.

Om det finns flera tävlande som begått en tjuvstart bestäms deras inbördes ordning av målgångsordningen. Om de avbryter sitt lopp avgör avståndet de har kört eller i händelse av avbrott under samma varv avgör avbrottens ordning.

Om tävlingen genomförs som en tidskörning, tillämpas en tidsstraff på 1 minut för den som begått en tjuvstart.

Beslutet från startdomaren är slutgiltigt, och det finns ingen möjlighet att överklaga beslutet. Startdomaren kan dock korrigera sitt beslut om en tjuvstart om han anser att han har gjort ett misstag. Beslutet om korrigering avgörs av domarkommittén.

## **6.6. Filbyte**

Filbyteområdet sträcker sig 20-40 meter framåt från startlinjen. (se avsnitt 2.6)

Ett minst svartvitt varningsflagg ges för filbyten som stör andra tävlingsförare inom detta område. Filbyten som orsakar störningar övervakas av startdomaren som assisterar tävlingsledningen.

## **6.7. Flaggor**

Flagganvisningar

Minimistorleken för flaggorna är 60 x 80 cm.

Flaggor måste användas under tävlingen, och deras betydelse måste förbli densamma. Flaggor kan ersättas med färg- eller ljusskyltar. Minimistorleken för skyltar som används vid huvudflaggpunkten måste vara densamma som för flaggor. Storleken och placeringen av ljussignalerna måste godkännas av baninspektören.

Flaggpersonalen visar flaggorna antingen hållna i en position eller viftande. Att vifta med flaggan bekräftar den grundläggande betydelsen av signalen. När man visar en flagga i en position är det bra att hålla den med en hand, vilket förbättrar synligheten av signalen.

Om ett 2-flaggsystem används visar den föregående eller hjälpflaggpunkten också två gula flaggor i position som förvarning.

Felaktig körning under tävlingen är förbjuden och leder minst till en varningsflagga, vilket innebär en varning med en svart-vit flagga, och om det upprepas inom samma tävling kan det leda till olika typer av påföljder. Det är tävlingsledaren som bestämmer om utdelningen och visningen av svart-vita, svart-orange och svarta flaggor. Mörka flaggor gäller från beslutets tidpunkt, även om de inte kan visas för föraren vid starten. I flerdagars tävlingar gäller inte de flaggsignalerna som fås den första dagen på den andra tävlingsdagen när samma klass fortsätter tävlingen. Om en förare deltar i flera klasser är flaggsignalerna klassspecifika.

Betydelsen av flaggorna som används i allmänhetens klass är som följer:

## 1. SÄKERHET FLAGGA



**Oranssi**  
Turvalippu

Säkerhetsflagga/orange flagga

Den orange säkerhetsflaggan används under tävlingsledningens tillsyn. Arrangören måste reservera en plats för säkerhetsflaggan på banans centrala område. Säkerhetsflaggan måste vara synlig för sändaren och tävlingsledningen, och flaggviftarens synfält bör omfatta hela banområdet. Om det finns synhinder kan en hjälpflagga användas under huvudflaggans tillsyn. Säkerhetsflaggan hissas när tävlingsledningen utför en stängningsrunda på banan och sänks när den första starten kan äga rum. I fortsättningen hissas säkerhetsflaggan när den aktuella starten har avslutats, och sänks när nästa start kan äga rum.

## 2. BLÅ-VITT



Blå-vit flagga

Startflaggan är vanligtvis landsflaggan. Om den inte används ska en blå-vit flagga enligt bilden användas. Den blå-vita flaggan fungerar som startflagga för den första varvningsturen och som startflagga när flaggsignal ges.

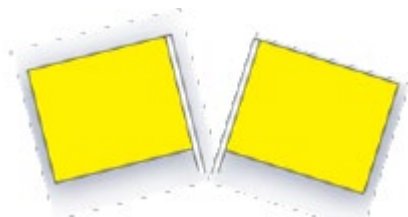
## 3. GUL



Gul flagga

Inom området för den gula flaggan (1 viftande gul flagga) finns en farlig situation som kräver att föraren saktar ner och vid behov stannar. Det är förbjudet att passera där flaggan är i kraft. När den gula flaggan visas är omkörning tillåten efter att hindret eller farosituationen som orsakade flaggningen har passerat.

### 3.1. TVÅ GULA FLAGGOR



Två (2) viftande gula flaggor: sänk hastigheten betydligt, överskrid inte, förbered dig för att svänga eller stanna. När banan är kraftigt blockerad, ett fordon har fastnat i en farlig position eller en tävlande fortfarande är i det flaggade fordonet, visas två viftande gula flaggor vid den flaggpunkt där händelsen inträffar. Det finns hinder/hinder och/eller banövervakningspersonal arbetar på banan/vid sidan av banan. När två (2) gula flaggor visas är omkörning tillåten efter att det hinder eller farosituation som orsakade flaggningen har passerat.

### 4. VIT



Vit flagga

Flaggan viftas för att indikera för föraren att det finns en betydligt långsammare fordon framför honom på den del av banan som övervakas av den aktuella flaggplatsen. När den vita flaggan visas samtidigt med den gula flaggan ger den vita flaggan tillstånd att endast passera det långsamt rörliga fordonet.

### 5. GUL/RÖD



Gul/röd randig flagga

Visas för förarna utan att viftas för att indikera att det på den delen av banan efter flaggan är mindre grepp. Flaggan ska visas under hela starten. Den operativa chefen för tävlingen bestämmer när den gula/röda flaggan ska tas bort från flaggplatsen.

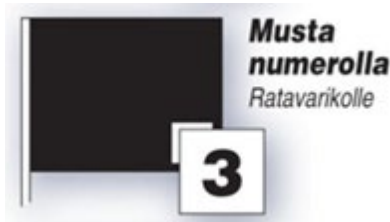
## 6. SVART/VIT



### Svartvit flagga

Svartvit flagga (MV) är en varning till föraren. Tävlanen fortsätter sitt lopp till målet med beaktande av eventuella misstag de kan ha gjort. En andra varning med en svartvit flagga för samma tävlande inom samma klass i samma tävling resulterar i en svart flagga (M) och diskvalifikation från det aktuella klassens start. Efter varje start måste tävlingsnumret för alla tävlande som erhållit en svartvit flagga under loppet omedelbart publiceras på tävlingens officiella anslagstavla. Samtidigt ska den utfärdade flaggan och orsaken till utfärdandet anges.

## 7. SVART



### Svart flagga

Tävlingsledaren diskvalificerar en tävlandes prestation i starten genom att tilldela dem en svart flagga (M). Deras resultat i starten är enligt avsnitt 6.13. Tävlanen har inte längre möjlighet att fortsätta i de följande starterna inom samma klass och de kommer inte att avancera i rankingen. Tävlingsledaren kan döma ut en dubbel svart flagga (2xM) för en allvarlig överträdelse. I elimineringstävlingar gäller den hittills uppnådda resultatet och tävlaren får då resultatet enligt avsnitt 6.13 i kvalomgångarna eller finalerna. Två svarta flaggor inom samma klass för samma tävlande leder till diskvalificering från den klassens tävling, och domarkommittén kan stänga av tävlanen från hela tävlingen. När en tävlande visar en svart flagga ska de sluta tävla och köra till sitt parkeringsområde vid nästa besök i depån. Om man inte följer en svart flagga kommer en annan svart flagga (2xM) att ges. Efter varje start ska tävlingsnumret för alla som fått en svart flagga omedelbart publiceras på tävlingens officiella anslagstavla. Samtidigt ska den utfärdade flaggan och orsaken till utfärdandet anges. Om felaktig körning leder till diskvalificering från den klassens tävling och eventuella ytterligare åtgärder från AKK:s sportgrupp, kommer domarkommittén att behandla händelsen och fatta beslut om diskvalificering från antingen den klassens tävling eller hela tävlingen. I andra fall är det tävlingsledaren som beslutar om diskvalificering från den klassens tävling (t.ex. två svarta flaggor).

## 8. SVART-ORANGE



### Svart-orange flagga

Informerar tävlanden om att det finns en mekanisk fel i deras bil som hotar deras egen eller andras säkerhet. Flaggan visas stationärt och tävlarens nummer visas också. Den svart-orange flaggan kräver att tävlanden avbryter sitt race, och deras resultat i starten fastställs enligt punkt 6.13. När en tävlande visas en svart-orange flagga ska de avbryta tävlingen och köra till sitt parkeringsområde vid nästa besök i depån vid utgången. Om man inte följer en svart-orange flagga kommer en svart flagga (M) att ges. Efter varje start ska tävlingsnumret för alla som fått en svart-tonad flagga omedelbart publiceras på tävlingens officiella anslagstavla. Samtidigt ska den utfärdade flaggan och orsaken till utfärdandet anges.

## 9. RÖD



### Röd flagga

Röd flagga viftas för tävlandena endast på order av tävlingens operativa ledare, när det är nödvändigt att avbryta träningen eller tävlingen. Alla tävlande måste omedelbart minska sin hastighet och köra till startens uppsamlingsområde. Om nödvändigt ska man vara beredd att stanna. Omkörning är förbjuden. Från det att de röda flaggorna hissas blir alla bilar som deltar i tävlingen under parc fermé-reglerna. Tävlingens chef beslutar vilka tävlande som har rätt till en omstart baserat på de avbrutna startflaggorna och tävlingshändelserna.

## 10. RUTIG FLAGGA



### Rutig flagga

Mållinjen. En svart-vitrutig flagga: Avslutningen av tävlingen eller dess del.

### **6.7.1 Visning av flaggor**

Flaggor som bestämts av tävlingsledningen visas för tävlande vid huvudflaggpunkten. Tillsammans med flaggan visas numret på den tävlande som flaggan har delats ut till. Flaggor gäller från beslutsögonblicket, även om de inte hinner visas för den tävlande.

### **6.7.2 Nummerskylt**

Storleken på nummerskylten som visas tillsammans med markeringflaggorna är A3-A2. Färgerna på bakgrunden och numren ska klart skilja sig åt (t.ex. vit/svart). Det rekommenderas att arrangörerna skapar en fast nummerskylt med roterande nummerserier. Användning av elektronisk nummerskylt är tillåten.

### **6.7.3 Andra markeringar**

Färgerna på bakgrunden och numren på andra markeringsskyltar ska klart skilja sig åt (t.ex. vit/svart). Användning av elektronisk markeringsskylt är tillåten.

## **6.8. Flagschema**

Felaktigt körande i tävlingen är förbjudet och leder till minst användning av en varningsflagg, det vill säga att en varning ges med en svartvit flagg, och vid upprepade överträdelser i samma tävling kan det leda till olika grader av påföljder. Beslut om utdelning och visning av svartvita, svart-orange och svarta flaggor fattas av tävlingsledaren.

Svartnyansade flaggor gäller från och med beslutet, även om de inte hinner visas för föraren under starten.

Flagschemat är följande:

Svartvit flagg är en varning, en andra varning, det vill säga en svartvit flagg i samma klass i samma tävling till samma förare, leder till en svart flagg och diskvalifikation från den aktuella klassens start.

Svart-orange flagg beordrar föraren att avsluta sitt lopp och hans resultat i starten fastställs enligt avsnitt 6.13.

Tävlingsledaren diskvalificerar förarens körning i starten när han beslutar att beordra en svart flagg. Hans resultat i starten är enligt avsnitt 6.13. Föraren har inte längre möjlighet att delta i följande starter i samma klass och kommer inte att avancera i poängtabellen. Tävlingsledaren kan utfärda en dubbel svart flagg för en grov överträdelse.

I elimineringstävling gäller resultatet som har uppnåtts hittills, och föraren har då resultat i omgångar eller finaler enligt avsnitt 6.13.

Två svarta flaggor i samma klass i samma tävling för samma förare resulterar i diskvalifikation från den aktuella klassens tävling, och domstolen kan diskvalificera föraren från hela tävlingen.

När en förare visas en svart eller svart-orange flagg måste han sluta tävla och köra till sin parkeringsplats när han kommer till utgången från banan nästa gång.

För att inte ha uppvisat den svarta flaggan och den svart-orange flaggan kommer en andra svart flagg att delas ut.

Alla förare som har fått en svartflagg under starten måste numreras och deras nummer ska omedelbart publiceras på tävlingens officiella anslagstavla efter starten. Samtidigt ska den utdelade flaggan och orsaken till utdelningen anges.

Om felaktigt körande leder till diskvalifikation från den aktuella klassens tävling och eventuella ytterligare åtgärder från AKK:s idrottsgrensförbund kommer domstolen att behandla händelsen och fatta beslut om diskvalifikation från den aktuella klassens tävling eller hela tävlingen. I andra fall fattar tävlingsledaren (till exempel två svarta flaggor) beslut om diskvalifikation från den aktuella klassens tävling.

I en flerdagstävling gäller inte flaggutdelningar som gjorts under den första dagen för den andra tävlingsdagen, när samma klass fortsätter tävlingen.

Om en förare deltar i flera klasser i tävlingen är flaggutdelningarna klassspecifika.

## **6.9. Tävlingsövervakare och övervakning av körhändelser**

Övervakning av körhändelser under tävlingen utförs av tävlingsövervakare tillsammans med tävlingsledaren. Tävlingsövervakaren måste ha minst ett giltigt nationellt tävlingslicens eller grundläggande hastighetsfunktionärlicens och dessutom en giltig JM-examen eller banelicens. Det rekommenderas att tävlingsövervakaren är en person som själv har tävlat. Tävlingsövervakarna övervakar körhändelserna inom sitt eget område och rapporterar sina observationer till tävlingsledaren. De måste ha direkt kommunikation med tävlingsledaren under tävlingen. Tävlingsövervakarens övervakningsområde omfattar flera områden för banövervakningspunkter. Vid behov placeras de något bort från banövervakningspunkten för bättre sikt över övervakningsområdet. Tävlingsledaren fattar beslut om körhändelser baserat på sina egna observationer och de från tävlingsövervakarna.

### **6.9.1 Felaktig körning**

Tävlingsledaren ska döma flaggning om en tävlande begår felaktig körning. Flaggningen kan vara antingen en varning (MV) för lindrig felaktig körning eller diskvalifikation (M) för grov felaktig körning.

Exempel på felaktig körning inkluderar:

Blockering (MV / M)

Påkörning (MV / M)

Tryckning (MV / M)

Påkörning bakifrån, upprepade påkörningar bakifrån (MV / M)

Utanför banan (MV / M)

Upprepad förlust av fordonskontroll (MV / M)

Farlig körning (MV / M)

Omkörning inom påverkningsområdet för gult flagg (M)

Kollision med flaggad hinder eller barriär (M)

Körning mot körriktningen (MV / M)

Tävlande fortsätter att tävla efter mållinjen eller kolliderar med en annan tävlande efter flaggningen (MV / M)

Om felaktig körning leder till att en annan tävlandes placering påverkas avsevärt eller avgörande på grund av den felaktiga körningen måste den tävlande alltid få en svart flagg.

### **6.10 Avbrott med röd flagga**

Om tävlingsledningen av särskilda skäl anser det nödvändigt att avbryta eller omstarta starten ska starten avbrytas med en röd flagga. Röd flagga blir verksam när beslutet fattas, även om flaggan inte visas för tävlande innan vinnaren av starten har passerat mållinjen. Om starten avbryts med en röd flagga måste tävlingen startas om som sista starten i den pågående tidsschemat.

De tävlande som hade deltagit i den avbrutna starten har rätt att delta i omstarten. De tävlande som har fått en svart flagg i den avbrutna starten får dock inte delta i omstarten. Av säkerhetsskäl kan tävlingsledaren besluta att utesluta en eller flera tävlande som har orsakat avbrottet med en röd flagga. Placeringen för en tävlande som uteslutits av säkerhetsskäl bestäms på samma sätt som för de tävlande som inte har startat, dock kommer den uteslutna tävlanden att placeras sist bland dem.

En tävlande som har fått en svart-orange flagg får delta i omstarten om han hinner reparera felet som orsakade flaggningen. Tävlande som har avbrutit innan den röda flaggan måste se till att deras fordon är i tävlingskick innan de får delta i omstarten. För de tävlande som har vält innebär detta att fordonet måste godkännas i en omkastning och att föraren måste godkännas av hälsovårdspersonalen för att fortsätta tävla.

Tävlande som har uteslutits från en start på grund av arrangörens fel har rätt att delta i omstarten. Alla andra flaggningar och beslut som gäller den avbrutna starten (utom svart-orange, om felet har åtgärdats) gäller även vid omstarten. Reparationen av felet i fordonet bedöms av kontrollanten på startupsamlingsområdet. Annars betraktas omstarten som tävlandens start i den starten. Alla andra fall betraktas som force majeure-situationer och starten startas inte om.

### **6.11 Avbrott**

En tävlande anses ha avbrutit om de inte har passerat mållinjen inom två (2) minuter från den tävlande som vann den aktuella starten. Avbrottsplatsen är det två (2) minuters märket.



En tävlande anses ha avbrutit om de blir omkörd av ledaren under samma varv. Avbrottsplatsen är platsen där omkörningen ägde rum.

En tävlande anses ha avbrutit om de lämnar banan och går in på utgången eller parkeringsområdet före flaggningen av mållinjen. Om flera tävlande lämnar banan från samma plats och varv, ordnas deras placering enligt ordningen för att lämna banan, den som lämnade först rankas högre.

En tävlande anses ha avbrutit om de får en svart eller svart-orange flagg. Avbrottsplatsen är den plats där flaggan har delats ut.

En tävlande som stannar längs banan anses ha avbrutit när de lossar sitt säkerhetsbälte och kliver ut ur bilen. Avbrottsordningen är baserad på det avstånd som tävlande har kört längs banan.

När en tävlande har avbrutit måste de omedelbart lämna bilen och stanna i närheten med ett säkert avstånd.

En tävlande som har fått hjälp utifrån, t.ex. skjuts, under tävlingen anses alltid ha avbrutit på platsen där de fick hjälp.

En tävlande som har avbrutit på banan eller start-/insamlingsområdet måste stanna kvar i närheten av sin bil och vänta på bogsering, förutom i fall där arrangören hämtar tävlanden.

## **6.12 Slutförande av starten/heatet**

Starten avslutas när bilen passerar mållinjen efter att schackflaggan har visats.

Arrangören har rätt att flagga av starten från insamlingsområdet till målet innan den angivna varvräkningen är klar, om alla tävlande i starten har en lika chans till avancemang.

Efter att målflaggan har vinkats ska tävlanden försiktigt flytta sig till sitt parkeringsområde.

Bilar får inte flyttas från parkeringsområdet före avslutningen av tävlingen, med undantag för pågående lastnings-session efter att säkerhetsflaggan har sänkts.

## **6.13 Startens/heatets resultat**

Startens resultat bestäms i följande ordning:

De tävlande som har kört hela varvet och kommit i mål i målföljd.

De tävlande som har kört hela varvet och fått en felaktig start bedöms i målföljd.

De tävlande som har avbrutit rangordnas efter det avstånd de har kört, med den som har kört längre rankad högre.

De tävlande som har avbrutit samma avstånd rangordnas efter avbrottets ordning, med den som avbröt först som högre.

De tävlande som har avbrutit och fått en svart-orange flagg rangordnas efter det avstånd de har kört, med den som har kört längre rankad högre.

De tävlande som har fått en svart flagg rangordnas efter beslutets omvända ordning, med den som fick flaggan senast som högre. Avståndet som körts avgör rangordningen, liknande avbrottet.

De tävlande som inte har deltagit rangordnas på slumpmässig plats.

En tävlande som inte har deltagit kan dock inte avancera uppåt i startordningen, förutom i den första starten på dagen.

Lottningen genomförs vid behov av måldomaren.

### **6.13.1 Protesttid**

Tävlandes protesttid är 15 minuter från målgången eller från tävlingsledningens beslut.

### **6.14 Krasch, voltning eller kollision**

En tävlande måste omedelbart avbryta efter en krasch, voltning eller allvarlig kollision och genomgå en första undersökning av tävlingens sjukvårdspersonal. En krasch definieras som när bilen är vinklad minst 90 grader i förhållande till den normala tävlingssituationen (tak mot marken). För att få fortsätta måste tävlanden klara undersökningen och bilen måste passera den tekniska inspektionen.

### **6.15 Uppflyttade**

I heat och finaler placeras uppflyttade tävlande på startlinjen enligt den yttre lediga banan i första kurvan, med den sista uppflyttade på den yttersta banan.

Mellan starter måste tävlande som fortsätter från den tidigare starten ges en serviceperiod på fem (5) minuter efter avslutad start.

Arrangören beslutar och meddelar när de andra tävlande som deltar i nästa start måste vara på startområdet.

## **6.16 Eliminering**

Eliminerade tävlande och de som har kört sitt sista heat får inte röra sina bilar, varken själva eller genom sina assistenter, förrän lastningsförbudets säkerhetsflagg har sänkts. Förbudet gäller inte byte av dubbdäck under vintertid.

En skadad tävlingsbil kan flyttas av tävlingens arrangör med tävlingsledarens tillstånd direkt till transportfordonet under tävlingen eller när säkerhetsflaggen är uppe. Den flyttade bilen omfattas av det normala auktionsförfarandet och måste vara på parkeringsplatsen.

## **6.17 Park Fermé**

Park Fermé är området för förvaring av bilar som har anvisats för mellan- och/eller slutbesiktning, även kallat "karantänområdet". Otillåten åtkomst till området är förbjuden, och ingen service eller reparation får utföras där utan tävlingsledningens tillstånd och övervakning. Bilar får endast tas bort från området med tävlingsledningens tillstånd.

I flerdagstävlingar placeras de bilar som går vidare till nästa dag enligt arrangörens anvisningar på ett område för nattvakt.

När de tävlande som går vidare har avgjorts, får de utföra service- och reparationer på parkeringsplatsen fram till det att bilarna måste lämnas på nattvaktområdet. Ingen del av bilen får dock tas bort från parkeringsplatsen för reparation någon annanstans.

Batteriet får tas bort från tävlingsbilen över natten och tas med någon annanstans för laddning.

## **6.18 Lastning av bilen**

Lastning av bilen på transportfordonet eller borttagning från parkeringsplatsen är förbjuden fram tills säkerhetsflaggen som visar lastningsförbud har sänkts.

Säkerhetsflaggen är uppe tills det sista fordonet som ska säljas har behandlats i auktionsprocessen.

## **6.19 Papper till förbundet**

Dokument skickas till förbundet endast i händelse av händelser som kräver ytterligare behandling eller om ordföranden i domstolen anser det nödvändigt på tävlingsbasis.

# **7. Budgivning**

## **7.1 bud och rätt att sätta bud**

Rätten att lägga ett erbjudande innehas av personer som har en nationell tävlingslicens utfärdad av AKK och som är giltig för det aktuella året. Personer med tävlingslicens måste också ha en giltig JM-examen, JM-debutantkort, bantävlingskörkort eller en huvudfunktionärslicens för hastighet.

Personen måste också ha en fotoidentitet (officiellt utfärdat av polisen, pass, körkort eller fotokort från FPA) som möjliggör identifikation. Dessutom ska personen ha en KITI-utskrift som inte är äldre än en månad. KITI-utskriften måste tydligt visa giltigheten av licenser och utbildningar samt utskriftsdatumet.

Personen skriver ut en KITI-utskrift från KITI-systemet där dessa uppgifter syns. När man lämnar ett erbjudande ska personen visa den utskrivna KITI-utskriften och fotoidentiteten. En mobilversion av KITI-utskriften godkänns också.

En person med rätt att lägga ett erbjudande har rätt att göra ett (1) erbjudande under tävlingsdagen. Genom att underteckna erbjudandet förbinder du dig att följa AKK-Motorsport ry:s regler för allmänna klassen och den aktuella tävlingen. Erbjudandets upphovsman samtycker till att tävlingsarrangören behandlar de personuppgifter (namn) som har lämnats samt publicering av de angivna personuppgifterna i tävlingens kommunikation.

Ett skyddserbjudande är ett erbjudande som riktar sig mot bilen som tillhör erbjudandets upphovsman eller en ungdomsklassens vårdnadshavares skyddsling. Endast tävlande med bilen eller vårdnadshavare i ungdomsklassen får lägga skyddserbjudanden. Avgiften för hantering av skyddserbjudanden är 10 euro/styck, medan avgiften för hantering av alla andra erbjudanden är 30 euro/styck.

Ett erbjudande kan göras för varje bil som har gått igenom förhandsgranskningen och för vilken arrangören har tilldelat en plats att köra. Erbjudandet ska riktas mot en specifik bil baserat på dess tävlingsnummer.

Avgifterna som samlas in genom erbjudanden tillfaller tävlingsarrangören.

För JM SM-liga-tävlingen enligt JM-liga-reglerna punkt 20.21 om erbjudanden.

#### **7.1.1. Tävlande och funktionärer**

I köpförfarandet kan en person under tävlingdagen endast vara antingen en tävlande eller en funktionär.

En tävlande får göra högst fem (5) köperbidanden under tävlingsdagen, varav tre (3) kan vara köp- eller skyddsandelar och två (2) endast skyddsandelar.

En funktionär får göra högst tre (3) köperbidanden under tävlingsdagen.

#### **7.1.2. Tävlande**

En tävlande har rätt att göra köperbidanden i tävlingen från det ögonblick då alla tre av följande villkor uppfylls: 1. Han eller hon har anmält sig till tävlingen på tävlingsplatsen, och 2. arrangören har godkänt denna anmälan. 3. Tävlande har en godkänd bil för tävlingen.

Av de fem (5) erbjudandena kan tre (3) vara skyddsandelar för den tävlande bilen och/eller andra godkända tävlingsbilar. Två (2) av de fem (5) erbjudandena kan endast vara skyddsandelar.

Om en tävlande vill göra köperbidanden för följande dag kan detta göras, förutsatt att hans eller hennes klass inte tävlar nästa dag eller han/hon inte kan vara på plats.

Om en tävlande avbryter sin deltagelse i tävlingen måste han eller hon visa KITI-utskriften när erbjudandet lämnas.

Om en tävlande också är en funktionär i flerdagars tävlingar, måste han eller hon visa KITI-utskriften den dagen erbjudanden görs som funktionär.

Undantag är som följer: Om en tävlande deltar i tävlingen med mer än en bil kan han eller hon också göra fem (5) köperbudanden per bil, förutsatt att han eller hon har deltagit med dessa bilar i den anmälda klassen. Av de fem (5) erbjudandena kan tre (3) vara skyddsandelar för den tävlande bilen och/eller andra godkända tävlingsbilar. Två (2) av de fem (5) erbjudandena kan endast vara skyddsandelar.

Om flera förare anmäler samma bil till tävlingen uppstår fler köprättigheter endast när deltagandet i klassen har skett.

Om en tävlande måste tas till sjukhus under tävlingen kan hans eller hennes representant göra skyddsandelar med tävlingsledarens tillstånd.

En tävlande kan agera som funktionär före och/eller efter sin egen tävlingsklass, med undantag för huvudfunktionärsuppgifter som anges i tävlingstillståndet och besiktning- och köperbudandeuppgifter.

Köperbudanden enligt punkt 7.1.1.

### **7.1.3. Funktionär**

En funktionär har rätt att göra högst tre (3) köperbudanden under en tävlingsdag för vilken som helst godkänd tävlingsbil. Funktionären har köperbudanderätt när han eller hon fungerar som utsedd funktionär i tävlingen.

Köperbudanderätt och/eller andra rättigheter för att skaffa en bil gäller inte tävlingsledarna eller domarna för den aktuella tävlingen.

Arrangören måste upprätta en lista över funktionärer som är berättigade till köperbudanden på tävlingens officiella anslagstavla.

Listan måste vara tillgänglig innan tävlingen börjar och måste innehålla funktionärens namn samt hans eller hennes funktion i den aktuella tävlingen. Listan måste uppdateras vid behov, och förändringar måste meddelas domarna.

### **7.1.4. Ungdomsklassens målsman**

Den utsedda målsman för en juniorförare som är anmäld till tävlingen har rätt att göra högst tre (3) erbjudanden per tävlingsdag (förutsatt att han eller hon har rätt att göra köperbudanden). Dessa kan vara antingen skyddsandelar för förarens bil eller erbjudanden på andra bilar.

Om målsman också är en tävlande i samma tävling upphör denna rättighet, och han eller hon kan endast använda sin rätt som tävlande.

## **7.2. Köperbudandekvitto**

Köperbudandekvittot måste vara minst tvådelad och självkopierande, och alla kvitton måste vara av samma typ och storlek.

På köperbudandekvittot skrivs köperbudandets upphovsmans namn, Motorsport-ID-nummer och bilnummer från vilken erbjudandet görs.

När det gäller ett skyddserbjudande bör ordet "skydd" eller "markerad" läggas till på köperbudandekvittot.

Personen som gör köperbudandet måste med sin signatur bekräfta att uppgifterna på köperbudandekvittot är korrekta och att han eller hon kommer att följa AKK-Motorsport ry:s och den aktuella tävlingens regler.

Om en tävlingsfunktionär eller tävlande gör flera köperbudanden för samma bil bör en bokstavsmarkering (A, B eller C) läggas till på kvittot för att identifiera och särskilja erbjudandena.

Om erbjudanden görs för bilar som inte deltar i försäljningsprocessen den dagen kommer dessa erbjudanden att annulleras efter försäljningsprocessen, och handläggningsavgifterna returneras till de som gjorde erbjudandena.

Eventuella fel i köperbudandeförfarandet hanteras av en domare på plats som övervakar köperbudanden eller vid behov hela domstolen.

Arrangörens kopior av köperbudandekvittot måste förvaras av arrangören i minst två månader.

## **7.3. Plats för köperbudanden**

Platsen för köperbudanden måste placeras så att allmänheten har möjlighet att delta i att göra köperbudanden under tiden för att lämna in dessa erbjudanden. Platsen för köperbudanden ska också meddelas genom en högtalare.

Beroende på tävlingens storlek bör arrangören reservera flera mottagningspunkter för köperbudanden vid den angivna platsen för att snabba på processen. Det rekommenderas minst en punkt för varje 30 deltagande bilar.

Arrangören måste se till att endast en person som gör köperbudandet befinner sig vid erbjudandepunkten samtidigt och att uppgifter om gjorda erbjudanden inte offentliggörs förrän en lista över bilar som är föremål för köperbudanden har publicerats.

## **7.4. Köperbudgivningstid**

Arrangören bestämmer alltid starttiden för mottagning av köperbud.

Tiden för inlämning av köperbud upphör 15 minuter efter att den sista tävlingens vinnare har kommit i mål.

I flerdagars tävlingar upphör tiden för inlämning av köperbud 15 minuter efter publiceringen av listan över bilar till salu, förutom sista tävlingsdagen.

Sluttiden för inlämning av köperbud måste omedelbart offentliggöras av arrangören vid köperbudningsplatsen. Efter att inlämningstiden har upphört måste arrangörens representanter ställa sig i kö, och ingen annan kan lägga till sig i kön.

## **7.5. Köperbudandeprocess A**

Ett köperbud riktas mot en specifik bil baserat på dess nummer.

Köperbuden hanteras vid den angivna köperbudningsplatsen och i köperbudscirkeln.

Om det har lämnats flera köperbud för en bil, genomförs alltid en dragning.

Om alla bud för en bil är skyddsbud, behöver ingen dragning göras.

Dragningen genomförs av en domare som övervakar köperbuden.

Efter dragningen tillkännages och överlämnas köperbudskvittot till "matcharen" i köperbudscirkeln.

När kvittot med det utvalda köperbudet märkt "skydd" kommer in i köperbudscirkeln, måste kvittot och bilens pris vara med. En person under 18 år måste ha en myndig medföljare i köperbudscirkeln.

Om köparen inte vid denna tidpunkt kan betala hela bilens pris eller inte har det rätta köperbudskvittot, överlämnar arrangören ärendet till en övervakande domare som sedan tar det till domstolen. Efter ett sådant fall görs en ny dragning för den bilen.

Alla som lämnar köperbud, eller deras representanter, måste vara närvarande tills affären mellan köpare och säljare har genomförts för den specifika bilen.

Om den som lämnade köperbudet eller deras representant inte kommer till platsen inom rimlig tid efter att ha ropats ut, förlorar de sin köprätt.

Den rimliga tiden bestäms av domaren som övervakar köperbuden. Därefter genomförs en ny dragning för den bilen.

Om det uppstår oklarheter/felaktigheter i dragningen måste köperbudsprocessen omedelbart avbrytas. Om felet konstateras av tävlingens domare/domstol, ska följande åtgärder vidtas:

Om felet gäller bilar som ännu inte har dragits eller sålts, kontrolleras och omorganiserar köperbudskvittorna och bilarna dras igen.

Om felet gäller en bil som redan har dragits och sålts, dras den inte igen. I detta fall är arrangören skyldig att ersätta och betala en dubbel köperbudsavgift för varje felaktigt kvitto. Den övervakande domaren för köperbudsprocessen avgör återbetalningen av avgifter.

Under köperbudsprocessen måste det finnas tillräckligt högljudda utrop, inklusive på depåområdet.

Invändningstiden under köperbudsprocessen är 15 minuter.

### **7.5.1. Köpoptionssystem B**

Bud läggs enligt köpoptionssystem A, men det riktas inte mot någon specifik bil, förutom egna skydd. Eget skydd markeras på papperet med bilens nummer och är endast avsett som eget skydd. Det kan inte bytas ut om ens egen bil redan har sålts tidigare.

Efter att tiden för budinlämning har gått ut blandar arrangören kvittona i en "tunna". Den första som drar ett bud, eller hans/hennes representant (som visar kvittot), får välja om de vill köpa en bil eller

inte. Sedan fortsätter proceduren för nästa och nästa och så vidare, tills antingen alla bud eller alla bilar har sålts. Arrangören har rätt att avsluta budprocessen om alla kvarvarande budlämnare är överens om att de inte längre kommer att köpa några bilar.

Om personen som lämnade budet, eller hans/hennes representant (som visar kvittot), inte kommer inom rimlig tid efter att ha ropats upp, förlorar de sin köprätt. Då hanteras den som lämnade budet som om han/hon inte kunde betala bilens pris (ett bud utan pengar).

När man använder detta köptionssystem måste arrangören ha en tydlig och uppdaterad lista över bilnummer synlig, där varje såld bil omedelbart stryks.

Listan rekommenderas att vara utformad så att varje total alltid börjar på en ny rad och varje nummer finns i en egen ruta på cirka 10-15 cm.

## **7.6. Såld bil och bilens pris**

Personen som får bilen genom köptionssystemet blir dess nya ägare tills köptionssystemet avslutas och den eventuella 15-minuters invändningstiden har löpt ut.

Både den tidigare ägaren och den nya ägaren måste omedelbart flytta till bilens parkeringsplats.

Priset inkluderar alla bilens utrustning, förutom vinterdäck, säkerhetsbälten, Nascar-nät, förarsäte, FIA-krockskyddsåge, som den tidigare ägaren får ta bort. En eventuell in-car-kamera ingår inte i bilens pris.

Alla använda och utbytta delar i tävlingen, även skadade, ingår i priset.

Enligt sommardäcksregeln inkluderas de däck som den tidigare ägaren senast använde (d.v.s. körde i starten) i priset.

Vinterdäcken kan bytas ut mot sommardäck enligt reglerna innan köptionssystemet avslutas.

Bilens pris i köptionssystemet är 2000 euro.

Säkerhetsflaggan sänks när alla köperbudanden har behandlats.

Tillstånd att sänka säkerhetsflaggan ges av den domare som övervakar köptionerna. Ingen får röra de bilar som är föremål för köptionerna innan detta. Det gäller även sålda bilar.

## **8. Priser**

I nationella varmansrallytävlingar kan värdet av en enskild penning- eller sakpris vara högst 5000 €. För JM SM och JM SM/nationella Liga-tävlingar gäller prissättning enligt reglerna för köpanbud.

För JM SM-tävlingar kan arrangören, om så önskas, belöna en tävlande med ytterligare penning- eller sakpriser. Priser och antalet pristagare meddelas senast tävlingsdagen på tävlingens anslagstavla.



## 9. Varmans SM-regler

För finskt mästerskap tävlar man enligt klassens SM-regler. På olika platser och vid olika tidpunkter utförs slutspelen:

JM SM-Allmän

JM SM-Damer, JM SM-Ungdomar och JM-SM Allmän EVK

JM-SM Liga-final

Till SM-tävlingarnas domstol utser fackgruppen alla domare, och alla måste ha en giltig ordförandebehörighet för JM-domstolen.

Undantag gäller för följande JM SM-tävlingar för köpanbud och priskonventioner:

JM SM Allmän

JM SM Ungdomar/Damer & EVK

Köpanbudets pris 40€ / bud

Skyddspriset 20€ / bud

Köpanbudspriset fördelas för varje klass enligt följande:

Arrangören behåller 50% av varje klass köpanbudspris. Den andra 50% av köpanbudspriserna fördelas baserat på klassens köpanbud. Pengarna fördelas jämnt bland deltagarna baserat på antalet deltagare, där 10% av förarna har rätt till penningpriset, men A-finalisterna har alltid rätt till penningpriset.

Beräkningsmetod:

Pengar från A-finalen delas mellan startberättigade

80 förare, priset delas mellan de 8 bästa

90 förare, priset delas mellan de 9 bästa

127 förare, priset delas mellan de 12 bästa

130 förare, priset delas mellan de 13 bästa

osv.

Pengarna betalas till de angivna bankkontona inom fjorton (14) dagar efter tävlingen. Starten i SM-tävlingen sker med ljussignal. Närmare bestämmelser om ljussignalen finns i avsnitt 6.4. Vid SM-tävlingen används elektroniska överträdelsekontrollenheter vid varje startplats.

SM-tävlingarna ska utföras enligt normal tävlingspraxis och SM-status. Alla förare som anmält sig enligt reglerna godkänns för tävlingen. Efteranmälan är möjlig om arrangören godkänner det enligt efteranmälningsregeln (5.4), senast dagen före tävlingen.

Bilen som anmäldes till SM-klassen får inte delta i andra klasser, och bilen anmäld till en extra klass får inte delta i SM-klasserna.

#### 9.1. Allmän JM-SM-tävling

Tävlingen kan arrangeras som en 1-, 2- eller 3-dagars tävling.

#### 9.2. Damer JM-SM-tävling/Ungdom JM-SM-tävling

Tävlingen för klasserna är en 1- eller 2-dagars tävling. Klasserna körs parallellt.

#### 9.3. JM-SM Liga-final

Tävlingen arrangeras enligt JM-ligareglerna och årligen publicerad ligaförordning.

#### 9.4. JM-SM EVK

Tävlingen arrangeras tillsammans med JM SM Ungdom och JM SM Damer. Tävlingsarrangören har möjlighet att köra alla klasser parallellt eller på separata dagar.

## 10. Tekniska föreskrifter för allmänna klassen

### 10.1. Definition

Endast slutna serietillverkade personbilar med minst 4 sittplatser godkänns som tävlingsbilar. Dessa bilar måste vara i hel och säker skick. Det måste ha tillverkats minst 2500 likadana bilar under 12 på varandra följande månader.

Sportbilar och jämförbart mycket kraftfulla bilar i originalskick är inte tillåtna. Exempel på sådana bilar inkluderar Porsche 911, Porsche 944, BMW M3, osv. Föraren måste alltid se till att bilen är godkänd för tävling i JM-klassen genom att konsultera AKK.

Bilar som tidigare klassificerats som grupp 2, 4 eller B och som har flerventilmotorer är inte heller tillåtna.

Bilarna måste uppfylla tekniska, säkerhets- och allmänna föreskrifter.

Föraren måste alltid kunna visa bevis på bilens serietillverkning och dess cylinderblock.

Bilens tre olika delar är motorrummet, förarutrymmet och bagageutrymmet.

I bilar med mitt- eller bakmonterad motor är bagageutrymmet i bilens främre del.

### 10.2. Tillåtna ändringar och tillägg

Tillsats av ämnen och delar är förbjudet, såvida det inte är särskilt tillåtet i dessa föreskrifter.

Under tävlingen kan du byta ut en trasig del mot en liknande hel, men alla använda och utbytta delar i tävlingen, inklusive trasiga, ingår i inlösenpriset.

#### 10.2.1. Vikter

Bilarna måste uppfylla följande minimivikter enligt den faktiska kubikvolymen i tävlingsskick utan förare.

max

1050 cm<sup>3</sup> 550 kg

1250 cm<sup>3</sup> 600 kg

1450 cm<sup>3</sup> 650 kg

1650 cm<sup>3</sup> 710 kg

1680 cm<sup>3</sup> 710 kg

1850 cm<sup>3</sup> 760 kg

2050 cm<sup>3</sup> 790 kg

2250 cm<sup>3</sup> 870 kg

2500 cm<sup>3</sup> 970 kg

3000 cm<sup>3</sup> 1070 kg

över 3000 cm<sup>3</sup> 1170 kg

I vikttabellen har 1680 cm<sup>3</sup> kubikvolymen på motorn som tillhör bilmodellen och 1650 cm<sup>3</sup> kubikvolymen på bilen med främmande motor har samma vikt på 710 kg.

### 10.2.2. Tilläggs vikter

Tilläggs vikter måste vara enhetliga metallblock. Tilläggsvikterna placeras i bilens tänkta bagageutrymme och/eller kupégolvet vid det ursprungliga passagerarsätet bredvid bilföraren.

Platsen där vikten placeras ska förstärkas genom svetsning med en fast metallplatta med en tjocklek av minst tre (3) mm och högst åtta (8) mm. Vikten måste säkras med minst tre tio (10) mm bultar genom vikten och den förstärkta basen. I sittbrunnen ska förstärkningsplattan vara svetsad till tröskellådan och till den centrala tunneln minst 50 % av sidans längd. Förstärkningsplattan ska vara minst 40 cm mätt i bilens längdriktning.

Vikten måste ha plombningshål. Tilläggsvikten antecknas i besiktningsprotokollet av besiktningsansvarig. Tilläggs vikterna behöver inte byggas in.

### 10.3. Kaross

Karossens exteriör måste förbli original, med undantag för stänkskärmar och bakhuvens på en bil med bakmotor. Korgen ska vara tillverkad av originalmaterial, med undantag för de undantag som nämns separat. Dekorlister och tröskellister kan tas bort.

Karossstrukturen på den del som omger hytten måste ha åtminstone den ursprungliga styrkan och de bärande strukturerna får inte ändras på ett sätt som försvagar den, t ex rambalkarna fram och bak. Materialstyrkan måste bibehållas.

Reservhjulet måste tas bort och reservhjulshuset får tas bort.

Om bilens drivtyp (fram-, bakhjulsdrift) ändras, kan nödvändiga ändringar göras på karossen för att installera växellåda, transmissionsaxlar, axlar och fjädring.

Om de ursprungliga rambalkarna har ändrats eller tagits bort ska yttermåttarna på de nya rambalkarnas rör eller balk vara minst 40x40 mm och högst 60x60 mm. Väggtjocklek minst tre (3) mm och högst sex (6) mm. Rör eller balkar måste vara magnetiskt material. Om rambalkarna inte är original måste de ha ett sex (6) mm inspektionshål för kontroll av väggens tjocklek.

Skydd av den bakre delen av kardan- och framhjulsdrevena bilar från insidan av karossen är tillåtet med ett material som är starkare än en (1) mm, dock inte mer än fyra (4) mm

Stötfångare:

De främre stötfångarna måste tas bort med sina monteringsfästen, om stötfångaren inte är en del av karossen. Den bakre stötfångaren kan tas bort genom att samtidigt ta bort dess fästjärn.

Dragkrok:

Dragkroken med dess fästen måste tas bort.

Kardantunnel:

Kardantunneln är fri, men dess materialstyrka måste åtminstone matcha den ursprungliga styrkan. Om den byggs om ska den svetsas fast i bilens bottenplatta eller rambalkar.

I annat fall är ljusning och strukturella förändringar av kroppen genom att farligt försvaga kroppens struktur förbjudna. Materialet som används för förstärkning får inte vara mer än en (1) mm tjock plåt.

Stänkskärmar:

Stänkskärmarna måste sträcka sig över däckets kant och täcka minst en tredjedel (120°) av hjulets omkrets, så att minst 90° täckning kvarstår på baksidan av det vertikala planet som går genom hjulets mitt. Rejåla stänkskydd är tillåtna, max 7,5 cm/sida. Gummi etc. får endast användas på den yttre delen av däckkanten, mätt från däckkantens vertikallinje. Stänkskärmarna ska vara originalmaterial eller bytas ut mot stänkskärmar av plåt.

Nedre pansar:

Underredet ska sitta på insidan av karossens konturer. Tjockleken på stålplåten får inte överstiga sex (6) mm. Om materialet är vatten, filmplywood eller annat lätt material kan bottenpansringen vara tjockare.

Bogseröglor:

Bogseröglorna ska sitta på insidan av bilens konturer, både fram och bak. Slingornas innerdiameter är minst 40 mm och de måste målas för att vara väl synliga. Materialtjockleken på öglorna är inte mer än 15 mm. Produktnummer:

Produktnumret ska vara original eller omstäplat under besiktningsansvarigs överinseende, i så fall märks det på besiktningskortet.

Avgasrör:

Änden på avgasröret ska sluta på utsidan av karosslinjen bakom bilen minst 10 cm. Dessutom minst 10 cm och högst 45 cm över marken eller i området mellan framkantens bakkant och bakhjulet, då får det inte sluta under bilen eller komma utanför karosslinjen.

Avgasröret får inte tränga igenom några andra karossdelar än bakkjolen och/eller stötfångaren bak på bilen och tröskeln i området mellan framdörrens bakkant och bakhjulet. En tunnel får byggas för avgasrör och ljuddämpare, varav minst 2/3 ska vara öppen utåt.

Avgasröret och ljuddämparen kan vara svetsade och/eller bultade till karossen och bakramen, materialhållfastheten för monteringsfästena är högst sex (6) mm.

### 10.3.1. Motorrum

Motorrummet är ett slutet utrymme som omger motorn med fasta eller avtagbara karosdelar och/eller paneler.

Motorrummet på bilar kan skyddas från insidan av karossen med skyddsror (högst 2 st), vars maximala materialhållfasthetsmått är; fyrkantror 60x60x4 mm och konstruktionsror / möbelror diameter 62 mm och vägg tjocklek fyra (4) mm. Ett fem (5) mm hål måste borraras i skyddsroren för kontrollmätningen. Rören får anslutas till varandra med mellanror av samma storlek och det får inte finnas fler än tre (3) av dem. Rören ska vara ihålliga, dvs de får inte användas som plats för extra vikter.

Bilar ska vara utrustade med en oljeuppsamlare på minst tre (3) liter. Exklusive original stängt vevhussystem. Oljeuppsamlarens materialtjocklek är max tre (3) mm. En oljeuppsamlare av metall rekommenderas.

Motorn måste passa i den ursprungliga platsen och utrymmet, med hänsyn tagen till eventuell rörelse av brandväggen och bytet av den bakre huven som är tillåten i bilar med bakmotor. Motorn måste vara placerad i motorrummet och kardantunneln är inte ett motorrum. Som ett undantag från föregående mening; Du kan ändra ritmetoden. Platsen för motorn är ledig antingen vid bilens främre ände eller på baksidan, med hänsyn tagen till eventuell omplacering av brandväggen. Motor och växellåda

lådan måste fästas stadigt och säkert.

En ändring av motorns placering är tillåten. Motor enligt avsnitt 10.6 eller 10.6.1.

#### 10.3.2. Cockpit

Du kan ta bort bilens inredningsdetaljer. De delar av kroppen vars enda funktion är att fästa delar av klädseln kan tas bort, om det är nödvändigt att installera säkerhetsramen. Sätena ska också tas bort.

Åtminstone en invändig backspegel är obligatorisk. Om golvet vid förarsidan har modifierats vid fastsättning av sätet så att den tvärgående stödbalken har tagits bort från golvet, ska den ersättas på lämpligt ställe framför sätesskenorna mot ett möbelror på minst 30x30x3 mm genom svetsning i golvet.

#### Brandväggar:

I bilar med bakmotor får brandväggen inte flyttas mer än 40 cm. Denna 40 cm förskjutning mäts från den övre fästpunkten på baksätets ryggstöd.

Brandväggar ska vara täta mellan hytten och motorn, bränsle, oljetankar och kylvatten.

Brandväggen ska vara av magnetiskt material/metall.

Brandväggar får flyttas mot stugan med max 30 cm, mätt vinkelrätt mot den ursprungliga brandväggen. Om brandväggen bildar en huskonstruktion utförs mätningen från väggen på motorrumssidan av huset. Om platsen för den ursprungliga brandväggen inte kan verifieras, får brandväggen inte flyttas upp till vindrutans nedre kant, brandväggens nya placering bestäms från vindrutans nedre kant i breddriktningen från mitten av bil. Öppningar motsvarande extra luftintag får göras i brandväggen, med ett avstånd på minst 50 mm mellan dem.

I bilar med årsmodell 1990 eller senare och motorn är placerad bak i bilen, brandväggen

du kan börja bygga bakom huvudbågen, och begränsningen på 40 cm förskjutning som nämns i regelboken gäller inte för den.

Den maximala höjden på brandväggen är den nedre kanten på de bakre sidorutorna och den nedre kanten på alla bakluckors fönster. I detta fall måste säkerhetsbältena fästas baktill. Bilaga J III Art. 253 Säkerhetsföreskrifter i avsnitt 6.2. i enlighet med.

Olje- eller vattenrör:

Om bränsle-, olje- och/eller vattenrören dras separat genom hytten, måste de skyddas med metallkåpa och placeras i golvnivå eller högst i höjd med tröskelhuset/kardantunneln (vattenrör i maxhöjd av 50 cm från golvet) åtskilda från elkablarna, och de får inte ha skarvar på hyttdelen.

Explosionsskydd:

Explosionsskydd i stål, minst 6 mm stålplåt, obligatoriskt i EVK-bilar med brandvägg flyttad eller ändrad från ursprunglig plats.

Explosionsskyddet ska vara minst 150 mm brett och placerat i linje med svänghjulet/kopplingen.

Skydd måste göras för hela området som vetter mot hytten. Dessutom måste svänghjuls-/kopplingsområdet skyddas med minst 10 mm tjockt 150 mm brett tyggummi genom att tyggummit placeras ovanpå växellådan. Vävnadsgummi är obligatoriskt i alla kraftuttags- och framhjulsdrivna bilar.

Luftintag:

Ledningen av luft genom kabinen tillåts med en metallkanal av god kvalitet av magnetiskt material (max 2 st) när sidoluftintaget används. Högst två (2) extra luftintag får placeras på frontluckan eller främre huven, högst två (2) på bakluckan och högst två (2) på baksidan av bilen i området mellan dörrens mittpelare och de vertikala planen som passerar genom bakaxeln, men inte i sidorutorna den horisontella nivån av underkanten till högre. Det ska finnas ett avstånd på minst 50 mm mellan öppningarna. Form rund eller kvadratisk, diameter eller sidolängd högst 200 mm. De extra luftintagsöppningarna måste täckas med ett metallnät med en maximal maskstorlek på 15 mm.

### 10.3.3. Bagageutrymme

Bagageutrymmet avser allt utrymme som är skilt från hytten och motorrummet och som finns inne i bilen.

Detta utrymme begränsas i längdriktningen av en fast struktur som tillhandahålls av tillverkaren och/eller av baksätens rygg och/eller, om möjligt, ryggstödet lutar inte mer än 15° bakåt från vertikallplanet. Detta utrymme begränsas i höjddel av en fast struktur och/eller avtagbar del som tillhandahålls av tillverkaren, eller i avsaknad av dessa begränsas detta utrymme av ett horisontellt plan som löper i höjd med vindrutans nedre kant

Om batteri och bränsletank har ett eget utrymme i detta tänkta bagageutrymme måste de vara åtskilda av en tät skiljevägg och ha en egen ventilation.

Om batteriet och bränsletanken är placerade på sin ursprungliga plats utanför hytten, behöver du inte bygga ett separat rum.

#### 10.3.4. Dörrar och luckor Dörrar:

Förardörren och framdörrarnas manövrering ska hållas liknande originalet och vara av originalmaterial. På samma sätt måste utvändiga gångjärn, dörrhandtag och dörrlås behållas som original och funktionella. Dörrarna kan lättas upp i strukturen. Beklädnaden på förarsidans dörr kan bytas ut mot en aluminiumplåt som är minst en (1) mm tjock eller en metallplåt med motsvarande styrka. I fyrdörrarsbilar ska bakdörrarna svetsas igen. Fönsterlyftare

vevar och mekanismer kan tas bort.

Dörrarna måste vara stängda eller åtminstone ytterligare låsta under körning. Ytterligare låsning av förarsidans dörr ska ske med ett kraftigt gummiband eller liknande. Däremot ska föraren och räddningspersonalen vid behov få upp dörrarna. Originallåsen på de främre och bakre facklocken måste tas bort. De ska säkras med minst två extra låsanordningar, i vilka saxkombinationer som kan öppnas utan verktyg ska användas. Luckor:

De främre och bakre fackskydden kan vara lätta i strukturen. Fästningen ska vara minst fyra punkter totalt. En ändring av motorrumskåpan är tillåten så att de mekaniska delarna får plats i innanför motorluckan. Höjden på "Scoop" får inte överstiga 10 cm. I bilar med bakmotor tillåts även en upphöjd kant på upp till 10 cm som ska ligga nära både luckan och karosslinjerna. I bilar med bakmotor är det tillåtet att flytta bakluckan bakåt med 10 cm under ovanstående förhållanden.

Det är tillåtet att lägga till ett stänkskydd på bilens främre lucka för att skydda vindrutan. Den får inte vara mer än 10 cm hög och inte mer än den främre luckans bredd. Materialfritt.

Det är förbjudet att använda stabilisatorvingar.

Bakluckan kan perforeras i området mellan originalbakljusen. Om hålen är större än 15 mm måste ett metallnät installeras för att skydda hålen.

Luckorna ska vara av originalmaterial eller ersättas med plåtluckor.

#### 10.4. Glasytor

Vindrutan måste vara laminerat glas eller minst tre (3) mm tjock polykarbonatplast. Vid borttagning av det laminerade glaset ska säkerhetsramen svetsas fast i fönsterstolpen 100 mm från båda sidor. Skador på vindrutan som tydligt hindrar förarens sikt är förbjudna. Att göra en bländskydd på vindrutans överkant är tillåtet (max 10 cm hög, t.ex. tejp)

Originalglaset på båda ytterdörrarna måste tas bort.

Fönsteröppningen på båda ytterdörrarna måste skyddas med ett metallskyddsnät och/eller minst ett (1) mm tjock polykarbonatplast. Maskstorleken på skyddsnätet är max 25 mm och tjockleken på tråden är minst 1,5 mm. Infästning sker genom skruvning och/eller svetsning.

Övriga glas kan ersättas med minst tre (3) mm tjock klarplast eller minst en (1) mm tjock polykarbonatplast.



Alla utom de bakre sidnummerfönstren ska vara det

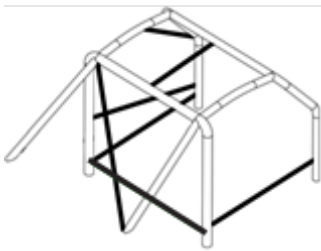
det är förbjudet att använda transparenta filmer och färgämnen i fönstren. Bilens originaltonade glasögon är tillåtna.

Bakre sidorutor, d.v.s. nummerrutor, kan bytas ut mot en plåt.

## 10.5. Säkerhetsutrustning

### 10.5.1. Skyddsbur

Bilaga J avsnitt III Art. En säkerhetsram enligt 253, ett längsgående stöd för dörrnivå på båda sidor av bilen, ett tvärgående stöd för bakre gavelbåge, ett diagonalstöd och takförstärkning är obligatoriska.



Fortsättning av front- och huvudbågen är förbjuden. Det är förbjudet att förlänga alla rör i säkerhetsramen för bilar med ett besiktningskort som erhållits efter 1 januari 2014. Exklusive frontskydd för bakmotoriserade bilar. I JM-klassen är löstagbara skarvar i säkerhetsbygeln förbjudna.

I säkerhetsramen är användning av ett falsat rör tillåtet om den nominella dimensionen på rörets diameter och materialhållfasthet är minst 42,4x3,2 mm och samma rör används i hela säkerhetsramen. De tjockare yttermåttarna på huvudbågen (45/50 mm) är inte obligatoriska i JM-klassen. .

Förstärkningarna av hörn- och tvärfogarna på störtbågarna är inte obligatoriska i JM-klassen.

Säkerhetsburens stoppning:

Den del av säkerhetsramen som är nära hjälmen ska vara stoppad med stötskydd enligt FIA standard 8857-2001 typ A (Se FIAs tekniska lista nr 23)

Material:

Endast rör med cirkulärt tvärsnitt är tillåtna. Vid val av stålqualität bör man vara uppmärksam på goda töjnings- och svetsegenskaper. Om rörets cirkulärhet ändras vid böjning måste förhållandet mellan den minsta diametern och den största i det röret vara större än 0,9.

Materiaali	Minimi veto-lujuus	Minimimitat	Käyttökohde
Teräsputki saumallinen*	ei määritelty*	42.4 x 3.2* (1.669"x0.126")*	Koko turvakehikko, käytettäessä vain saumallista putkea.*
TAI			
Materiaali	Minimi veto-lujuus	Minimimitat	Käyttökohde
Teräsputki, Kylmävedetty, saumaton puhdas hiiliteräs, hiilen enimmäismäärä 0.3 %	350 N/mm <sup>2</sup>	45 x 2.5 (1.75"x0.095") tai 50 x 2.0 (2.0"x0.083")	Pääkaari (piirroset 253-1 ja 253-3) tai si- vukaaret ja taka poikit- taistuki (piirros 253-2)
		38 x 2.5 (1.5"x0.095") tai 40 x 2.0 (1.6"x0.083")	Puolisivukaaret ja ke- hikkorakenteen muut osat (ellei aiemmissa kohdissa ole toisin määritelty)

\*Sallittu vain JM-luokassa

Pääkaarien taivutustavat kuvat 253-1, 253-2 ja 253-3



253-1



253-2



253-3

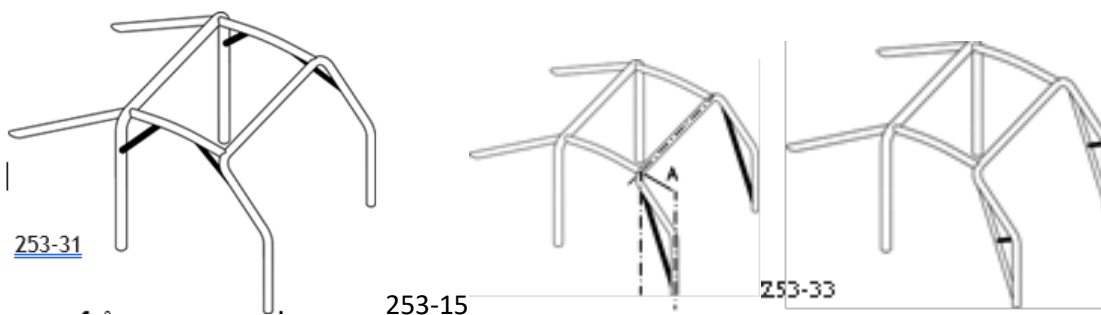
Säkerhetsburen måste fästas i fram- och huvudstolpen i bilens kaross, både ovanför och under fönsterlinjen, på båda sidor av bilen genom svetsning. De svetsade fästplattorna måste vara minst 50 mm långa och minst 2,5 mm tjocka av stål.

Hållrummet för chassianslutningar kan fästas i säkerhetsburen. Säkerhetsburen får sträcka sig bakom linjen mellan de övre upphängningspunkterna för bakhjulen, förutsatt att den är ordentligt fastsatt enligt reglerna.

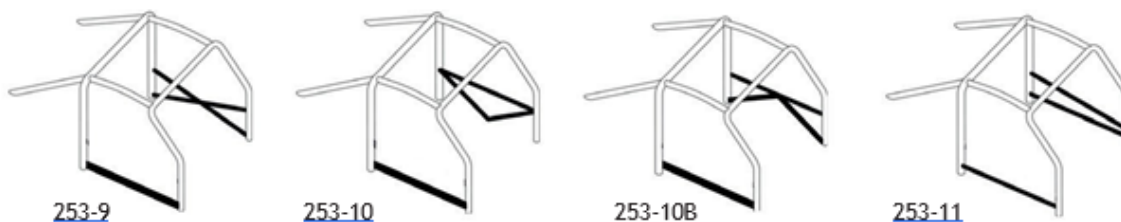
Om den bakre huvudburen i säkerhetsburen är placerad mer än 150 mm bakom B-stolpen (B-pilaren), måste området på förarsidan förstärkas med en minst 2,5 mm tjock stålplatta, vars höjd måste vara minst 300 mm. Plattan ska fästas i huvudburen genom svetsning med minst 50%, och i B-pilaren genom svetsning med minst 50% eller genom att fästa med minst tre (3 st) 10 mm bultar. Den nedre kanten får maximalt vara 100 mm över hjulhusets övre kant, och inga lättnadsutskarningar får göras i förstärkningsplattan. Mätningen ska utföras från den nedre kanten av sidorutan. Dessutom måste diagonala stödsträngar svetsas på förarsidan enligt Bilaga J, figur 253-31.

Förutom V-formade förstärkningsrör som går diagonalt från förarkanten till bakkanten kan takförstärkningsrör som går i längdriktningen på bilen vara alternativa alternativ.

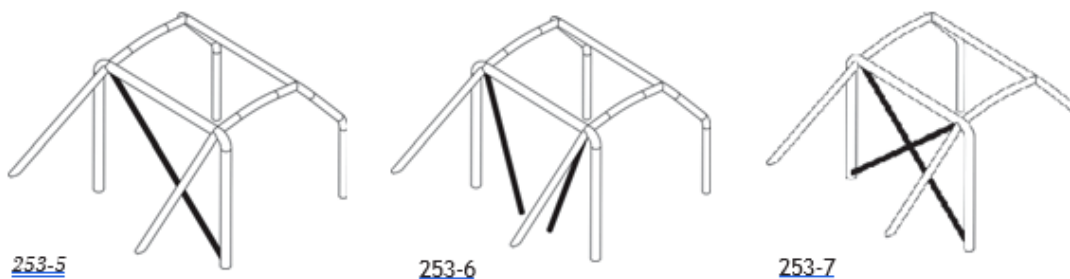
Dessutom krävs en förstärkning enligt Bilaga J punkt III Art. 253 bild 253-31 eller 253-15 (där 253-33 extra stöd också kan användas) för förarsidan framhorn.



När du använder förstärkning enligt bild 253-31 måste längden på röret vara minst 30 cm, mätt från rörets mittlinje. Från och med 2024 måste röret för förstärkning enligt bild 253-31 vara ett rakt rör och får inte böjas. Om alternativet 253-15 används får längdstödet för dörren tas från det extra röret bakåt; det är inte nödvändigt att montera ett dörrör framåt. Denna förstärkning (253-15) är obligatorisk om måttet "A" är större än 450 mm. Röret får böjas högst 20 grader under förutsättning att sidoprojektionen är rak. Fästpunkterna måste vara högst 100 mm från översta anslutningspunkten för säkerhetsburens främre båge och längdstödet (se bild 253-52 för mätningen) och högst 150 mm från framre bågens eller sidobågens fästpunkt. För fordon med körkort som utfärdats efter den 1 januari 2018 är stödet (253-15) obligatoriskt när måttet "A" uppfylls. Stödet (253-15) rekommenderas för alla fordon där måttet "A" uppfylls. Använd dörrör enligt Bilaga J 8.3.2.1.2, bilder 253-9 eller 253-10 eller 253-11. Det är också tillåtet att använda ett dörrörsstöd (253-10B) som går ned i hörnen från mitten av dörröret, vilket är motsatsen till bild 253-10. Dessa nämnda dörrör är obligatoriska på förarsidan. Det är tillåtet att böja dörrören utåt.



Suosittelaaan käytettäväksi Liite J:n kuvien [253-5](#), tai 253-6, tai 253-7 mukaista diagonaalitukea.



#### För golffästpunkterna på huvud-, fram-, sid- och sidobågarna:

För att montera bågarna i golvet bör det finnas en monteringsplatta vid varje nedre ände av bågen, med en minimitjocklek på tre (3) mm, vilket bildar en monteringsfot.

Bågens nedre ände måste fästas i säkerhetsbågen med minst tre (3) bultar. Varje monteringspunkt på karossen måste förstärkas med en stålplatta som är minst tre (3) mm tjock och har en yta på minst  $120 \text{ cm}^2$ , svetsad på karossen. Monteringspunkterna för huvudbågarna måste vara placerade på karossens golvnivå; huvudbågen får inte fästas i de bakre inre skärmarna. Skärmen är inte en del av golstrukturen.

Olika alternativ illustreras i Bilaga J figurer 253-50 till 253-56. Förstärkningsplattan enligt figur 253-52 behöver inte nödvändigtvis svetsas på karossen. Vid användning av lösningen i figur 253-54 kan öppningarna i båda ändarna fyllas med plåt. Bultarna för monteringsfoten måste vara minst M8 i storlek och ha en styrka på minst 8.8 enligt ISO-standard. Muttrarna måste vara självlåsande muttrar eller utrustade med fjäderbrickor. Vinkeln mellan två bultar måste vara minst 60 grader (se ritning 253-50).

#### **Fästpunkterna för bakstöden.**

Fästpunkterna måste förstärkas med en minst  $60 \text{ cm}^2$  stor fästplatta, som bildar en fästsko. Den måste fästas i karossen med minst två M8-bultar (se bild 253-57). En enkel bultfästning enligt bild 253-58 är också godkänd, förutsatt att en tillräckligt stark struktur används och att en ärm svetsas på bakstödet. De tidigare nämnda kraven är minimikrav. Dessutom kan ytterligare fästningar utföras, bågens fästskor får svetsas i karossens förstärkningsplåtar, och säkerhetsburen (enligt definitionen i avsnitt 253-8.3.1) får svetsas i karossen.

#### **Skydd Framändan**

Skyddet för framändan på bakmotor bilar (Fiat, Seat, Zastava, Renault, Simca, Hillman, Sunbeam, NSU eller liknande bilar som tillverkas under olika namn) ska utföras enligt följande: En förstärkningsbåge i form av ett U ska böjas från den nedre fästpunkten på främre bågen och genom framdelen av bilens ramstänger (om de finns). Om bilen saknar ramstänger ska förstärkningsbågen placeras så nära som möjligt mot bilens främre kroppsform (på insidan). Den ska fästas i säkerhetsburens nedre fästpunkter med minst två M12-bultar (per fästpunkt, säkerhetsburens golvbultar måste vara minst M12 för detta ändamål). Likaså ska den fästas i bilens främre ände, där fästöron ska monteras (med en tjocklek minst lika med rörets väggstyrka). I bilens främre ände måste det finnas två fästöron (en M12-bult per fästpunkt). Förstärkningsröret kan också svetsas på dessa platser, vilket gör att bultfästningar inte behövs. Alternativt kan strukturen utformas så att den utgår från den främre bågen på säkerhetsburen och ena änden är fäst i framre ramstänger eller framaxelns fästpunkter i närheten av framaxeln. Vid konstruktionen måste man beakta tätheten av brandväggsgenomföringar. Stödstrukturen kan tillverkas i flera delar genom svetsning eller bultfästning i enlighet med säkerhetsbursreglerna

VW Bubblans (Kupla) framändans fäste:

Regeln gäller endast för VW Bubblan där den ursprungliga fästbågen i framändan har tagits bort. Den nedre röret fästs i fästplattorna under framändan av säkerhetsbågen precis under bilen, på samma sätt som görs på Fiat-bilar till exempel. Det övre röret svetsas fast i framändan av säkerhetsbågen. Material för säkerhetsbågen är  $42,4 \times 3,2 \text{ mm}$ . Rören kopplas samman med två mellanrör. Både övre och undre rören ska svetsas fast på framändan av bilen. Alternativt uppbyggnadssätt för övre röret på

VW Bubblan: En tvärgående rör (minst 50x30x3) svetsas under styrstångens nedre ände till främre plåten från kant till kant. Därifrån svetsas raka rör till det övre röret i frontstrukturen, med en diameter minst som säkerhetsbågen (42,4x3,2). Även i detta utförande är det nedre röret obligatoriskt.

### **10.5.2. Säkerhetsbälte:**

Ett minst 6-punkters FIA-godkänt säkerhetsbälte med minst sex (6) kroksfästen i karossen är obligatoriskt. Fästpunkterna ska vara bult- och/eller hakfästen så att bältet fungerar i hela sin bredd i dragriktningen. Säkerhetsbälten är giltiga i nationella tävlingar i fem (5) år efter det att FIA-stämpeln NOT VALID AFTER har passerat. Fästpunkterna måste uppfylla följande standard: Axelbandens fästen bakom föraren får inte vara över horisontalplanet eller i en vinkel större än 45 grader nedåt från horisontalplanet. Vid användning av HANS-stöd rekommenderas en vinkel på 10-20 grader för axelbandens fästen nedåt från horisontalplanet. Minsta avståndet mellan bakre fästen är 150 mm. Säkerhetsbältena ska fästas med skruvar i muttrar och/eller gängade stålplattor med en tjocklek på minst tio (10) mm. Endast M12 (8,8) eller 7/16"-20 UNF-gänga är godkända. Dessa gängor måste vara fast monterade i bilen. Fästpunkterna måste förstärkas med en svetsad stålplatta med en tjocklek på minst tre (3) mm och en yta på minst 100x100mm. Om bilens ursprungliga säkerhetsbältesfästen används behöver dessa inte förstärkas. Säkerhetsbältets hakfästeförstärkningsskor är inte obligatoriska i JM-klassen Säkerhetsbältena får också fästas i enlighet med Liite J III Art. 253 Safety Regulations. Om motorns placering ändras från fram till bak måste säkerhetsbältenas bakre fästen fästas enligt Liite J III Art. 253 Safety Regulations. Andra regler för säkerhetsbälten enligt Liite J III Art. 253 Safety Regulations. Det rekommenderas att axelbandens fästen görs på en tvärgående rör. Vid montering av bälten på säkerhetsbågens bakre stöd måste tvärgående röret uppfylla följande krav: Rörets material måste vara detsamma som för bågen. Rörets höjd måste vara sådan att axelbanden går bakåt och bildar en vinkel nedåt från bältets plan, mätt från sitsens genomföring. En vinkel på 10-45 grader är lämplig. Bältena ska fästas i röret med öglor och/eller öglabultar. Bultarna ska fästas i röret svetsade hylsor enligt bild 253-67. Dessa hylsor måste svetsas på det tvärgående röret mellan de bakre stöden. Bultens storlek ska vara antingen M12 (8,8) eller 7/16 UNF.

### **10.5.3. Kördräkt:**

Kravet är en kördräkt som uppfyller FIA-standard (FIA-standard 1986 eller 8856-2000 eller 8856-2018).

Se Liite J, avsnitt XXIV.

En kördräkt enligt FIA-standard 1986 är tillåten om den uppfyller de övriga kraven. I detta fall är en skyddande underdräkt enligt FIA 8856-2000 eller FIA 8856-2018 obligatorisk.

Vid användning av en kördräkt enligt FIA 8856-2000 eller 8856-2018 krävs ingen underdräkt. (Användning av en underdräkt enligt FIA 8856-2000 eller FIA 8856-2018 rekommenderas dock.)

Huvudduk: En hjälmduk enligt FIA-standard\* måste alltid användas.

Körhandskar: Körhandskar enligt FIA-standard\*.

Körskor: Körskor enligt FIA-standard\*.

Strumpor: Användning av strumpor enligt FIA-standard\* rekommenderas.

Nackstöd: HANS/FHR-nackstöd är obligatoriskt.\* Hjälmen måste följa föreskrifterna i Bilaga J, avsnitt XXIV, om förarens utrustning.

Alla produkter som är standardiserade enligt FIA är tillåtna.

#### **10.5.4. Säte:**

Alla säten som används måste vara godkända av FIA, och deras struktur får inte ändras. Sitsen ska vara hel både vad gäller struktur och klädsel. FIA-godkännandet måste kunna ses vid besiktningen.

FIA NOT VALID AFTER datumstämpeln på sitsen är inte avgörande.

Sitsen ska placeras på bilens ursprungliga framsättesposition på antingen vänster eller höger sida. Sitsen får flyttas i längdriktningen med sina fästen. Hela sitsen måste placeras framför huvbågens främre del.

Förarens sits ska fästas enligt bilaga J III Art. 253 punkt 16. Fästen för sittplatser får vara robusta och egenproducerade. I allmänklassen (jokamiesluokassa) är det tillåtet att använda säteskinner enligt bilaga J:s regler, även om bara en förare kör bilen.

#### **10.5.5. Nascar-nät:**

Så kallat Nascar-nät måste användas och det får tas bort i samband med försäljningsprocessen.

Storleken på Nascar-nätet bör vara minst 300 mm x 500 mm.

Nätet ska uppfylla följande egenskaper: Nätet är tillverkat av vävda band som är minst 19 mm (3/4") breda. Hålen i nätet bör vara minst 25x25 mm och högst 60x60 mm.

Nätet fästs på säkerhetsbågen. Nätet måste helt täcka fönsteröppningen fram till mitten av ratten.

Fästningen av nätet måste utföras så att det enkelt kan öppnas för en snabb utgång från bilen.

#### **10.6. Motor:**

I bilar får endast den motor användas som ursprungligen installerades av tillverkaren.

Alla motorer med samma antal cylindrar och ventiler från samma tillverkare räknas som samma motor.

I andra fall gäller regler för främmande motorer.

Rotationsmotorer (Wankel) har en faktor på 1,8.

Cylinderns diameter får ökas, och cylinderrör är fria.

Slaglängden är fri. Inlopps- och avgassystemet är fritt.

Kylsystemet är fritt, och borring i vattenkanalerna och efterföljande våtrörning i en vattenkyld motor är tillåtet.

Extra kylning med extern vattenspray är förbjudet i luftkylda motorer.

All form av laddning är förbjuden.

För bilar med mitt- eller bakhängd motor är den maximala cylindervolymen 1650 cm<sup>3</sup>, om inte VW:s ursprungliga luftkylda motor används. Förutom de begränsningar som finns i dessa regler är motorn i övrigt fri (inklusive kolvar, vevaxel och kamaxel).

Cylindertopparna måste vara originaldelar från en produktionsbil.

Tillägg av material till cylindertoppen i inlopps- eller avgasrören, tändstiftshålet, toppens brännkammare eller vattenkanalerna (genom svetsning, limning och/eller rörning) är tillåtet. Dessutom är reparation av cylindertoppen genom svetsning och/eller kittning tillåten över hela cylindertoppen.

Svetsning, omlokalisering och oljekylning i oljekanalerna är tillåtet.

Cylindertopparna i VW luftkylda originalmotorer är fria.

Byte av motorblock under tävlingen är förbjudet.

#### 10.6.1. Regler för främmande motorer i bilar med mitt- eller bakhängd motor:

I stället för en motor som tillhör bilmodellen får du använda din egen eller en annan tillverkares motor med högst 8 ventiler och 1650 cm<sup>3</sup>. Om bilens årsmodell är 1990 eller senare kan du använda en motor med högst 12 eller 16 ventiler och 1650 cm<sup>3</sup>, men den måste vara försedd med förgasare. Antalet cylindrar får inte överstiga fyra. Årsmodell innebär att den aktuella bilmodellen var i produktion år 1990. Motorns fästpunkter måste förstärkas med en metallplatta som är minst 3 mm

#### 10.7. Bränslesystem och Bränsle:

I fram- och kardandrivna bilar är insprutnings-/förgassystemet fritt.

Central- och bakhjulsdrivna bilar är tillåtna endast med förgasardrift. Tillåtna förgasare är en dubbelhalsad eller två enkelhalsade (funktionella halsar) förgasare.

I bilar som använder en motor med högst 1650 cm<sup>3</sup> som inte är ursprunglig för bilmodellen får förgasarens spjälldiameter vara högst 45 mm. Mätningen utförs längs spjällets axel. För skjutgasförgasare mäts 45 mm i en vinkel på 90 grader mot skjutriktningen. (För luftkylda VW-motorer med sin egen motor är 50 mm tillåtet)

Bränsletanken måste vara original eller en förminskad metalltank från bilen. En godkänd metall- eller plastbåtbränsletank och/eller en metalltank för bränsleförvaring är också godkända. Bränsletankens konstruktion och fästning måste vara stabil, och den måste placeras i bilens bagageutrymme. Om det görs en separat plats för batteriet och bränsletanken måste de separeras av en tät skiljevägg och ha en egen ventilation.

I bilar med insprutningssystem (ej för utbytesmotorer) får den ursprungliga bränsletanken användas på sin ursprungliga plats.

Endast motorbensin som säljs i normal handel på bensinstationer (95E, 98E och V-Power) som anges i nationella tillägg till bilaga J, artikel 252.9 är tillåten som bränsle. tjock och har en storlek på minst 12x12 cm.

## 10.8. Drivlina, axlar och hjulupphängning:

Endast tvåhjulsdreven bilar är tillåtna. En fyrhjulsdreven bil får ändras till bakhjulsdreven.

Växellåda, dess placering och växlar är fria. Växellådans konstruktion måste vara original eller en "H-konfiguration".

Bilen måste ha fungerande backväxel. Differentialen är fri.

Axlar:

Förändring av hjulbasen är tillåten inom +/- 5 cm. Placeringen av fram- och bakaxeln är fri.

Typen av axel är fri.

Delar av hjulupphängning och stötdämpare som går in i bilens kupé måste vara inhägnade i en låda som är tillverkad av minst 1,5 mm tjock metall, för de delar som är inne i kupén. Fästpunkterna måste förstärkas med minst 3 mm tjock metall. Hjulen måste vara inom skärmarnas gränser.

Lösa spårbreddsförstärkare är förbjudna.

Om änden av axeln och/eller hjulmonteringsbultarna sticker ut utanför hjulets vertikala plan måste de skyddas med en slät, fast metallskydd som inte har vassa kanter. Skyddet kan ha hål för hjulbultarna.

Svängskydd:

Bilen måste ha svängskydd bakom de drivande hjulen. De ska vara monterade högst 20 cm bakom däcken och deras nedre kant får vara högst tio (10) cm ovan marken. Skydden måste vara 1,5 gånger bredare än hjulbredden och tillverkade av ett lämpligt fast gummi (minst 2 mm tjockt). Originalskydd på bilen är tillåtna.

Skydden måste vara ordentligt fastsatta på karossen.

Hjulupphängning:

Hjulupphängningen är fri.

Fjädringstypen är fri och användning av extra fjädrar är tillåtet. Stötdämpning är fri.

Utbyte av kompletta enheter (t.ex. fram- och bakaxlar, växellåda etc.) är tillåtet.

## 10.9. Styrenheter:

Styrenheterna måste vara i oskadat skick och fabriksstillverkade.

De får förstärkas men inte svetsas. Annars är de fria.

Förändring och förstärkning av styraxeln är tillåtet genom svetsning och/eller bultning. Dessa ändringar måste utföras på lämpligt sätt. Om det svetsas på styraxeln måste en rörkonstruktion och bultförstärkning installeras. Användningen av minst en led är rekommenderad för styraxeln.

Ratten måste vara fabriksstillverkad, och ratten eller dess cirkumferens får inte placeras närmare än 50 mm från det fasta delar.

Original avtagbar ratt eller nav är tillåtet.



Originaldelar är sådana delar som har tillverkats i en produktionslinje (dvs. inte enskilda delar eller i små partier) och vars tillverkare kan anses ha tillräcklig expertis och erfarenhet av att tillverka sådana delar.

Styraxeln får fästas i säkerhetsbågen. Låsspärr (kallad rattlås) måste tas bort.

#### **10.10. Bromsar:**

Bromsar måste finnas på alla hjul och fungera på varje hjul; annars är de fria.

En fungerande handbroms är obligatorisk, men dess låsning är inte nödvändig. Bromsrören måste skyddas mot skador.

#### **10.11. Fälgar och däck:**

Gäller både sommar- och vinterdäcksregler.

Fälgdiametern får vara högst 16", och skillnaden mellan fram- och bakaxelns fälgdiameter får vara högst 3". Fälgbredden är högst 7". På framhjul och kardän drivna fordon är det fritt. Fälgens rotation är tillåten om navet förblir detsamma. Om bultmönstret på trumman ändras, måste en fälgbult med fläns användas.

Däcket får monteras på fälgen endast enligt däcknormerna.

Dubbdäck och dubbelmonterade däck är förbjudna.

All uppvärmning av däck är förbjuden under hela tävlingen.

Det är förbjudet att placera några typer av skydd eller liknande på däcken.

##### **10.11.1. Regler för somnardäckssäsongen**

Alla däck måste vara dubbade och godkända för vägtrafik.

Endast finmönstrade somnardäck avsedda för personbilar får användas på drivhjulen.

Tillåtna däcktillverkare för drivhjul:

- Continental
- LingLong
- Sava
- Uniroyal

Lajjgruppen förbehåller sig rätten att uppdatera däckreglerna vid behov. Däcken måste tydligt visa däckmärket, modellbeteckningen och hastighetsklassen.

Däckets profilförhållande måste vara minst 50.

Däck med märkningar som 3PMSE, winter, four season, all season eller liknande (inklusive visuella märkningar) är förbjudna på drivhjulen.

Däck avsedda för tävlings- eller bananvändning (t.ex. racingdäck, slickdäck) är förbjudna på drivhjulen.

#### **10.11.2. Vintersäsongens däckregler:**

Under vintern ska det användas dubbade däck enligt reglerna 252.6.1.2 i Bilaga J med följande ändringar. Fälgdiameter måste vara högst 16".

#### **10.12. Elförsörjning:**

##### **10.12.1. Belysning:**

Bromsljusen måste vara röda, synliga, och de måste placeras symmetriskt under baksidan av bakrutan, högst 40 cm från sidan av bilen och minst 40 cm över marken.

Om bromsljusen byts ut mot ljus monterade inne i bilen måste de vara placerade symmetriskt inom det område som avgränsas av bakrutan.

Under vinterperioden (1.11–31.3) är körljus eller, alternativt, extraljus som monteras på sina ursprungliga platser, obligatoriska. Lampornas effekt måste vara minst 21W eller motsvarande. Dessa ljus får också placeras ovanför framhjulsåporna och/eller motorhuven, men de måste vara på den vertikala sidan framför framhjulets nav.

Det röda bakåtfalljuset måste placeras på ett lätt synligt ställe i bilens bakre del. Lampornas effekt måste vara minst 21W eller motsvarande.

Under vinterperioden måste dim- och extraljus vara aktiva när en bil stannar vid banans kant, bilen är avstängd och huvudströmbrytaren är avstängd.

Detta system måste fungera året runt och måste kunna aktiveras vid förfrågan från tävlingsledningen.

Lampornas nominella spänning måste vara densamma som bilens batteri.

Andra lampor måste tas bort.

Användning av LED-lampor är tillåtet.

##### **10.12.2. Övriga elförsörjningskomponenter:**

Elkablar måste skyddas mot kortslutning, och elkablar som går genom förarutrymmet måste vara ordentligt skyddade.

Batteriet måste fästas stadigt med en metallfäste med minst 3 mm tjock metallplåt som är förstärkt genom svetsning till ett chassi som förhindrar batteriets sidorörelse.

Batteriet måste täckas med en isolerande vätskeavvisande huv.

I bilar med bakmotorer måste batteriet placeras i bagageutrymmet om det inte är i sitt ursprungliga läge i förarutrymmet.

I framhjuls- eller kardandrivna bilar måste batteriet placeras på sin ursprungliga plats eller i bagageutrymmet.

Minst en fungerande vindrutetorkare måste finnas, och de måste placeras så att de ger föraren en bra sikt framåt från förarsätet.

Bilen måste vara utrustad med en effektiv tvättanordning, och tvättanordningens vattentank måste vara i bagageutrymmet för bilar med bakmotor.

Bilen måste ha en startmotor som föraren kan använda för att starta motorn från sin stol.

Efter att ha uppfyllt de nämnda begränsningarna är andra elförsörjningskomponenter fria.

### **10.12.3. Huvudbrytare:**

Bilen måste vara utrustad med en fungerande huvudbrytare, både invändig och utvändig, enligt säkerhetsbestämmelserna i Bilaga J III Art. 253.

### **10.13. Kontrollkort:**

Ett bilspecifikt kontrollkort är obligatoriskt. Dess frånvaro hindrar deltagande i tävlingen. (Se Bilaga J, avsnitt XXIII.)

Kontrollkortet måste presenteras vid tävlingsplatsen vid anmälan, vid den första kontrollen och när kontrollen krävs.

### **10.14. Försegling och öppning av bilar:**

I alla fall måste bilar alltid öppnas, kontrolleras och mätas vid tävlingsplatsen och/eller på den plats som arrangören har anvisat.

Föraren som har fått bilen via en köpanbud har rätt att begära att bilen öppnas. Denna begäran måste göras omedelbart i samband med köpet i köpanbudsklassen, både till bilens säljare och arrangören. Om bilen anses vara i strid med reglerna kommer kostnaden för öppningen att bäras av säljaren, som också kommer att pådra sig de straff som beslutats av förbundet.

Bilaffären som har erhållits genom köp kan i så fall upplösas om köparen så begär.

### **10.15. Miljöskydd:**

Bilen måste ha en effektiv ljudisolering. Ljudnivån måste uppfylla reglerna för hastighetstävlingar, se avsnitt 9.10, och får inte överstiga 110 dB (A).

På service- eller parkeringsplatser måste det finnas ett vätsketätt skydd under hela bilens botten, och detta skydd måste vara minst lika stort som bilens botten. (Rekommenderat är minst 400 g/m<sup>2</sup>.)

Dessutom måste tävlande ha en personlig oljeabsorberande matta avsedd för att förhindra oljeskador, och dess absorptionskapacitet måste motsvara hela bilens totala oljevolym.

Bilen får inte läcka farliga vätskor i miljön och får inte utgöra någon fara för miljön.

Vid tankning rekommenderas användning av en absorberande matta under tankningsplatsen.

På varje serviceplats måste det finnas minst en brandsläckare med en klassificering på 27A 144 B-C och en vikt på sex (6) kg, som har en giltig inspektion och är lätt att använda vid behov.

Under vintersäsongen är användningen av glykol och andra frotskyddsmedel tillåten om arrangörens miljötillstånd tillåter det. Eventuella användningsbegränsningar kommer att meddelas av arrangören i tävlingsreglerna.