



DRAG RACING

Kiihdytysajon sääntökirja 2026

Autourheilu

Voimassa 18.2.2026 alkaen

Toimittanut Finnish Hot Rod Association FHRA ry:

Petteri Haapaniemi

Jari Kujala

Harri Kylmänen

Juha-Pekka Lähteenmäki

Monica Mesiniemi

Hannu Nurminen

Jorma Petra

Anssi Pinola

Mikko Ruusunen

Finnish Hot Rod Association FHRA ry varaa syytä erikseen ilmoittamatta oikeuden korjata tai muuttaa sääntökirjaa, lisätä siihen osia, tai poistaa siitä tietoja, milloin tahansa julkaisemalla uudistuksista teknisiä bulletineja verkkosivustolla www.fhra.fi

Viime kädessä FHRA pidättää oikeudet sääntömuutoksiin ja sääntöjen tulkintaan.

Värien merkitykset: Harmaalla värjätty = Sähköisessä sääntökirjassa voit linkata esim. oikeaan sääntökohtaan.

Vihreä = Uusi kohta sääntökirjassa.

SISÄLLYSLUETTELO

1	YLEISET MÄÄRÄYKSET	11
1.1	AUTOURHEILUN KANSAINVÄLINEN JOHTO.....	11
1.2	AUTOKILPAILUJEN KANSAINVÄLISET SÄÄNNÖT.....	11
1.3	AUTOURHEILUN KANSALLINEN JOHTO.....	11
1.4	LYHENNYKSET.....	11
1.5	KOTISIVUJA.....	11
1.6	KILPAILU.....	11
1.7	KANSAINVÄLINEN KILPAILU.....	11
1.8	KANSALLINEN KILPAILU.....	11
1.9	RAJOITETTU KILPAILU.....	12
1.10	SULJETTU KILPAILU.....	12
1.11	KILPAILIJA/KULJETTAJA.....	12
1.12	KILPAILUJEN JÄRJESTÄMINEN.....	12
1.13	ILMOITTAUTUMINEN.....	12
1.14	KILPAILUAJONEUVON ILMOITTAMINEN.....	12
1.15	LISESSIT JA KULJETTAJATUTKINNOT.....	12
1.15.1	KULJETTAJATUTKINNOT.....	13
1.15.2	TUTUSTUMISLISENSSI.....	14
1.16	POIKKEUSLUVAT JA KUMMISSÄÄNTÖ.....	14
1.16.1	KUMMISSÄÄNTÖ.....	15
1.17	LISENSSIN KELPOISUUS.....	15
2	KILPAILIJOITA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	16
2.1	KILPAILUSÄÄNTÖJEN TUNTEMINEN JA NIIDEN NOUDATTAMINEN.....	16
2.2	KILPAILIJAN VAIHTO.....	16
2.3	KILPAILUNUMEROT / RYHMÄMERKINNÄT.....	16
2.4	VAARALLINEN KILPAILUAJONEUVO.....	16
2.5	MAINOSTUS JA TEAM-MERKIT.....	16
2.6	RANGAISTUSMÄÄRÄYKSIÄ.....	17
2.6.1	POISSULKEMISEN PERUSTEET.....	17
2.6.1.1	AJOKIERROKSELTA POISSULKEMINEN/AJOSUORITUKSEN MITÄTÖINTI.....	17
2.6.1.2	KILPAILUSTA POISSULKEMINEN.....	17
2.6.1.3	PRE STAGE.....	18
2.6.1.4	SOOLOAJO.....	18
2.6.1.5	MUUTA.....	18
2.6.2	SÄÄNTÖJEN RIKKOMUS.....	18
2.6.3	ERILAISET RANGAISTUKSET.....	19
2.6.4	SAKKO.....	19
2.6.5	KILPAILUSTA POISSULKEMINEN.....	19
2.6.6	LISENSSIN PERUUTUS.....	19
2.6.7	KILPAILUKELVOTTOMAKSI JULISTAMINEN.....	19
2.6.8	KANSAINVÄLISEN RANGAISTUKSEN LAAJENTAMINEN.....	19
2.6.9	AUTOJEN KILPAILUKIELTOON TAI KILPAILUKELVOTTOMAKSI JULISTAMINEN.....	20
2.6.10	PALKINNON MENETTÄMINEN.....	20
2.6.11	TUOMION JULISTAMINEN.....	20
2.6.12	RANGAISTUKSEN LIEVENTÄMINEN.....	20
2.6.13	VASTALAUSEET (PROTESTIT).....	20
2.6.14	VETOAMINEN.....	20
2.7	VAKUUTUSMÄÄRÄYKSET.....	21
2.7.1	KILPAILIJAN TAPATURMAVAKUUTUS.....	21
2.7.2	KORVAUSALUEET JA VAKUUTUSSUMMAT.....	21
2.7.3	KILPAILUJEN JÄRJESTÄJÄN JA KILPAILIJAN VASTUUVAKUUTUS.....	21

2.7.4	SÄÄNTÖJEN SOVELTAMINEN JA MÄÄRÄYSTEN TULKINTA	21
2.7.5	KILPAILUSÄÄNTÖJEN MUUTTAMINEN	21
3	KIIHDYTYSAJON SÄÄNNÖT 2026.....	22
3.1	RADAN MÄÄRITELMÄ	22
3.2	VOIMASSAOLO	22
3.3	OSANOTTO JA OSALLISTUMISOIKEUS	22
3.4	PISTELASKU	22
3.4.1	LISÄPISTEET	23
3.5	YLEISÖKILPAILUT	24
3.5.1	KATSASTUS, RYHMÄJAKO JA KILPAILUNUMEROT	24
3.5.2	KILPAILUMENETELMÄ.....	25
3.5.3	INDEKSI JA INDEKSIIN KIRISTYSJÄRJESTELMÄ.....	26
3.5.3.1	COMPETITION INDEX CONTROL (CIC)	26
3.5.4	LÄHTÖJÄRJESTELYT.....	26
3.5.5	VARAMIEHET	26
3.5.6	BURNOUT	26
3.5.7	RADAN VALINTA	27
3.5.7.1	LÄHTÖALUE	27
3.5.7.2	LÄHETTÄJÄ - LÄHETTÄJÄN MERKIT JA LÄHTÖVALOIHIN ASETTAUTUMINEN	27
3.5.7.3	DEEP STAGING.....	28
3.5.7.4	LÄHTÖVALOJEN TOIMINTA – LÄHTÖ, SOOLOLÄHTÖ JA LÄHDÖN VOITTAMINEN	28
3.5.8	STARTTI.....	28
3.5.8.1	AUTOSTART	28
3.5.8.2	PRO START.....	28
3.5.8.3	FULL TREE	29
3.5.8.4	TRUSTART.....	29
3.5.9	KILPAILUN KESKEYTYMINEN	29
3.5.10	BRACKET RACING.....	29
3.5.11	SUOMEN ENNÄTYS	30
3.5.12	MUUTA	31
4	JUNIOR RYHMÄ (JRD)	32
4.1	KULJETTAJA	32
4.2	RYHMÄT	32
4.3	TEKNISET SÄÄNNÖT	33
4.3.1	KESKELTÄ OHJATTAVA JUNIOR ROADSTER.....	33
4.3.2	SIVUSTA OHJATTAVA JUNIOR ROADSTER.....	33
4.3.3	MOOTTORI.....	34
4.3.4	PAKOPUTKISTO	34
4.3.5	POLTTOAINE	34
4.3.6	POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ	34
4.3.7	SYTYTYSJÄRJESTELMÄ.....	35
4.3.8	STARTTIMOOTTORI.....	35
4.3.9	VOITELUJÄRJESTELMÄ	35
4.4	VOIMANSIIRTO.....	35
4.4.1	HIHNAT / KETJUSUOJAT.....	35
4.4.2	KYTKIN	35
4.4.3	KYTKIMEN SUOJA.....	35
4.4.4	KYTKIMEN TUKI.....	35
4.4.5	VAUHTIPYÖRÄ	36
4.4.6	VAIhteisto.....	36
4.5	JARRUT JA JOUSITUS	36
4.5.1	JARRUT.....	36
4.5.2	JOUSITUS	36
4.6	KORI JA RUNKO.....	36
4.6.1	OHJAUS.....	36

4.6.2	SUOJALEVYT.....	36
4.6.3	TURVAKEHIKKO	37
4.6.4	PAINO	38
4.6.5	LISÄPAINOT.....	38
4.6.6	AKSELIVÄLI.....	39
4.7	RENKAAT JA VANTEET	39
4.7.1	RENKAAT.....	39
4.7.2	VANTEET	39
4.8	SISUSTUS	39
4.8.1	KORI	39
4.8.2	MITTARIT	39
4.8.3	ISTUIN	39
4.8.4	LATTIA.....	40
4.8.5	TUULILASI	40
4.8.6	SIIVET / SPOILERIT	40
4.9	SÄHKÖT	40
4.9.1	AKUT	40
4.9.2	DELAY BOXIT / APULAITTEET	40
4.9.3	SYTYTYSVIRRRAN KATKAISIJA (PÄÄVIRTA).....	40
4.10	LISÄLAITTEET	40
4.10.1	TIETOKONEET / TALLENTIMET	40
4.10.2	SÄHKÖISET SÄÄTIMET	40
4.10.3	LÄMMITYSKÄYTTÖ.....	41
4.10.4	STAGE APUVÄLINEET	41
4.10.5	KAKSISUUNTAINEN RADIOYHTEYS	41
4.10.6	HINAUS	41
4.10.7	TURVALIPPU	41
4.10.8	KILPAILUNUMERO	41
5	ORIGINAL STREET (OS)	42
5.1	KULJETTAJA	42
5.2	HYVÄKSYTYT AJONEUVOT	42
5.2.1	KILPAILUKATSASTUS	42
5.2.2	LISENSSI	42
5.3	MOOTTORI	42
5.3.1	MOOTTORI.....	42
5.3.2	POLTTOAINE	43
5.3.3	PAKOPUTKISTO.....	43
5.3.4	AHDIN	43
5.3.5	ILOKAASU.....	43
5.4	VAIHTEISTO	43
5.5	RUNKO JA ALUSTA.....	43
5.6	RENKAAT	44
5.7	KORI.....	44
5.8	KILPAILUNUMERO	45
5.9	KILPAILUMENETELMÄ.....	45
6	TOP STREET (TS)	46
6.1	KULJETTAJA	46
6.2	MOOTTORI	46
6.3	MINIMIPAINOT.....	46
6.4	RENKAAT	46
7	PRO STREET (PS)	47
7.1	KULJETTAJA	47
7.2	MOOTTORI JA PAINO	47

7.2.1	IMUSARJA	48
7.2.2	ILOKAASU.....	48
7.2.3	AHDIN	48
7.2.4	PAKOPUTKISTO	48
7.2.5	HUOHOTIN.....	48
7.3	KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ JA KYTKIMENSUOJA.....	48
7.4	VAIhteisto	49
7.5	JARRUT	49
7.6	ALUSTA.....	49
7.7	RUNKO	49
7.8	JARRUVARJO	49
7.9	TURVAKEHIKKO	49
7.10	VANTEET.....	49
7.11	RENKAAT	49
7.12	KORI.....	49
7.13	SISUSTA	49
7.14	AUTON VARUSTEET	50
8	SPORTSMAN ET, PRO ET & SUPER PRO ET (SET, PET, SPET).....	51
8.1	KULJETTAJA	51
8.2	SALLITUT AJONEUVOT.....	51
8.3	MOOTTORI	52
8.3.1	PAKOKAASUJÄRJESTELMÄ	52
8.3.2	POLTTOAINE	52
8.3.3	POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ	52
8.3.4	POLTTOAINEEN SYÖTTÖ	52
8.3.5	NESTEIDEN YLIVUOTOSÄILIÖ	52
8.3.6	ILOKAASU.....	52
8.3.7	MEKAANINEN AHDIN, TURBOAHDIN.....	53
8.3.8	VENTTIILIKOPAT.....	53
8.4	VOIMANSIIRTO.....	53
8.4.1	KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ, VAUHTIPYÖRÄNSUOJUS	53
8.4.2	VOIMANSIIRTO	53
8.4.3	TAKA-AKSELI	53
8.4.4	VAIHDELAATIKKO, JÄLKITUOTANTOPLANEETTAVAIhteisto	53
8.4.5	VAIHDELAATIKKO, AUTOMAATTIVAIhteisto	53
8.5	JARRUT JA JOUSITUS	54
8.5.1	JARRUT.....	54
8.5.2	OHJAUS.....	54
8.5.3	JOUSITUS, ALTERED, DRAGSTER, FUNNY CAR	54
8.5.4	JOUSITUS, ALKUPERÄIS-TYYPPIINEN KORI.....	54
8.5.5	WHEELIE BARS	54
8.6	RUNKO	54
8.6.1	LISÄPAINOT.....	54
8.6.2	KULJETTAJAN SUOJALEVY	54
8.6.3	MAAVARA.....	55
8.6.4	JARRUVARJO	55
8.6.5	TURVAKAARI	55
8.6.6	TURVAKEHIKKO	55
8.6.7	AKSELIVÄLI	55
8.7	RENKAAT JA VANTEET	55
8.7.1	RENKAAT.....	55
8.7.2	VANTEET	55
8.8	SISUSTUS	56
8.8.1	ISTUIMET	56
8.8.2	OHJAAMON PELLIT	56

8.8.3	VERHOILU	56
8.8.4	IKKUNAVERKKO	56
8.9	KORI.....	56
8.9.1	ILMANOHJAIMET	56
8.9.1.1	ALTEREDIT, DRAGSTERIT	56
8.9.1.2	KORILLISET AUTOT	56
8.9.1.3	ALTERED-TYYPPISET AJONEUVOT	56
8.9.1.4	DRAGSTERIT	56
8.9.1.5	UMPIKORISET AJONEUVOT	57
8.9.2	TULIPELTI	57
8.9.3	LATTIA.....	57
8.9.4	KONEPELTI	57
8.9.5	TUULILASI, IKKUNAT	57
8.9.5.1	ALTEREDIT, DRAGSTERIT	57
8.9.5.2	UMPIKORISET AUTOT.....	57
8.10	SÄHKÖJÄRJESTELMÄ	57
8.10.1	AKUT	57
8.10.2	SYTYTYSJÄRJESTELMÄ.....	57
8.10.3	MITTARISTO.....	58
8.10.4	PÄÄVIRTAKATKAISIJA.....	58
8.10.5	TAKAVALOT.....	58
8.11	APULAITTEET JA AVUSTAJAT	58
8.11.1	AJOTIETOKONE	58
8.11.2	TIEDONKERUULAITE	58
8.11.3	SAMMUTUSJÄRJESTELMÄ	58
8.11.4	HINAUSAJONEUVO	58
8.11.5	LÄMMITYSKÄYTTÖ.....	58
9	TOP DOORSLAMMER (TD).....	59
9.1	KULJETTAJA	59
9.2	MOOTTORI	59
9.2.1	ILOKAASU.....	59
9.2.2	TURBOAHDIN.....	59
9.2.3	AHDIN	59
9.3	STARTTI	60
9.4	VOIMANSIIRTO.....	60
9.4.1	KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ	60
9.4.2	VAIHEISTO.....	60
9.4.3	TAKA-AKSELI	60
9.5	RUNKO	60
9.5.1	ALUSTA	60
9.5.2	RUNKO/TURVAKEHIKKO	60
9.6	RENKAAT JA VANTEET	60
9.6.1	VANTEET	60
9.7	KORI.....	60
9.7.1	AUTON VARUSTEET	60
10	NO PREP CHALLENGE (NP).....	61
10.1	YLEISTÄ.....	61
10.1.1	RADANVALINTA	61
10.1.2	LÄHTÖVALOIHIN ASETTUMINEN ("STEITSAUS")	61
10.1.3	RACEMASTER	61
10.1.4	KILPAILUN AIKANA.....	61
10.1.5	KILPAILUN JÄLKEEN	61
10.1.6	FHRA NO PREP CHALLENGE PISTELASKU	62
10.2	KILPAILUMENETELMÄ.....	62
10.3	OSALLISTUMISOIKEUS.....	63

10.4	HYVÄKSYTYT AJONEUVOT	63
10.5	KILPAILUKATSASTUS	63
10.6	LISENSSI	63
10.7	TEKNISET SÄÄNNÖT	63
10.7.1	MOOTTORI	63
10.7.1.1	MOOTTORIN VIRITYS VAPAA	63
10.7.1.2	MOOTTORIN SUOJAVAIPPA	63
10.7.2	POLTTOAINE	63
10.7.3	PAKOPUTKISTO	63
10.7.4	AHDIN	63
10.7.5	ILOKAASU	63
10.7.6	KAASULÄPPÄ	64
10.7.7	LUISTONESTO	64
10.7.8	VOIMANSIIRTO	64
10.7.8.1	VAIHTEISTO	64
10.7.9	RUNKO JA ALUSTA	64
10.7.10	RENKAAT	64
10.7.11	KORI	64
10.7.12	SAMMUTTIMIT	65
10.7.13	KULJETTAJAN SUOJARUSTEET	65
10.7.14	PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/HYBRID)	65
10.7.15	KILPAILUNUMERO	65
10.7.16	SÄÄNTÖJEN SOVELTAMINEN	65
10.7.17	KILPAILUSSA TARVITTAVAT ASIAKIRJAT	65
11	TEST N'TUNE (TT)	66
12	MUUT SÄÄNTÖKIRJASTA POISTETUT RYHMÄT	67
12.1	REAL STREET (RS)	67
12.2	SUPER STREET (SST)	67
12.3	SUPER GAS (SG)	67
12.4	SUPER COMP (SC)	67
12.5	STOCK ELIMINATOR (S) JA SUPER STOCK ELIMINATOR (SS)	67
12.6	COMPETITION ELIMINATOR (COMP)	67
12.7	SUPER PRO STREET (SPS)	67
12.8	VINTAGE DRAGS (½ MILE)	67
12.9	660 DRAGS (½ MILE)	67
13	PRO -RYHMÄT (FIA:N SÄÄNTÖKIRJAN ALAISET)	68
13.1	PRO MODIFIED (PM)	68
13.2	PRO STOCK (PRO)	68
13.3	TOP METHANOL (TMD, TMFC)	68
13.3.1	TOP METHANOL DRAGSTER (TMD)	68
13.3.2	TOP METHANOL FUNNY CAR (TMFC)	68
13.4	FUNNY CAR (FC)	68
13.5	TOP FUEL (TF)	68
14	TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT	69
14.1	MOOTTORI	69
14.1.1	JÄÄHDYTYSJÄRJESTELMÄ	69
14.1.2	MOOTTORI	69
14.1.3	PAKOKAASUPOISTO	70
14.1.4	ÄÄNENVAIMENNUS	70
14.1.5	KAASUTTIMEN ROISKESUOJAT	70
14.1.6	POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ	70
14.1.7	VÄLIJÄÄHDYTIN	72

14.1.8	VESIRUISKU.....	72
14.1.9	POLTTOAINE	72
14.1.10	NESTEIDEN YLIVUOTO	74
14.1.11	MOOTTORIN SUOJAVAIPPA.....	74
14.1.12	VOITELUJÄRJESTELMÄ	74
14.1.13	AHTIMET	74
14.1.14	AHTIMEN TURVAPIDIKKEET	75
14.1.15	KAASULÄPPÄ.....	75
14.1.16	HUOHOTTIMET JA HUOHOTINPUTKET	76
14.2	VOIMANSIIRTO.....	76
14.2.1	TURVATANGOT (ANTI-BLOWBACK DEVICE)	76
14.2.2	VETOAKSELIN PIDIKKEET	76
14.2.3	KYTKIN	76
14.2.4	KARDAANIAKSELI	76
14.2.5	KARDAANILENKIN MÄÄRITELMÄ.....	77
14.2.6	KARDAANIN SUOJAPUTKEN MÄÄRITELMÄ	77
14.2.7	VAUHTIPYÖRÄ	78
14.2.8	KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ	78
14.2.8.1	KYTKIMENSUOJA: TF JA FC	78
14.2.8.2	KYTKIMENSUOJA: TMD JA TMFC.....	78
14.2.8.3	KYTKIMENSUOJA: PRO STOCK JA COMP	78
14.2.8.4	KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT.....	79
14.2.9	TAKA-AKSELISTO	79
14.2.10	VAIHTEISTO.....	79
14.2.10.1	VAIHTEISTO, AFTERMARKET PLANEETTAVAIHTEISTO.....	79
14.2.10.2	VAIHTEISTO, AUTOMAATTI	80
14.2.10.3	VAIHTEISTON SUOJAKAUKALO.....	80
14.3	JARRUT JA JOUSITUS	80
14.3.1	JARRUT.....	80
14.3.2	ISKUNVAIMENTIMET	81
14.3.3	OHJAUS.....	81
14.3.4	JOUSITUS	81
14.3.5	TRACTION BARSIN KIINNITYKSET	81
14.3.6	WHEELIE BARS	82
14.4	KORI JA RUNKO.....	82
14.4.1	ASENTO, AJETTAVUUS	82
14.4.2	LISÄPAINOT.....	83
14.4.3	KULJETTAJAN SUOJALEVY	84
14.4.4	RUNKO.....	84
14.4.5	MAAVARA	85
14.4.6	SÄRÖTARKISTUSTODISTUKSET	85
14.4.7	KIINNITYSVÄLINEET	85
14.4.8	JARRUVARJOT	85
14.4.9	PINION SUPPORT	86
14.4.10	TURVAKAARI	86
14.4.11	TURVAKEHIKKO	87
14.4.12	AKSELIVÄLI	92
14.5	RENKAAT JA VANTEET	93
14.5.1	RENKAAT.....	93
14.5.2	VANTEET	93
14.6	AUTON SISUS.....	93
14.6.1	OHJAAMO	93
14.6.2	VERHOILU, ISTUIMET	94
14.6.3	IKKUNAVERKKO	94
14.7	KORI.....	95
14.7.1	ILMANOHJAIMET, SPOILERIT	95
14.7.2	KILPAILUNUMEROT	95
14.7.3	LOKASUOJAT.....	96

14.7.4	TULISEINÄT	96
14.7.5	LATTIAT	96
14.7.6	KONEPELLIN ILMANOTTO (SCOOP)	97
14.7.7	TUULISUOJAIN	97
14.7.8	TUULILASI, IKKUNAT	97
14.8	SÄHKÖLAITTEET, KONTROLLI	97
14.8.1	AKUT	97
14.8.2	DELAY BOXES (VIIVEJÄRJESTELMÄT)	98
14.8.3	SYTYTYSVIRTA	99
14.8.4	PÄÄVIRTAKATKAISIN	99
14.8.5	KÄYNNISTINMOOTTORIT	99
14.8.6	TAKAVALOT	100
14.8.7	KATKAISIJAT	100
14.8.8	VAIHTOVALO	100
14.9	APUJÄRJESTELMÄT	100
14.9.1	TIETOKONE	100
14.9.2	TALLENTIMET	100
14.9.3	SAMMUTTIMIT	101
14.9.4	TUNKIT JA PUKIT	102
14.9.5	NOSTIN	102
14.9.6	Y LISUURET TRAILERIT	102
14.9.7	PAINEPULLOT	102
14.9.8	TYÖNTÖAISAT	102
14.9.9	TELEMETRIA	102
14.9.10	LUISTONESTO	102
14.9.11	HINAUSAJONEUVOT	102
14.9.12	KAKSISUUNTAINEN RADIOYHTEYS	103
14.9.13	LÄMMITYSKÄYTTÖ	103
14.9.14	KAMERAN KIINNITYS	103
14.10	KULJETTAJA	103
14.10.1	VAATETUS	103
14.10.2	AJONEUVON ULKOASU	103
14.10.3	KÄSIVARSIIHNNAT (ARM STRAPS)	103
14.10.4	ASIAPAPERIT	103
14.10.5	KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT	104
14.10.5.1	KULJETTAJAN KIINNITYS	104
14.10.5.2	TURVAVYÖT	105
14.10.6	PÄÄN SUOJUKSET	105
14.10.7	KYPÄRÄ JA AJOLASIT	106
14.10.8	PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR)	107
14.10.9	KILPA-AUTON/HUOLTOAUTON KULJETTAJAT JA MUKANAOLIJAT	107
14.10.10	KULJETTAJAN SUOJARUUSTEET	107
14.10.11	MAINONTA JA MUU MATERIAALI	109
15	MUUTA HYÖDYLLISTÄ	110
15.1	LASKUKAAVOJA	110
15.2	MUUNTOTAULUKOITA	110
15.3	SFI SPESIFIKAATIOT	111
15.4	FHRA 2026 VAATIMUSTAULUKKO	114
15.5	SANASTO	115
15.6	LÄHETTÄJÄN MERKIT	116
15.7	KUVAT TARROISTA	117
15.7.1	ILOKAASU -TARRA	117
15.7.2	JUNIORI RYHMÄ CM -TARRA	117
15.7.3	METANOLI -TARRA	118
15.7.4	LITIUM AKKUJEN MERKINTÄ -TARRA	118
15.7.5	PÄÄVIRTAKATKAISIN -TARRA	119

15.7.6	PAINEPULLO -TARRA.....	119
15.7.7	SAMMUTUSJÄRJESTELMÄ -TARRA	120

VERSIOHISTORIA		
Versio	Päivämäärä	Muutokset
1.0	18.2.2026	Ensimmäinen versio
1.1	27.3.2026	Lisätty kuljettajan kiinnitys junior ryhmissä.
1.2	11.5.2026	Tarkennettu/korjattu kohtia 1.11, 1.14, 1.15, 1.15.2,1.16, 1.17, 2.4, 2.5, 2.6.1.1, 2.6.1.3, 2.6.1.4, 3.3, 3.5.4, 3.5.7.4, 3.5.12, 3.5.6, 14.10.4

1 YLEISET MÄÄRÄYKSET

1.1 AUTOURHEILUN KANSAINVÄLINEN JOHTO

Kansainvälinen Autoliitto FIA, on ainoa kansainvälinen urheiluelin, jolla on oikeus antaa määräyksiä autokilpailujen ja ennätysajojen järjestämisestä, valvomisesta ja kehittämisestä, sekä huolehtia näiden määräystensä toimeenpanosta. FIA:lla on ylin kansainvälinen tuomiovalta yllä mainituista asioista syntyvissä kiistoissa.

1.2 AUTOKILPAILUJEN KANSAINVÄLISET SÄÄNNÖT

Yllä mainittujen valtuuksiensa tasapuolista ja oikeudenmukaista soveltamista varten FIA on laatinut voimassa olevat kansainväliset säännöt.

1.3 AUTOURHEILUN KANSALLINEN JOHTO

FIA:n määräysten mukaisesti kuuluu autourheilun kansallinen johto kussakin sen jäsenmaassa valtuutetulle järjestölle ASN:lle, joka Suomessa on Autourheilun Kansallinen Keskusliitto, AKK ry.

AKK edustaa Suomen autourheilua FIA:ssa sekä johtaa ja valvoo maan autourheilua ja huolehtii kansainvälisten ja kansallisten sääntöjen noudattamisesta Suomessa.

1.4 LYHENNYKSET

FHRA	Finnish Hot Rod Association
AKK	Autourheilun Kansallinen Keskusliitto ry
ASN	Autorité Sportive Nationale - Ko. maan valtuutettu autourheilujärjestö, suomessa AKK
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile - Kansainvälinen Autoliitto
NHRA	National Hot Rod Association, USA

1.5 KOTISIVUJA

FHRA	www.fhra.fi
AKK	www.autourheilu.fi
FIA	www.fia.com
Kilpailuilmoittautuminen	www.dragracing.eu
NHRA	www.nhraracer.com/
SFI Foundation Inc.	www.sfifoundation.com
Speedgroup	www.dragracingeurope.eu
Suomen antidopingtoimikunta ADT	www.suek.fi/
Svenska Bilsportförbundet	www.sbf.se

1.6 KILPAILU

Mikä tahansa ennätysyritys, luotettavuus- tai muu koe, matka-ajo, rallikilpailu tai rata-ajo, jossa ajetaan moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla kilpailutarkoituksin.

1.7 KANSAINVÄLINEN KILPAILU

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

1.8 KANSALLINEN KILPAILU

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

1.9 RAJOITETTU KILPAILU

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

1.10 SULJETTU KILPAILU

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

1.11 KILPAILIJA/KULJETTAJA

Kilpailuun osallistuva kilpailija (mainitaan myöhemmin kilpailija tai kuljettaja, riippuen kontekstista), jolla on FIA:n kilpailijalisenssi, jonka FIA/ASN on myöntänyt. Katso kohta 1.15 LISENSSI.

Jos kilpailun yhteydessä järjestetään harjoitus-/testitapahtuma, koskevat nämä säännöt siinä tapauksessa kaikkia ajosuorituksen tekeviä kuljettajia.

1.12 KILPAILUJEN JÄRJESTÄMINEN

Kilpailuja saavat järjestää FHRA:n jäsenyhdistykset, sillä edellytyksellä, että heillä on FHRA ry:n myöntämä lupa (perustuu AKK:n kanssa 8.6.2006 allekirjoitettuun sopimukseen).

1.13 ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittautuminen on kilpailijan ja järjestäjän välinen sopimus. Kilpailija on velvollinen osallistumaan kilpailuun, johon hän on ilmoittautunut ja hän saa jäädä pois kilpailusta ainoastaan pakottavan syyn (force majeure) vuoksi.

Ilmoittautumisesta ilmoitetaan järjestäjän julkaisemassa kilpailukutsussa/lisämääräyksessä. Ilmoittautumisaika voi päättyä enintään 30 päivää ennen kilpailun ensimmäistä päivää. Mahdollisista myöhästymismaksuista ilmoitetaan lisämääräyksessä. Muilta osin muutokset kilpailukutsussa ja AKK:n Sääntökirjassa 2026 ja lisämääräyksissä.

1.14 KILPAILUAJONEUVON ILMOITTAMINEN

Samaa kilpailuajoneuvoa ei saa ilmoittaa yhtä kertaa enempää samaan kilpailuun. Kilpailija saa osallistua samassa kilpailussa kuhunkin ryhmään vain yhdellä kilpailuajoneuvolla.

Mikäli ryhmällä on kirjattu kansallinen arvo, saa kilpailija/kuljettaja ilmoittautua samalla ajoneuvolla poikkeuksellisesti kahteen ryhmään SM osakilpailussa. Tämä siis käytännössä tarkoittaa sitä, että voit osallistua kansalliseen ryhmään, jossa ajetaan ainoastaan yhtenä päivänä ja SM/Suomen Cup ryhmään, jossa ajetaan kahtena päivänä.

1.15 LISENSSI JA KULJETTAJATUTKINNOT

Kiihdytysajossa on käytössä EU-maat kattava kansallinen DR-lisenssi ja kansainvälinen DR-lisenssi.

Kaikki lisenssit anotaan AKK ry:ltä ja kuljettajatutkinto suoritetaan FHRA:n valvonnassa. Lisenssin edellytyksenä on jonkin AKK:n alaisen moottorikerhon jäsenyys, esimerkiksi FHRA, sekä tutkinnon hyväksytty suorittaminen. Kuljettajatutkintoon vaaditaan kirjallisen kokeen läpäisy, sekä kuljettajatutkintolähtöjä.

Yleisen käytännön mukaan lisenssitasoa kuljettajatutkintotasoa korotetaan yksi tutkintoluokka kerrallaan.

JR-ryhmiä lukuun ottamatta kaikkien lisenssinhaltijoiden on oltava vähintään 16-vuotiaita (Katso FIA INTERNATIONAL SPORTING CODE, APPENDIX L).

1.15.1 KULJETTAJATUTKINNOT

A-1	Top Fuel	Type A	Type B Over	Type C
A-2	Top Methanol Dragster	Over 125"	125"	Bodied
B-1	Funny Car	Wheelbase	Wheelbase	Pro Modified
B-2	Top Methanol Funny Car	Top Fuel	Funny Car	
C-1	Pro Modified	Classe 1	TM/D	TM/FC
C-2	Pro Stock	Classe 2	ET 6.0 – 7.49	ET 6.0 – 7.49
A/B/C-3	ET 6.00 – 7.49	Classe 3	ET 7.50 – 9.99	ET 7.50 – 9.99
A/B/C-4	ET 7.50 – 9.99	Classe 4		
DR-C ET	ET 10.00 –			
DR-C	Junior			

Kuljettajan täytyy suorittaa hyväksyttävästi valitseman kuljettajatutkintoryhmän kirjallinen kuljettajatutkinto sekä varsinaiset kuljettajatutkintoajot radalla, saadakseen luvan kilpailla valitsemassaan kilpailuryhmässä. Kuljettajatutkintoajot pitää suorittaa kyseisen kilpailuryhmän kilpailuajoneuvolla. Kirjallinen tutkinto ja tutkintoajot on suoritettava saman kauden aikana.

Tutkintoryhmä	ET	Ikäraja/-t *	Tarkenteet ja rajoitukset	Tutkintoajojen lkm **
Junior Dragster		8 – 18 *	Katso kohdasta 4 JUNIOR RYHMÄ (JRD)	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa
J15-16 (Kilpailuajoneuvot, mukaan lukien dragsterit)	10.00 –	15 – 16 *	Kuljettajatutkinnon voi suorittaa samana vuonna, kun täyttää 15 vuotta. Kalenterivuoden alusta, jolloin kuljettaja täyttää 15 vuotta, sen vuoden loppuun, jolloin täyttää 16 vuotta. Mahdollisuus korottaa tutkinto J16A-luokkaan 16-vuotiaana, kun on ensin ajanut yhden (1) kauden J15-16 luokassa. Turvallisuus break out: ¼ maili 10.00 s (¼ maili 6.90 s)	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa
J16A	8.50 – 9.99	16 – 18 *	Vaativuoksena Junior Dragster taustaa kaksi (2) kautta, joista toinen vähintään JRD/M. Vastaa A4B-luokkaa. Mahdollisuus tutkinnon korottamiseen A4/A4B-luokkaan 18-vuotiaana. Turvallisuus break out: ¼ maili 8.50 s (¼ maili 5.10 s)	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa
DR-C	10.00 –		Hyväksytyssä tutkintolähdössä ajan tulee olla suoritettavan ryhmän indeksirajojen sisällä. Lisätiedot tutkinnonvalvojalta.	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa
A/B/C-4	7.50 – 9.99		Hyväksytyssä tutkintolähdössä ajan tulee olla 7.50 – 9.99 s	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa

A/B/C-3	6.00 – 7.49		Hyväksytyssä tutkintolähdössä ajan tulee olla 6.00 – 7.49 s	Uudet: Väh. 6 ajoa Korottajat: Väh. 3 ajoa
---------	-------------	--	---	---

* **Ikäraajat tutkintoa suorittaessa:** Kuljettajan on täytettävä vaadittu ikä sen kuluvan kalenterivuoden aikana, jona tutkintoa suorittaa.

** Tutkintoajojen lukumäärät ja tarkennukset:

- Tutkinnon korottajat – vähintään kolme (3) varsinaista tutkintoajoa:

- o 1 lähtö: ei burnouttia ja läpiajo rauhallisesti
- o 2 lähtö: burnout ja osakaasulähtö
- o 3 lähtö: burnout ja pitää voida ajaa täyskaasulähtö, mikäli tutkinnonvalvoja myöntää tähän luvan.

- Uudet kuskit – vähintään kuusi (6) varsinaista tutkintoajoa:

- o 1 lähtö: ei burnouttia ja läpiajo rauhallisesti
- o 2 lähtö: burnout ja osakaasulähtö
- o 3 lähtö: burnout ja tavoitteena on ajaa puolet matkasta täyskaasulla
- o Lähdöt 4 – 6: burnout ja pitää voida ajaa täyskaasulähtöjä, mikäli tutkinnonvalvoja myöntää tähän luvan.

Tutkintoajaja suorittaessa tulee kuljettajan huomioida lähtöalueen henkilökunnan käsimerkkejä ja lähtövaloihin asetetaan aina lähettäjän käsimerkkien mukaisesti. Lähettäjän merkit ovat tarkistettavissa Kuva 25: Lähettäjän merkit.

Kirjallisen kuulustelun voi suorittaa kilpailuissa, tai FHRA:n järjestämissä tilaisuuksissa.

DR-C-lisenssien ensimmäiset aika-ajokierrokset toimivat kuljettajatutkintoajoina, jolloin kilpailunjohto tarkkailee suoritusta ja korjaa mahdollisia virheitä. Kansainväliset Class 3 ja 4 Grade A ja B tutkinnot sisältävät kuusi hyväksytyä kuljettajatutkintolähtöä ”kilpailuajoneuvolla”.

Hyväksytyyn kuljettajatutkinnon jälkeen kilpailunjohto antaa kilpailijalle luvan osallistua pudotusajokilpailuun.

FIA-ryhmien lisenssit ja kansainväliset ET-lisenssit FIA-sääntökirjan mukaan (**Drag Racing: Technical Regulations And Race Procedures, FIA General Regulations 10.4 Credentials**). Tutkinnon suorittamisen ja lisenssin saamisen edellytyksenä on maksettu AKK:n lisenssimaksu.

Kuljettajatutkinnot pysyvät voimassa viisi (5) ajamatonta välivuotta.

1.15.2 TUTUSTUMISLISENSSI

Tutustumislisenssi on käytettävissä kaikissa ryhmissä. Tutustumislisenssin käyttö on mahdollista kuljettajatutkinnon suorittamisen yhteydessä osallistuaksesi kilpailuun.

Tutustumislisenssimaksun suorittajan nimi ja henkilötunnus merkitään kilpailutoimistossa FHRA:n tutustumislisenssilomakkeeseen, jonka maksun suorittaja nimikirjoituksellaan kuittaa.

Tutustumislisenssi on tarkoitettu kertaluonteiseksi ja edellyttää AKK:n alaisen kerhon jäsenyyttä sekä FHRA kilpailijatutkinnon suorittamista.

1.16 POIKKEUSLUVAT JA KUMMISSÄÄNTÖ

Kilpailijalle, joka on alle 18-vuotias, mutta täyttää saman kalenterivuoden aikana vähintään 16 vuotta, voidaan FHRA:n poikkeusluvalla myöntää DR–kuljettajatutkinto FHRA:n hyväksymän kummisäännön

mukaisesti. Alle 18-vuotiaalla kilpailijalla tulee kilpailutilanteessa olla täysi-ikäinen vastuullinen valvoja. Täysi-ikäinen vastuullisen valvoja on vastuussa yhdessä kilpailijan kanssa kaikista tiiminsä tekemisistä.

Poikkeusluvat anotaan FHRA:n johtokunnalta kirjallisena. FHRA:n johtokunta pidättää oikeuden käsitellä, myöntää tai jättää myöntämättä mitä tahansa poikkeuslupia.

Ehdoton vähimmäisikä Top Fuel, Funny Car, Pro Modified ja Pro Stock ryhmissä on 18 vuotta.

1.16.1 KUMMISSÄÄNTÖ

Kummissääntö tarkoittaa, että riittävän kokenut kilpailija, jolla on suoritettuna saman tai korkeamman tason kuljettajatutkinto, toimii neuvonantajana ja opastajana kaikkien kuljettajatutkintolähtöjen aikana.

Junior-ryhmissä DR-C kuljettajatutkinnolla ajaneen 18-vuotiaan kilpailijan ei tarvitse turvautua kummissääntöön siirtyessään seuraavaan, nopeampaan kuljettajatutkintoluokkaan (esim. A/B/C-4).

Kummissääntöä voidaan soveltaa myös seuraavaa tutkintotasoa korkeamman kuljettajatutkinnon hakijaan.

1.17 LISENSSIN KELPOISUUS

17-vuotiaalle kilpailijalle, joka täyttää saman kalenterivuoden aikana 18 vuotta, voidaan myöntää mikä tahansa DR-kuljettajatutkinto. Pro-lisenssien käytännöt kulloinkin voimassa olevan FIA-sääntökirjan mukaan. Muutoin FIA ja AKK 2026 Sääntökirjojen mukaisesti.

2 KILPAILIJOITA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

2.1 KILPAILUSÄÄNTÖJEN TUNTEMINEN JA NIIDEN NOUDATTAMINEN

Jokainen kilpailuun osallistuva luonnollinen tai juridinen henkilö:

1. Sitoutuu tuntemaan kilpailussa sovellettavat FIA:n kansainväliset säännöt sekä lajin kansallisen säännösten.
2. Sitoutuu varauksetta alistumaan yllä mainittujen sääntöjen määräyksiin ja AKK:n päätöksiin sekä tyytymään niistä aiheutuviin seuraamuksiin. Näiden ehtojen rikkomisesta voi olla seurauksena lisenssin peruuttaminen.
3. On velvollinen osallistumaan kilpailun johdon määräämiin tarkastuksiin. Alkoholin, huumaavien aineiden tai dopingaineiden vaikutuksen alaisena kilpailuun osallistuminen on kielletty ja rangaistava teko. Kielletyt aineet ja menetelmät urheilussa, on listattu <https://suek.fi/> sivustolla.

Kilpailun johto ja kilpailun lääkäri, yhdessä tai erikseen, voivat peruuttaa kilpailijan oikeuden osallistua kilpailuun.

2.2 KILPAILIJAN VAIHTO

Osallistujaluettelon julkaisemisen jälkeen voi luvan kilpailijan vaihdokseen antaa ainoastaan tuomaristo tai kilpailunjohtaja.

2.3 KILPAILUNUMEROT / RYHMÄMERKINNÄT

Kilpailun aikana on jokaisessa kilpailuajoneuvossa oltava selkeästi näkyvissä paikoissa määräysten mukaiset numerot, ryhmä- ja luokkamerkinnät. Katso KIIHDYTYSAJON SÄÄNNÖT **3.5.1 KATSASTUS, RYHMÄJAKO JA KILPAILUNUMEROT**.

2.4 VAARALLINEN KILPAILUAJONEUVO

Kilpailun johto, tuomaristo ja katsastus voivat kieltää ajoneuvon osallistumisen kilpailuun, jos sen rakenne tai kunto on sellainen, että sillä kilpaileminen voidaan katsoa vaaralliseksi. Kielto voidaan myös asettaa kesken kilpailun.

Kilpailijan tulee hallita ajosuoritus siten, että siitä ei aiheudu välitöntä turvallisuusriskiä kilpailijalle itselleen, muille kilpailijoille, toimitsijoille tai kilpailun yleisölle. Ajosuoritus katsotaan alkaneeksi, kun kilpailuajoneuvo saapuu lähtöalueelle ja päättyneeksi radalta poistumiseen.

Ensimmäisestä ajosuorituksesta, jossa tuomaristo tai katsastaja tulkitsee, ettei kilpailija ole hallinnut koko suoritusta turvallisuusnäkökulmasta tarkasteltuna, annetaan hänelle varoitus suullisesti tai kirjallisesti. Samassa kisassa toisesta samanlaisesta tapahtuneesta kilpailija voidaan sulkea pois kilpailusta ja voidaan määrätä ottamaan vähintään kaksi **kuljettajatutkintolähtöä** seuraavassa kilpailussa.

2.5 MAINOSTUS JA TEAM-MERKIT

Kilpailun järjestäjällä on oikeus sijoittaa mainoksia kilpailuun osallistuviin autoihin ja kilpailuradoille. Myös kilpailijat voivat sijoittaa mainoksia kalustoonsa seuraavia määräyksiä noudattaen:

1. Mainoksella ei saa peittää toista mainosta.
2. Kilpailijalla on oikeus kieltäytyä ottamasta autoonsa sellaista järjestäjän mainosta, joka on ristiriidassa hänen omien mainoksiensa tai sopimustensa kanssa. Tämä hänen on vaadittaessa pystyttävä näyttämään toteen. Järjestäjän mainoksen poistaminen tai peittäminen sen kiinnittämisen jälkeen ennen kilpailijan ajon päättymistä on kielletty.
3. Mainoksen pitää olla muodoltaan ja sisällöltään asiallinen ja hyvällä maulla tehty.

4. Alkoholipitoisten juomien mainonta on sallittu alkoholilain mukaisesti. Tupakkavalmisteiden mainostaminen on kielletty.
5. Mainoksia ei saa sijoittaa ikkunoihin/lasipinnoille, siten että se haittaa näkyvyyttä eteenpäin tai sivulle.
6. Mainoksen on oltava niin lujasti kiinnitetty, ettei se irtoa ajon aikana. Väliaikainen kiinnitys naruilla, teipillä, magneettikiinnitteiset tai vastaavat on kielletty
7. Sekä mainokset, että auton kori ja maalaus on pidettävä katsastuksen edellyttämässä kunnossa.
8. FHRA voi päättää minkälaisia mainoksia sen järjestämissä kilpailuissa saadaan autoissa pitää. FHRA voi halutessaan myös määrätä mainosten sijainnin autossa. FHRA:lla on oikeus myydä mainostilaa kilpailuihin osallistuvista autoista. Mainoksen kiinnittämisen laiminlyönti voi johtaa kilpailusta poissulkemiseen.
9. Kilpailun johto voi kieltää kilpailijaa osallistumasta kilpailuun, jos hän ei noudata yllä olevia määräyksiä.

Osallistuessaan kilpailuun kuljettaja suostuu samalla siihen, että hänen nimensä julkaistaan kilpailijaluettelossa, käsiohjelmassa ja tuloksissa sekä painettuna että sähköisenä esimerkiksi verkkosivuilla.

2.6 RANGAISTUSMÄÄRÄYKSIÄ

2.6.1 POISSULKEMISEN PERUSTEET

2.6.1.1 AJOKIERROKSELTA POISSULKEMINEN/AJOSUORITUKSEN MITÄTÖINTI

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kyseisen ajokierroksen lähtö mitätöidään. Mikäli kilpailijalla on edelliseltä kierrokselta hyväksyty lähtö, jää tämä suoritus voimaan tuloslistalle.

1. Omalla ajovuorolla lineupiin saapumatta jättäminen.
2. Tahallinen viivyttely omalla ajovuorolla.
3. Epäonnistuminen koneen käynnistyksessä.
4. Radan keski- tai sivuviivan ylitys.
5. Ratakaiteisiin tai mihin tahansa muihin radalla oleviin laitteisiin kosketus. Heijastinkuutiot radan keskellä ovat radalla olevia laitteita.
6. Epäturvallinen ajosuorituksen aikana (ajosuoritus katsotaan alkaneeksi, kun kilpailuajoneuvo saapuu lähtöalueelle ja päättyneeksi radalta poistumiseen) tai vaaratilanteiden aiheuttaminen.
7. Pre-stage -säännön noudattamatta jättäminen [katso 2.6.1.3 PRE STAGE](#)
8. Ajosuoritus voidaan hylätä sääntörikkeestä.

2.6.1.2 KILPAILUSTA POISSULKEMINEN

(Pois tuloslistalta ja pisteiden menetys kyseisestä kilpailusta.)

1. Katsastuksen jälkeen tehdyt muutokset, jotka koskevat ryhmä-/luokkakajoa (myös paino tai polttoaine).
2. Voimassa olevien turvallisuusmääräysten laiminlyönti.
3. Moottorin käyttö varikolla, ilman että auto on pukeilla ja vetävät pyörät riittävällä etäisyydellä maasta, tai ilman ajajaa autossa, vaikka auto olisikin pukeilla.
4. Lähtö vaihteiston vapaa-asennolla (automaatti). Vaihte kytkevä viimeistään pre stage -valon syttyä.
5. Burnout lineupissa, paluutiellä tai varikolla.
6. Epäurheilijamainen käytös, epäasiallinen kielenkäyttö, vaaratilanteiden aiheuttaminen.

2.6.1.3 PRE STAGE

Kaikki ajoa edeltävät toimenpiteet täytyy olla suoritettu, **ennen kuin** ajoneuvon etupyörä sytyttää pre-stage -valon. Näitä toimenpiteitä ovat esim.:

- A. Ajoneuvon suoraan asettelu burnoutin jälkeen.
- B. Ajotietokoneen käynnistäminen.
- C. Kattoluukun, ikkunoiden ja visiirin sulkeminen.
- D. Jarruvarjojen sokan poisto (tapahduttava ennen burnoutia).
- E. Injektorin/koneen säätö.
- F. Renkaiden puhdistus.

Pre-stage -valon syttymisen jälkeen teamin jäsenet eivät saa koskettaa ajoneuvoa, eivätkä saa olla pre-stage -linjan etupuolella. Mikäli tällainen virhe tehdään, aiheuttaa se ajokierrokselta poissulkemisen (jää tuloslistalle).

2.6.1.4 SOOLOAJO

Sooloajossa ei punavaloa, keskiviivan tai reunaviivan ylitystä huomioida. **Poikkeuksena vaarallinen ajo. Mikäli kilpailija soololähdössä ylittää keskiviivan tai sivuviivan, menettää hän mahdollisuuden seuraavan kierroksen radanvalintaan.**

2.6.1.5 MUUTA

Kumpikin kilpailija voidaan hylätä samassa lähdössä. Tällaisia tilanteita ovat:

- Kumpikaan kilpailija ei lähettäjän käskystä huolimatta asetu lähtövaloihin
- Kumpikin kilpailija ylittää keski- tai reunaviivan
- Kumpikin kilpailija sammuttaa pre stage -valon (SC, SG, S, SS ja SST) tai
- Kumpikin kilpailija lähtee viivalta ennen kuin ajanotto käynnistyy. Mikäli tämä tapahtuu finaalilähdössä, aiheuttaa tämä lähdön uusimisen.

FIRST OR WORST (ensimmäinen tai vakavampi) – sääntö: Mikäli toinen kilpailija ottaa varaslähdön ja toinen ylittää sivu- tai keskiviivan, sanktio tulee vaarallisempaan virheeseen syyllistyneelle, eli viivan ylittäneelle (jää tuloslistalle).

Viivan ylitystä määriteltäessä katsotaan se tapahtuneeksi, jos pyörä edes osin ylittää maalatun viivan. Viivan päällä ajoa ei katsota ylitykseksi. Jos kilpailun tuomaristo toteaa, että varomaton teko on aiheuttanut ajoneuvon hallinnan menetyksen ja törmäämisen ajoneuvoihin, ajanottokennoihin tai aiheuttanut keskiviivan ylityksen, johtaa tämä välittömään ajosuorituksen hylkäykseen, vaikka em. asiat olisivatkin tapahtuneet vasta maaliviivan jälkeen. Pakollisen väistöliikkeen tai radalta poistumisen vuoksi tapahtunut viivojen ylitys ei ole syy hylkäykseen. Mikäli kilpailija poistuu radalta siten että tilanteesta aiheutuu vaaraa tai haittaa kanssakilpailijalle, seuraa ajokierrokselta poissulkeminen (jää tuloslistalle).

2.6.2 SÄÄNTÖJEN RIKKOMUS

Lukuun ottamatta niitä tapauksia, jotka myöhemmin on näissä säännöissä mainittu, tulee myös seuraavat rikkomukset katsoa näiden sääntöjen vastaisiksi:

1. Jokainen toimenpide, jonka tarkoituksena on välillisesti tai välittömästi lahjoa henkilö, jolla on virallinen tehtävä kilpailussa tai muulla tavoin toimii kilpailun yhteydessä.
2. Jokainen kilpailutoimitsijan tai hänen apulaisensa suorittama toimenpide, joka sisältää lahjusten vastaanoton tai tarjouksen sellaisen vastaanottamiseksi.
3. Jokainen toimenpide, jonka tarkoituksena on ilmoittaa kilpailuun tai osallistua siihen kilpailuajoneuvolla, joka ei ole sääntöjen mukainen.
4. Jokainen vilpillinen teko tai toimenpide, joka vahingoittaa kilpailun tai moottoriurheilun etuja yleensä.

5. Kilpailuajoneuvon käynnistäminen kilpailukutsussa/lisämääräyksessä määritellyn varikkohiljaisuuden aikana.

2.6.3 ERILAISET RANGAISTUKSET

Kysymykseen tulevat rangaistukset ovat:

1. Huomautus
2. Varoitus
3. Sakko
4. Ajosuorituksen hylkäys
5. Kilpailusta poissulkeminen
6. Lisenssin peruutus määräajaksi ja ansaittujen pisteiden menetys ko. kilpailusta.
7. Kilpailukielto
8. Kilpailukelvottomaksi julistaminen.

Edellä mainitut rangaistukset voidaan tuomita vasta sen jälkeen, kun tutkimukset on toimitettu ja kolmessa jälkimmäisessä tapauksessa epäiltyä on kuultu. Kun kilpailun tuomaristo on suorittanut tutkimukset, ja epäilty on kirjallisesti myöntänyt rikkomuksensa, ei kuuleminen FHRA:ssa, viimeistä tapausta lukuun ottamatta ole välttämätön. FHRA voi antaa varoituksen myös, vaikka tuomaristo on jo tuominnut epäillylle muun rangaistuksen. Tällöin varoitus korostaa kyseessä olleen tarkoituksellisen sääntöjen rikkomuksen. Varoitus on voimassa kahdeksantoista kuukautta (18 kk) sen antamisesta. Kahden varoituksen saaminen em. ajan sisällä aiheuttaa FHRA:n jatkotoimenpiteitä.

2.6.4 SAKKO

Sakkoon voidaan tuomita kilpailija tai avustaja, joka ei ole noudattanut määräyksiä tai kilpailutoimitsijoiden antamia ohjeita. Sakon määrää kilpailun tuomaristo. Sakko on suoritettava neljänkymmenen kahdeksan (48) tunnin kuluessa siitä, kun asianomainen on saanut siihen kehotuksen. Suorituksen viivästyminen aiheuttaa kilpailukiellon vähintään siksi ajaksi, jolloin sakko on maksamatta.

2.6.5 KILPAILUSTA POISSULKEMINEN

Kilpailusta poissulkemisen tuomitsevat kilpailun tuomaristo/kilpailunjohtaja annettujen määräysten mukaisesti. Täten kilpailija ei voi osallistua kilpailuun tai sen osaan. Poissulkeminen aiheuttaa aina kyseisen kilpailun pisteiden ja ilmoittautumismaksun menetyksen.

2.6.6 LISENSSIN PERUUTUS

Jokaisen kilpailijan, joka on kilpailukiellossa, on palautettava lisenssinsä FHRA:lle, joka palauttaa oikeuden lisenssiin kilpailukiellon päätyttyä. Lisenssin FHRA:lle toimittamisen viivästyminen pidentää kilpailukieltoaikaa vastaavalla ajalla. Rangaistuksen yhteydessä peruttu lisenssi aiheuttaa pisteiden menetyksen koko kauden osalta. Muilta osin noudatetaan AKK:n Sääntökirjaa 2026.

2.6.7 KILPAILUKELVOTTOMAKSI JULISTAMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.8 KANSAINVÄLISEN RANGAISTUKSEN LAAJENTAMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.9 AUTOJEN KILPAILUKIELTOON TAI KILPAILUKELVOTTOMAKSI JULISTAMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.10 PALKINNON MENETTÄMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.11 TUOMION JULISTAMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.12 RANGAISTUKSEN LIEVENTÄMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.6.13 VASTALAUSEET (PROTESTIT)

Vastalauseen tulee olla kirjallinen, ja sitä tulee seurata vastalausemaksu.

Kilpailu-, rata-, varikko-, sää- ja keliolosuhteista ei voi jättää vastalauseita.

Vastalause on toimitettava kilpailunjohtajalle, joka huolehtii siitä, että asia esitetään tuomaristolle. Vastalause voidaan toimittaa myös suoraan tuomaristolle, mikäli kilpailunjohtajaa ei tavoiteta. Vastalausemaksu palautetaan ainoastaan, jos vastalause todetaan aiheelliseksi tai FHRA niin määrää.

Vastalause, joka koskee ilmoittautumisen pätevyyttä, kilpailijan tai ajoneuvon asianmukaisuutta, on jätettävä viimeistään kahta (2) tuntia ennen pudotusajon alkamista. Vastalausemaksu on kolmesataa euroa (300.00 €). Vastalause, joka koskee toimitsijan tai katsastajan tekemiä päätöksiä, on jätettävä heti, kun päätöksestä on ilmoitettu asianomaiselle kilpailijalle.

Vastalause, joka koskee kilpailun aikana tapahtunutta erehdystä tai virhettä, kilpailijan käyttäytymistä tai ajoneuvon sääntöjen vastaisuutta on jätettävä enintään puoli tuntia (1/2 h) tehdyn virheen, virheellisen ajosuorituksen, tai kyseisen kierroksen tulosten julkaisemisen jälkeen. Vastalausemaksu on kolmesataa euroa (300.00 €).

Mikäli vastalause on edellä mainitussa tapauksessa jätetty myöhemmin kuin puoli tuntia (1/2 h) tapahtuman jälkeen, voi tuomaristo harkita sen käsittelemistä myöhemmin. Tällöin vastalause ei estä sen kohteena olevaa kilpailijaa osallistumasta seuraavaan lähtöön. Maksimi vastalauseen jättöaika on kolme (3) vuorokautta.

Ennen kuin vastalause ratkaistaan, tulee vastaajalle järjestää tilaisuus selvityksen antamiseen. Hänellä on oikeus kutsua todistajia. Mikäli vastaaja tai hänen todistajansa eivät saavu, ratkaistaan vastalause heidän poissa ollessaan, jos voidaan näyttää toteen, että he ovat kutsun saaneet. Jos vastalauseita ei voida kuulustelun jälkeen ratkaista, ilmoitetaan molemmille osapuolille aika ja paikka, jolloin tuomareiden päätös julistetaan.

2.6.14 VETOAMINEN

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.7 VAKUUTUSMÄÄRÄYKSET

2.7.1 KILPAILIJAN TAPATURMAVAKUUTUS

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.7.2 KORVAUSALUEET JA VAKUUTUSSUMMAT

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.7.3 KILPAILUJEN JÄRJESTÄJÄN JA KILPAILIJAN VASTUUVAKUUTUS

AKK:n Sääntökirjan 2026 mukaisesti.

2.7.4 SÄÄNTÖJEN SOVELTAMINEN JA MÄÄRÄYSTEN TULKINTA

Kaikkia näitä sääntöjä koskevat tulkintakysymykset ratkaisee kilpailun tuomaristo/FHRA.

2.7.5 KILPAILUSÄÄNTÖJEN MUUTTAMINEN

Kansainvälisten sääntöjen muutos tapahtuu ainoastaan FIA:n hyväksymisellä. Kansallisten sääntöjen muutos tapahtuu ainoastaan FHRA:n hyväksymisellä. FHRA:lla on oikeus tehdä sääntömuutoksia kilpailukauden aikana.

3 KIIHDYTYSAJON SÄÄNNÖT 2026

3.1 RADAN MÄÄRITELMÄ

Drag race eli kiihdytysajo järjestetään suoralla, kestopäällystetyllä ja tasaisella radalla, jonka pituus on 402.34 metriä (1/4 mailia) tai 304.80 metriä (1000 ft) tai 201.17 metriä (1/3 mailia).

3.2 VOIMASSAOLO

Nämä kiihdytysajon säännöt ovat voimassa Suomessa vuoden 2026 (1.1. – 31.12.2026) FHRA:n järjestämissä kilpailuissa, jotka on määritelty kilpailukutsussa/lisämääräyksessä.

3.3 OSANOTTO JA OSALLISTUMISOIKEUS

Osanotto-oikeus on henkilöillä, joilla on

- AKK:n myöntämä lisenssi
- Voimassa oleva FHRA:n myöntämä kuljettajatutkinto
- Katsastuskortti
- Henkilöllisyystodistus.

Katsastuskortti tilataan FHRA:lta. Katsastuskortin hinta kymmenen euroa (10,00 €). Kadonneen katsastuskortin uusiminen maksaa kolmekymmentä euroa (30,00 €).

Ulkomaalaisilta osallistujilta vaaditaan vastaavat kansalliset dokumentit.

3.4 PISTELASKU

Kussakin osakilpailussa jaetaan pisteitä seuraavasti:

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

Kaavio	1	2	3	4	5	R/U	W
3 – 4	50					70	90
5 – 8	50	70				90	110
9 – 16	50	70	90			110	130
17 – 32	50	70	90	110		130	150
33 – 64	50	70	90	110	130	150	170

1.	=	Ensimmäisen kierroksen häviäjä
2.	=	Toisen kierroksen häviäjä
3.	=	Kolmannen kierroksen häviäjä
4.	=	Neljännän kierroksen häviäjä
5.	=	Viidennen kierroksen häviäjä
R/U	=	Finaalin häviäjä (Runner-Up)
W	=	Finaalin voittaja (Winner)

Mikäli kilpailussa on alle kolme (3) kilpailijaa ryhmässä, ei silloin jaeta SM tai Cup-pisteitä lajitteluajosta (qualification) eikä pudotusajosta (elimination).

Tasapisteiden sattuessa katsotaan paremmaksi se, jolla on huomioon otettavissa kilpailuissa enemmän voittoja, toisia, kolmansia jne. sijoja. Jos pisteet menevät tasan, huomioidaan sijoitus siinä FHRA:n järjestämässä/alaisessa kilpailussa, jota ei SM ja Suomen Cup-pisteissä huomioida. Jos tämäkään ei tuo ratkaisua, katsotaan paremmaksi se, joka saavutti korkeamman sijan kilpailussa, jossa kyseisessä ryhmässä oli eniten osanottajia ja johon molemmat osallistuivat, jossa oli toiseksi eniten osanottajia jne. Jos nämäkään eivät tuo ratkaisua, katsotaan paremmaksi se, joka osallistui kilpailuun, jossa oli eniten osanottajia ja saavutti korkeamman sijan.

SM- ja Suomen Cup-pisteet ovat henkilökohtaisia. Yhdessä kilpailuryhmässä hankitut SM- ja Suomen Cup-pisteet eivät ole voimassa muissa ryhmissä.

Jos kilpailija suljetaan pois kilpailusta, hän menettää kaikki ko. kilpailussa ansaitsemansa pisteet. Kierroksen häviö saa pisteet, vaikka hän ei ajaisikaan kyseisellä kierroksella. Kaavioon päästääkseen hänen on kuitenkin täytynyt ajaa hyväksyttävä lajittelusuoritus.

Poikkeuksena on kilpailujohtajan hyväksynnällä kaavioon lisätty kilpailija: kilpailija ei ansaitse lajittelupisteitä, eikä pudotusajossa ensimmäisen kierroksen pisteitä. Pisteet alkavat kertymään vasta toiselta kierrokselta.

Jos vain lajittelu on ajettu, annetaan siihen mennessä ansaitut pisteet sekä ensimmäisen kierroksen häviäjän pisteet. Jos varsinaisessa pudotusajossa on ehditty ajamaan yksi tai useampi kierros, jaetaan kilpailusta lajittelupisteet sekä pisteet jokaisen täyden kierroksen voittajille. Jos pudotusajokierros on jäänyt kesken, ei siltä kierrokselta jaeta pisteitä, mutta mahdolliset ajatut ennätykset hyväksytään.

3.4.1 LISÄPISTEET

Lisäpisteitä voi ansaita, mikäli kilpailu (pois lukien kauden viimeinen kilpailu):

- Joudutaan keskeyttämään vesisateesta tai kilpailunjärjestäjän puolelta muun pakottavan syyn vuoksi (force majeure)
- Ja varsinaisesta pudotusajosta on jäänyt ajamatta vain finaalin lähtö.

Ajamatta jääneen finaalin lähdön osalta pisteet jaetaan kuten kohdassa 3.4 PISTELASKU on mainittu.

Seuraavassa kisassa (pois lukien kauden viimeinen kilpailu) on edellisen ns. "finaalin" kuitenkin mahdollisuus ansaita lisäpisteitä seuraavasti:

- Keskeytetyn kisan ns. "finaalin" tulee olla ilmoittautunut ja osallistua seuraavaan kisaan samaan ryhmään kuin keskeytetyssä kisassa
- Ns. "finaali" sopii yhdessä ajettavan lähdön vastakkain lajittelukierrosten yhteydessä, ilmoittaa siitä varikopäällikölle tai varikkohakijalle ennen lineuppiin siirtymistä.
- Ns. "finaalin" lajittelulähdön voittaja ansaitsee 20 lisäpistettä.

Edellä mainittujen kohtien tulee täytyä ansaitakseen 20 lisäpistettä.

Radan valinta tapahtuu sääntökohdan 3.5.7 RADAN VALINTA mukaisesti. Tarvittaessa kilpailun tuomaristolla on määrätä lähdön ajankohta.

Huomioi, että lisäpistesääntö ei koske ryhmiä JRD, S/SS ja COMP.

Poikkeustilanteissa noudatetaan sääntökohtaa 2.7.4 SÄÄNTÖJEN SOVELTAMINEN JA MÄÄRÄYSTEN TULKINTA.

3.5 YLEISÖKILPAILUT

3.5.1 KATSASTUS, RYHMÄJAKO JA KILPAILUNUMEROT

Mikäli kilpailun viimeiseen ilmoittautumispäivään mennessä ryhmään on ilmoittautunut vähemmän kuin viisi (5) kilpailijaa, on kilpailunjärjestäjällä oikeus siirtää kilpailijat ajamaan toiseen ryhmään.

Kaikkien ajoneuvojen on läpäistävä tekninen kilpakatsastus ennen kuin niillä saa ajaa radalla. Katsastuksen hyväksymismerkki on kiinnitettävä ajoneuvon tuulilasiin tai -suojukseen. Vaikka ajoneuvo on läpäissyt teknisen katsastuksen, se ei välttämättä tarkoita, että ajoneuvo on turvallinen kaikilta osin. Kuljettajan vastuulla on pysähtyä punnituspaikalla, jossa katsastaja tarvittaessa ohjeistaa tulevat toimenpiteet (punnitus ja/tai fuel check) tai ohjaa vaihtoehtoisesti suoraan varikolle.

Ajoneuvon osien ja rakenteiden turvallisuus on kilpailijan vastuulla. Katsastettua ajoneuvoa ei saa viedä kilpailualueen ulkopuolelle ilman kilpailun johdon tai katsastajan lupaa. Tällöinkin ajoneuvo on uudelleen katsastettava ennen kuin se voidaan hyväksyä mukaan kilpailuun.

Katsastuksen yhteydessä tapahtuu ajoneuvojen jaottelu seuraaviin ryhmiin:

Pro -ryhmät:

Top Fuel (TF)
 Funny Car (FC)
 Pro Stock (PRO)
 Pro Modified (PM)
 Top Methanol Dragster (TMD)
 Top Methanol Funny Car (TMFC)

Sportsman -ryhmät:

Competition Eliminator (Comp)
 Top Doorslammer (TD)
 Super Pro Street (SPS)
 Pro Street (PS)
 Super Comp (SC)
 Super Gas (SG)
 Super Street (SST)
 Super Stock (SS)
 Stock (S)
 Super Pro ET (SPET)
 Pro ET (PET)
 Sportsman ET (SET)
 660Drags (DR)

Street -ryhmät:

Original Street (OS)
 Real Street (RS)
 Top Street (TS)

Junior -ryhmät:

Junior Stock (JR/S)
 Junior Modified (JR/M)
 Junior Dragster (JRD) yhdistettynä

Euroopan mestaruussarjoissa (FIA) ja Pohjoismaiden mestaruussarjoissa Pro Street (PS)- ja Stock/Super Stock (S/SS) -ryhmissä sijoille 1 – 10 yltäneet kilpailijat voivat ajaa kaikissa kilpailuissa kilpailunumerolla, joka osoittaa kilpailijan edellisvuoden sijoituksen.

FHRA myöntää kilpailijalle kilpailunumeron. Numeroiden tulee olla vähintään 100 mm (4") korkeita ja 38 mm (1 1/2") leveitä. Tuulilasiin merkittävä kilpailunumero, sekä ryhmää ja luokkaa osoittavien kirjainten tulee olla vähintään 76 mm (3") korkeita ja 25 mm (1") leveitä. Numerot voidaan liimata koriin tai ikkunaan. Kilpailunumeroiden ja muiden tunnistusmerkintöjen on oltava väriltään selkeästi taustastaan erottuvia, joko maalattuja tai teipattuja auton ikkunoihin tai kylkiin näkyvälle paikalle, ja niiden on oltava selvästi luettavissa myös ajanotosta. Kenkälankin tai vastaavan käyttö numeroinnissa kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.2 KILPAILUNUMEROT**.

3.5.2 KILPAILUMENETELMÄ

Kiihdytyskilpailu koostuu lajitteluajosta (qualification) ja pudotusajosta (elimination).

Hyväksytyksi lajitteluajaksi katsotaan, kun kuljettaja on asettanut ajoneuvon lähtövaloihin oman käynnissä olevan moottorin voimalla ja käynnistänyt ajanoton (ajanotto käynnistyy, kun ajoneuvo liikahtaa valoista). Jos suoritus keskeytyy tämän jälkeen, merkitään lajitteluajaksi 28 sekuntia ja hänet sijoitetaan lajitteluajotulosten viimeiseksi. Kuljettajat asetetaan pudotusajoa varten lähtökaavioon lajitteluajotulosten perusteella. Pudotusajossa lähdöt tapahtuvat pareittain.

Kilpailija/kuljettaja voi kilpailla yhdessä ryhmässä vain yhdellä ajoneuvolla. Yhdellä ajoneuvolla ei voi kilpailla saman aikaisesti useammassa ryhmässä. Kilpailu päättyy ko. ryhmän pudotusajon loppumiseen ja kun tulokset on vahvistettu.

Kilpailunjohtaja voi antaa kilpailijalle/kuljettajalle luvan vaihtaa ajoneuvoa/ryhmää/luokkaa kesken lajittelun seuraavin ehdoin:

- Kilpailijan/kuljettajan ja ajoneuvon aikaisemmat lajitteluajat mitätöidään.
- Vaihdon ja katsastuksen jälkeen kilpailijan/kuljettajan on lajiteltava hyväksytysti normaalin lajitteluajataulun puitteissa. Mitään muutoksia ei voi tehdä enää lajittelun päätyttyä.
- Vaihdon saa suorittaa, jos kilpailijalla/kuljettajalla ja ajoneuvossa on asianmukaiset varusteet ja asiapaperit, jotka oikeuttavat ajoneuvolla kilpailemiseen.

Mikäli kilpailijat/kuljettajat ajavat/saavat identtiset lajitteluajat (esim. ajosuoritus on keskeytynyt), korkeammalle sijoitetaan ensimmäiseksi ajan ajanut/saanut kilpailija/kuljettaja. Kaavioiden maksimikoko on 32. Poikkeuksena SPS, PS ja TD, joissa ajetaan enintään 16-ajoneuvon kaavio, sekä JRD jossa kaavion maksimi koko on 64. EDRS-ryhmissä noudatetaan Summit Racing EDRS Series Guidelines -ohjeistusta kaaviokoosta. Lopullisen pudotuskaavion koon päättää kilpailun johto. Kaavioina käytetään voimassa olevia FIA DRAG RACING Pro- ja Sportsman kaavioita (<https://www.fia.com/regulation/category/101>). Pro-kaaviota käytetään Pro-ryhmissä sekä SPS-, PS- ja TD -ryhmissä ja Sportsman- kaavioita Sportsman-, Street-, sekä Jr -ryhmissä.

Kilpailunjohtaja voi hyväksyä myös ilman lajitteluaikaa olevat ajoneuvot kaavioon, mutta lajittelun viimeiseksi. Jos ajoneuvoja on useampi kuin yksi, järjestys arvotaan.

Yleensä jokaiselle ryhmälle on oma kaavio, mutta kilpailun johtajan päätöksellä voidaan ryhmiä yhdistää pienen kilpailija-/kuljettajamäärän vuoksi.

S ja SS -ryhmissä ajetaan kaikki kilpailut Dial-in järjestelmällä ja kilpailijoilla on mahdollisuus käyttää luokkaindeksinsä alittavaa dial-in/under-aikaa. Kilpailija, joka ei halua käyttää dial under-aikaa saa tasoituksen automaattisesti oman luokkaindeksinsä mukaan.

Tilanteessa, jossa kumpikin ajoneuvo edustaa samaa ryhmää/luokkaa tapahtuu lähtö yhtäaikaaisesti riippumatta valitusta dial in/under-ajasta. Tässä tilanteessa ihanneajan saa alittaa "ensin maaliviivan ylittänyt voittaa" periaatteella.

Muilla dial-in ryhmillä aika voidaan valita vapaasti ryhmään annettujen aikarajojen sisällä. Kilpailijan/kuljettajan on itse merkittävä valitsemansa aika tuulilasiin ja torninpuoleiseen sivuikkunaan ennen jokaista pudotusajokierrosta. Dial-in aika on merkittävä autoihin niin selkeästi, ettei tulkinnallisuuksia ilmene.

Mikäli jostain syystä dial-in näytössä on kilpailijan mielestä väärä dial-in aika, on kilpailijan/kuljettajan TAI kilpailijan/kuljettajan avustajan heti asian huomattuaan ilmoitettava siitä toimitsijoille. Kun kilpailija/kuljettajan on syyttänyt pre stage -valon tarkoittaa se, että hän on hyväksynyt asetetun dial-in ajan, ja lähtö tullaan suorittamaan asetetuilla dial-in ajoilla. Aika voidaan vaihtaa jokaisen kierroksen välissä, myöskin uusintalähtö tapauksissa.

Break-out: SPS-, TD-, PS-, SC-, SG-, SST-, SS/S-, JRD- ja ET-ryhmissä kilpailija, joka ajaa alle ilmoittamansa indeksiajan tai mikäli käytetään ryhmäindeksiä ja ajaa sen alle, tuomitaan hävinneeksi. Sääntöön on seuraavat poikkeukset:

- Mikäli vastakilpailija ottaa varaslähdön tai ylittää keski- tai sivuviivan
- Soololähdössä
- Jos molemmat ajavat alle indeksin, on voittaja se, joka vähemmän alittaa indeksinsä
- Jos kyseessä on heads-up lähtö (koskee vain SS/S -ryhmää)
- Jos molemmat kilpailijat alittavat indeksinsä yhtä paljon tuhannesosasekunnin tarkkuudella, on voittaja se, joka ensin ylittää maaliviivan.

3.5.3 INDEKSI JA INDEKSIIN KIRISTYSJÄRJESTELMÄ

Indeksi on kunkin luokan laskettu saavutettavissa oleva aika, joka perustuu suureen määrään saatuja aikoja. Kahden luokan indeksien ero on tasoitus (handicap) niiden välillä pudotusajon aikana.

3.5.3.1 COMPETITION INDEX CONTROL (CIC)

Jotta saataisiin aikaan niin oikea indeksi kuin mahdollista, on Comp -ryhmässä CIC systeemi. CIC korjaa indeksejä automaattisesti kuten ryhmän säännöissä on esitetty. Luokkakohtaisen indeksin kiristys ON VOIMASSA SEURAAVASTA KILPAILUSTA LÄHTIEN. Indeksi kiristyy kaikissa Pohjoismaissa samanaikaisesti. HUOM! Indeksi on pudotusajossa henkilökohtainen. Mikäli kilpailija alittaa indeksiä pudotusajossa enemmän kuin 0.500, kiristyy kilpailijan henkilökohtainen indeksi seuraavalla kierroksella 0.500 alittavan verran. Esimerkiksi jos alitus on 0.612, on uusi indeksi $0.612 - 0.500 = 0.112$ tiukempi.

Kuka tahansa kilpailija, joka pudotusajossa alittaa indeksinsä enemmän kuin 0.610, aiheuttaa luokkansa pysyvän indeksin kiristymisen. Esim: alitus 0.610 – 0.619 aiheuttaa CIC kiristymisen 0.01 sekuntia. Alitus 0.630 – 0.639 aiheuttaa CIC kiristymisen 0.03 sekuntia. Alitus 0.700 – 0.709 aiheuttaa CIC kiristymisen 0.10 sekuntia. Saman luokan autot ajavat heads-up systeemillä, riippumatta mitkä ovat CIC:t.

3.5.4 LÄHTÖJÄRJESTELYT

Lähtöjonosta poisjääminen aiheuttaa poissulkemisen meneillään olevalta lajittelukierrokselta. Poisjääminen pudotusajon aikana aiheuttaa lähdön häviämisen (kilpailija saa kierroksen häviäjän pisteet). **Edellä mainitun takia kilpailuajoneuvon läheisyydessä on aina oltava joku, joka vastaa siitä ja voi siirtää sitä.**

3.5.5 VARAMIEHET

Mikäli kaavion kokoa on kilpailuryhmässä rajoitettu, varamieskäytäntö astuu voimaan. Varamieskäytäntö voimassa FIA-ryhmissä.

3.5.6 BURNOUT

Kaikki kilpailulähtöä edeltävät burnoutit eli renkaiden lämmitykset saa suorittaa vain siihen rajatulla alueella. Burnoutin saa aloittaa vasta apulähtettäjän tai lähtettäjän merkistä. Mikäli ajoneuvo burnoutin aikana rikkoontuu, on se joko ajettava tai hinattava kilpailusuuntaan rataa pitkin pois lähtöalueelta tai työnnettävä takaisin varikolle moottori sammutettuna.

Keskiviivan ylittäminen burnoutin tai lähtövalmistelun aikana ei johda hylkäykseen. Fire burnoutit ehdottomasti kielletty. Ainoastaan kuljettaja saa koskea ajoneuvoon burnoutin aikana.

Renkaiden lämmitys paikallaan ei saa kestää yli 5 sekuntia. **Burnouttia ei saa suorittaa peruutusvaihteella.**

Comp-, SC-, SPS-, TD-, PS-, SC-, TS-, NP- ja SPET-autoille sallitaan yksi lähtöviivan ylittävä burnout. ProET: Dragster-, Altered- ja Funnycar- tyyppisille autoille sallitaan yksi lähtöviivan ylittävä burnout.

Pro-ryhmille burnout säännöt FIA sääntökirjan mukaisesti.

Muut ryhmät eivät saa ylittää lähtöviivaa ennen kuusen käynnistymistä.

FHRA voi muuttaa näitä käytäntöjä, milloin tahansa niin halutessaan Pro-ryhmiä lukuun ottamatta.

3.5.7 RADAN VALINTA

Comp, SPS-, PS-, TD- ja Pro-ryhmissä radan valinta määräytyy ajan perusteella. Lajittelun nopeampi saa valita radan ensimmäisellä pudotusajokierroksella ja siitä eteenpäin saa radan valita edellisellä kierroksella indeksiinsä nähden nopeamman ajan ajanut kilpailija. Junior-ryhmissä paremmin lajitellut saa valita radan pudotusajoissa jokaisella kierroksella. Muissa ryhmissä radan valinta tapahtuu kullekin kierrokselle seuraavasti:

- Indeksiryhmissä-/luokissa radan valitsee edellisellä kierroksella lähemmäs dial-iniään tai indeksiään sitä alittamatta ajanut kilpailija
- Muissa luokissa/ryhmissä radan valitsee edellisellä kierroksella nopeamman ajan ajanut kilpailija.
- Jos pudotusajolähdössä toinen ajoneuvoista rikkoutuu ennen aloitusta, on soololähdön suorittavalla kilpailijalla radanvalinta oikeus.
- Jos pudotusajolähdössä voittaneen kilpailijan aikaa ei jostain syystä saada, määräytyy radanvalinta oikeus seuraavassa lähdössä lajitteluajan perusteella
- Jos parilähdössä lähettäjän määräyksestä lähtö keskeytyy/viivästyy voi kilpailija, jolla on radanvalinta oikeus vaihtaa rataa, mikäli renkaiden uudelleen lämmitys sallitaan
- Uusintalähdössä kilpailija, joka valitsi radan aiemmin, säilyttää valinta oikeuden.

3.5.7.1 LÄHTÖALUE

Lähtöalueelle ovat oikeutettuja ainoastaan lähtövuorossa olevat kilpailijat ja lähtövuorossa olevan kilpailijan avustajat. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että lähtöalueella tarpeeton oleskelu ei ole sallittu. Kun kilpailuajoneuvo saapuu lähtöalueelle, on sen oltava käynnistymis- ja ajovalmis.

3.5.7.2 LÄHETTÄJÄ - LÄHETTÄJÄN MERKIT JA LÄHTÖVALOIHIN ASETTAUTUMINEN

Lähtöalueen ensimmäisen käsimerkin jälkeen kilpailijalle suodaan kohtuullinen aika lähtövaloihin asettumiselle ja tämän ajan pituuden päättää vain ja yksin kilpailun virallinen lähettäjä. Lähtöalueen toisen käsimerkin jälkeen on syytettävä myös stage -valo, vaikka toinen ajoneuvo ei olisi syyttänyt pre-stage -valoa. Epäonnistuminen lähtövaloihin asettumisessa lähettäjän käskystä huolimatta johtaa lähdön mitätöintiin.

Kun asettuminen lähettäjän käskystä stage -valoihin on tapahtunut, ei ole sallittua enää uudelleen asettaa kilpailuajoneuvoa lähtövaloihin. Lähtökennojen on reagoitava eturenkaasta.

Huomioi, että:

- Ajoneuvoa ei saa työntää käyntiin eikä lähtövaloihin. Lähtövaloihin asettumisen on tapahduttava ajoneuvon oman käynnissä olevan moottorin voimin.
- Lopullista lähtövaloihin asettumista ei saa tehdä peruuttamalla.
- Minkä tahansa mekaanisen tai elektronisen järjestelmän, joka auttaa kilpailijaa asettamaan kilpailuajoneuvonsa stage -valoihin, käyttäminen on kielletty. Kilpailuajoneuvo on asetettava lähtövaloihin visuaalisesti.
- Kilpailijan avustajat tai toimitsijat eivät saa asettaa kilpailuajoneuvoa stage-valoihin.

Lähtäjällä on aina ylin määräysvalta lähtöalueella. Lähtäjän merkit ovat tarkistettavissa kohdasta **15.6 LÄHETTÄJÄN MERKIT**.

3.5.7.3 DEEP STAGING

"Deep staging", eli asettuminen valoihin siten, että pre stage -valo ei pala, on sallittu, paitsi ryhmissä S, SS, SST, SG sekä SC. Käytännössä tämä tarkoittaa, että molempien stage -valojen tulee palaa, jotta sallittu lähtö voi tapahtua. Pre-stage -valon sammuminen stage -valon syttyttyä merkitsee varaslähtöä. Mikäli em. tapahtuu molemmille kilpailijoille, kummankin ajosuoritus hylätään, paitsi finaalisissa, jossa lähtö uusitaan.

3.5.7.4 LÄHTÖVALOJEN TOIMINTA – LÄHTÖ, SOOLOLÄHTÖ JA LÄHDÖN VOITTAMINEN

Kun molemmat autot ovat paikoillaan, **aktivoi lähtäjä kuusen**. Ajajien on tällöin tarkkailtava lähetyslaitteen keltaisia lamppeja (3 kpl), jotka syttyvät ylhäältä alkaen vuorotellen 0.5 sekunnin välein (Pro Start = kaikki kolme keltaista yhtä aikaa - vihreä 0.4 sekuntia), kunnes vihreä lamppu syttyy ja lähtö tapahtuu. Jos ajoneuvo liikkuu eteenpäin (noin 30 cm) ja leikkaa kennolinjan, joka käynnistää ajanottolaitteet, ennen kuin vihreä lamppu on syttynyt, on kyseessä automaattisesti varaslähtö ja punainen lamppu syttyy. Jos kyseessä on pudotusajon (elimination) parilähtö, ensimmäiseksi punavalon ottanut (eli enemmän "varastanut") häviää lähdön (saa kierroksen häviäjän pisteet). Ryhmissä, jotka ajavat Sportsman -kuusella, tulee huomioida TruSTART (jos molemmat ottavat punavalon, enemmän "varastanut" häviää), punavalo tulee näkyviin vasta kun molemmat ajoneuvot ovat ylittäneet lähtöviivan. Lajitteluajossa (qualification) ja harjoituksissa ei varaslähdöllä ole merkitystä, mutta ajanoton on täytynyt käynnistyä, jotta kilpailijalle saadaan rekisteröityä aika ja nopeus.

Voidakseen olla lähdön voittanut kilpailija, täytyy ajoneuvon käynnistyä ilman ulkopuolista apua, paitsi ryhmissä, joissa ulkopuolinen käynnistys on sallittu ja kyetä ilman ulkopuolista apua asettumaan lähtövaloihin.

Soololähdössä kilpailija katsotaan voittajaksi, kun hän on asettunut kilpailuajoneuvolla lähtövaloihin oman käynnissä olevan moottorin voimalla ja kuusi on käynnistynyt tai mikäli lähtäjä julistaa kilpailijan kyseisen lähdön voittajaksi.

Pudotusajon parilähdön uusinta-ajon aikana suoritetaan vain ajanottolaitteistossa olleen vian tai toimitsijan virheellisen toiminnan takia, mikäli virheellä on vaikutusta kilpailun läpiviemiseen. Pudotusajossa tilanteessa, jossa ajanotto ei käynnisty tai rekisteröi todellista voittajaa, voittajan ratkaisee lähtäjä, joka voi käyttää päätöksen tueksi tuomariston näkemystä, videotallenteita ja muuta materiaalia.

Mikäli molemmat ottavat hyväksytyt lähdön mutta ajoneuvot jäävät radalle (eivät pääse maaliin), katsotaan lähdön voittajaksi paremman reaktion ottanut kilpailija.

Mikäli kilpailija lähtee viivalta ennen ajanoton käynnistymistä, aikaa ja loppunopeutta ei saada.

3.5.8 STARTTI

3.5.8.1 AUTOSTART

Käytössä parilähdössä ja sen toimintaperiaate on luettavissa tarkemmin FIA DRAG RACING -sääntökirjasta ja kohdasta TIMING EQUIPMENT.

3.5.8.2 PRO START

Kaikki keltaiset lamput syttyvät samanaikaisesti ja vihreä 0.4 sekunnin kuluttua keltaisista.

TD-, SPS-, PS-, SC-, SG-, **NP-** ja Street-ryhmät käyttävät Pro Start -kuusta. SST-ryhmä käyttää Pro Start -kuusta 0.5 sekunnin valolla.

3.5.8.3 FULL TREE

Ensin syttyy kolme (3) keltaista lamppua 0.5 sekunnin välein ja sitten vihreä.

Ryhmissä, jotka ajavat FULL TREE -startilla, on käytössä TruSTART. Tämä tarkoittaa siis sitä, että:

- Jos ajoneuvo lähtee lähtökennoista ennen kuin vihreä on syttynyt (varastaa), syttyy punainen lamppu.
- Jos parilähdössä molemmat ajoneuvot lähtevät lähtökennoista ennen kuin vihreä on syttynyt (varastaa), on lähdön voittaja vähemmän varastanut ja hävinneelle syttyy punainen lamppu. Punavalon tulee näkyviin vasta kun molemmat ajoneuvot ovat ylittäneet lähtöviivan.

3.5.8.4 TRUSTART

Ryhmissä, jotka ajavat FULL TREE -startilla, tulee huomioida TruSTART (jos molemmat ottavat punavalon, enemmän "varastanut" häviää). Punavalon tulee näkyviin vasta kun molemmat ajoneuvot ovat ylittäneet lähtöviivan.

3.5.9 KILPAILUN KESKEYTYMINEN

Kilpailun tuomaristolla on oikeus keskeyttää kilpailu turvallisuussyistä tai muista siihen pakottavista syistä (esim. sade).

3.5.10 BRACKET RACING

Bracket -kilpailu koostuu lajittelu- ja pudotusajosta. Lajitteluiden jälkeen kukin kilpailija valitsee oman ihanneaikansa (dial-in) sekunnin sadasosan tarkkuudella. Dial-in -aika on merkittävä autoihin niin selvästi, ettei tulokinnallisuutta ilmene. Dial-in -aika on merkittävä aina tornin puolelle, suositellaan myös taaksepäin näyttävää (katso kuva 2).



Kuva 1: Kuva autosta, johon on merkattuna dial-in -aika eteen, sivulle ja taakse.

Ihanneaikojen perusteella jaetaan kilpailijat aikaväleihin (brackets). Lähtökaavio on laadittava jokaiselle aikavälille. Pudotusajon aikana lähdöt tapahtuvat pareittain ja molempien kilpailijoiden ihanneajat määräävät heidän keskinäisen handicapinsa.

- Mikäli molemmat kilpailijat ajavat ihanneaikaansa hitaammin, voittaa ensimmäisenä maalilinjan ylittänyt
- Mikäli molemmat kilpailijat alittavat ihanneaikansa yhtä paljon sekunnin tuhannesosan tarkkuudella, voittaa ensin maalilinjan ylittänyt
- Mikäli molemmat kilpailijat alittavat ihanneaikansa, voittaa se, joka on alittanut ihanneaikansa vähiten.

3.5.11 SUOMEN ENNÄTYS

Suomen ennätyksiä ajetaan RS-, TS-, S/SS-, Comp- ja Pro-ryhmissä.

Suomen ennätyksiä ei kirjata JR-, ET-, tai Super –ryhmissä SST, SG, SC, PS, SPS, TD eikä Dial-in –ryhmissä pois lukien S/SS.

Suomen ennätykseksi hyväksytään kaikki lähdöt, jotka ajetaan samassa kilpailussa hyväksytysti. Viralliset suomen ennätykset on anottava kirjallisesti liitteineen FHRA ry:ltä kahden (2) viikon kuluessa kilpailusta. Liitteenä on käytettävä aikakorttia, sekä katsastajan allekirjoittamaa hyväksyttyä punnitustodistusta, mikäli ryhmä-/luokkasäännöissä on mainittu minimipaino. Mikäli ennätysajoneuvon hevosvoimaluokitus on muuttunut ennätyksen hyväksymisen jälkeen voi ennätystä hakea myös voimassa olevalla hitaammalla ajalla. FHRA ry vahvistaa Suomen ennätyksen.

Lähdössä, jossa ennätys ajetaan, täytyy ajoneuvon olla kaikkien vaadittujen määräysten mukaisessa kunnossa ja painossa. Ennätykset kirjataan tuhannesosasekunnin tarkkuudella. Loppunopeusennätykset kirjataan kilometrin sadasosan tarkkuudella.

Jos kaksi kilpailijaa ajaa tuhannesosasekunnin tarkkuudella saman uuden ennätyksen samassa kilpailussa ja pystyvät molemmat backup'aamaan sen, myönnetään ennätys sille, jolla on ollut kovempi loppunopeus. Jos kummallakin on vieläpä sama loppunopeus, myönnetään ennätys sille, joka sen ensin ajoi.

Jos joku kilpailija seuraavissa kilpailuissa ajaa saman ennätysajan kovemmalla loppunopeudella, säilyy ennätys sen haltijalla. Tämä sama sääntö pätee myös loppunopeusennätyksiin, mutta silloin käytetään ratkaisijana nopeinta aikaa.

Ennätyksiä voi ajaa siihen asti, kunnes putoaa pudotusajossa. Loppunopeusennätykset näissä ryhmissä hyväksytään vain, jos ne syntyvät samassa lähdössä ennätysaikausorituksen kanssa. Pro -ryhmät voivat ajaa loppunopeusennätyksiä riippumatta saavutetusta ajasta.

Comp -ryhmässä voidaan ennätys ajaa vielä ensimmäisellä pudotusajokierroksella käyttäen backup'ina lajitteluaikaa. Muilla pudotusajokierroksilla ei ennätyksiä hyväksytä.

S ja SS -ryhmissä ei ennätyksiä hyväksytä millään pudotusajokierroksella.

Kilpailija ei voi ajaa ennätyksiä lajitteluajossa yhdellä ajoneuvolla ja osallistua sitten pudotusajoon toisella.

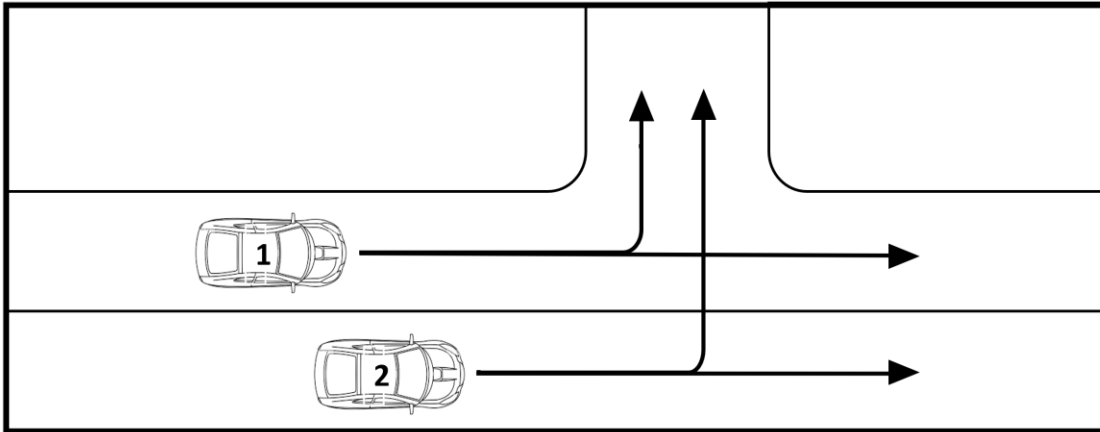
Kilpailija, joka ajaa ennätyksen ja menettää sen samassa kilpailussa toiselle, ei ole koskaan ollut virallisesti ennätyksen haltija.

Ennätys myönnetään vain sille kilpailijalle, jolla on se hallussaan kilpailun päättyessä. Suomen ennätykset anotaan kirjallisesti liitteineen FHRA ry:ltä kahden viikon kuluessa kilpailusta.

Ennätykset vanhenevat, mikäli ne lakkaavat olemasta vertailukelpoisia uusittujen sääntöjen tai luokitusten mukaisien ajoneuvojen ennätyksiin. Pro –ryhmien ennätykset eivät vanhene, ellei FIA toisin päättä.

3.5.12 MUUTA

Radalta poistuminen (kuva 1) ajoneuvo nro 1 poistuu aina ensiksi pois radalta, eli ajoneuvon nro 2:n tulee väistää ja varoa ajoneuvoa nro 1. Poikkeuksena ajoneuvon rikkoontuminen ja juniorkilpailija, jotka noudattavat toimitsijoiden poistumisohjeita.



Kuva 2: Radalta poistuminen.

Kilpailijan tai tiimin jäsen, jonka todetaan olevan alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena kilpailualueella, riippumatta käytetyn aineen määrästä, poistetaan kilpailualueelta ja kilpailusta. Lisäksi asiasta seuraa rangaistustoimenpiteet. Kilpailualue käsittää yleisöltä kielletyt alueet: lineup lähtöjonon, burnout -alueen, lähtöpaikan, sekä kilparadan koko mitaltaan, sekä paluuradan sen sulkuportille saakka.

Mikäli kilpailija puhaltaa kilpailualueella puhalluskokeessa yli 0.00 promillea, määrätään hänet välittömästi ajanottotorniin, jossa tuomariston tai kilpailunjohtajan ja todistajien läsnä ollessa suoritetaan uusintapuhallus ja asiasta tehdään tutkintapöytäkirja. Puhalluskokeesta kieltäytyminen on este kilpailuun osallistumiselle ja se johtaa samanlaiseen seuraamukseen kuin positiivinen puhallustulos. FHRA noudattaa tämän osalta FHRA:n laatimaa alkoholipuhallusohjetta.

Kilpailijalla ja tiimien jäsenillä on oikeus käydä puhaltamassa ilman sanktioita ennen kilpailusuoritusta.

Kilpailijan läsnäolo ohjaajakokouksessa on välttämätön. Nimenhuuto voidaan pitää. Ohjaajakokouksen aikana varikkohiljaisuus on ehdoton. Kilpailun aikana tarkkaillaan kilpailuajoneuvojen ja kuljettajien sääntöjenmukaisuutta pistokokein.

Nopeusrajoitus varikolla on kilpailun järjestäjän ilmoittama (kilpailukutsussa/lisämääräyksessä). Muualla kilparadan ulkopuolella, kuten paluutiellä on noudatettava turvallista ajonopeutta. Ylinopeus on rangaistavaa.

4 JUNIOR RYHMÄ (JRD)

Kiihdytysajon sääntökirja 2026 säännöt koskevat Junior autoryhmien -kuljettajia, avustajia sekä teknillisiä määräyksiä. Junior kilpailijan mukana on oltava yksi vähintään 18-vuotias vastuullinen valvoja. FHRA voi vahvoin perustein myöntää sääntöön poikkeusluvan. Katso YLEISET MÄÄRÄYKSET 1.16 POIKKEUSLUVAT.

Kilpailumatka on $\frac{1}{8}$ -maili eli 201.16 metriä. Kaikki Junior autoryhmien kilpailut ajetaan ryhmät yhdistettyinä, lukuun ottamatta JR/F.

4.1 KULJETTAJA

Asiapaperit: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT.

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT.

Kypärä: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT.

Päätuki, pehmusteet: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET.

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR).

Ajoasu: Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET.

4.2 RYHMÄT

Junior Fun (JRD/F): ikäryhmät 8 – 10 vuotta, täytettävä 8/10 vuotta kuluvan kalenterivuoden aikana. 8-vuotiaan tulee harjoitella ajamista vähintään yksi (1) vuosi mutta enintään kuitenkin kaksi (2) vuotta, kunnes täyttää 9/10 vuotta. Tämän jälkeen kuljettajalla on mahdollisuus/oikeus osallistua varsinaiseen kilpailuun. JR/S säännöt koskevat tätä luokkaa.

Junior Stock (JRD/S): ikäryhmät 8 – 18 vuotta, täytettävä 8/18 vuotta kuluvan kalenterivuoden aikana. Virittämätön vakio moottori. 12.90 s ja hitaammat (alle 12.90 s ajosuoritukset hylätään) perustuen henkilökohtaiseen E.T. aikaan. Takamoottoriset Dragster tyyppiset ajoneuvot sallittu. Parilähdöt Full Tree -kuusella. Pudotusajossa Breakout -sääntö voimassa, lajitteluajon paremmuus reaktioaikojen tai itse asettaman indeksin perusteella. Turvallisuusrajat: alle 12.70 s ensimmäisestä alituksesta seuraa varoitus, toisen kerran alle 12.70 s alituksesta seuraa kilpailusta poissulkeminen. Alle 12.50 s seuraa kilpailusta poissulkeminen.

Junior Modified (JRD/MB): ikäryhmät 10 – 18 vuotta, täytettävä 10/18 vuotta kuluvan kalenterivuoden aikana. 8.90 s ja hitaammat (alle 8.90 s ajosuoritukset hylätään) perustuen henkilökohtaiseen E.T. aikaan. Takamoottoriset Dragster tyyppiset ajoneuvot sallittu. JR/MB-luokassa ajavat rautarunkoiset Junior Modified autot sekä ennen 2011 Suomessa käyttöönotetut Funny Car ja Altered tyyppiset autot. Parilähdöt Full Tree -kuusella. Pudotusajossa Breakout -sääntö voimassa, lajitteluajon paremmuus reaktioaikojen tai itse asettaman indeksin perusteella. Turvallisuusrajat: alle 8.70 s ensimmäisestä alituksesta seuraa varoitus, toisen kerran alle 8.70 s alituksesta seuraa kilpailusta poissulkeminen. Alle 8.50 s seuraa kilpailusta poissulkeminen. Suurin sallittu nopeus on 138 km/h.

Junior Modified (JRD/M): ikäryhmät 12 – 18 vuotta, täytettävä 12/18 vuotta kuluvan kalenterivuoden aikana. 7.90 s ja hitaammat (alle 7.90 s ajosuoritukset hylätään) perustuen henkilökohtaiseen E.T. aikaan. Takamoottoriset Dragster tyyppiset ajoneuvot sallittu. Ennen 2011 Suomessa käyttöönotetut Funny Car ja Altered tyyppiset ajoneuvot sallittu. Parilähdöt Full Tree -kuusella. Pudotusajossa Breakout -sääntö voimassa,

lajitteluajon paremmuus reaktioaikojen tai itse asettaman indeksin perusteella. Turvallisuusrajat: alle 7.70 s ensimmäisestä alituksesta seuraa varoitus, toisen kerran alle 7.70 s alituksesta seuraa kilpailusta poissulkeminen. Alle 7.50 s seuraa kilpailusta poissulkeminen. Suurin sallittu nopeus JR Dragster autolle on 138 km/h.

4.3 TEKNISET SÄÄNNÖT

4.3.1 KESKELTÄ OHJATTAVA JUNIOR ROADSTER

Runkorakenne, jossa kuljettajanistuin sijaitsee auton keskilinjassa (Keskeltä ohjattava). Jr. roadster on hyväksytty kilpailukäyttöön. Korin maksimileveys ei saa ylittää 889 mm. Etuylitys ei saa ylittää 660 mm, mitattuna etummaisesta pyörännavasta auton etummaiseen kohtaan. Ohjaamo, runkorakenne, turvakehikko ja kori on suunniteltava siten, että ne estävät kuljettajan kehoa tai raajoja koskemasta renkasiin, pyöriin, pakoputkistoon tai ajorataan. Korin sivupaneelien osat, jotka ulottuvat kuljettajan näkökenttään, on oltava läpinäkyviä ja tarjottava esteetön vaakasuora näkymä vähintään 180 astetta. Kori ei saa peittää moottorin yläosaa, pyöriä tai renkaita. Vain FIA

hyväksymät korimallit ovat sallittuja. Vain alkuperäisvalmistajan tyyppiset, perinteiseen tapaan asennetut peilit ovat sallittuja. Ohjaamon peittäminen katteella tai suojuksella on kiellettyä.

Takarenkaiden ulkoreunasta ulkoreunaan mitattu vähimmäisleveys on 787 mm. Takarenkaiden ulkoreunojen välinen maksimileveys ei saa ylittää roadsterin takarenkaiden kaarien tai korin kokonaisleveyttä.

Keskeltä ohjattavan roadster-mallin turvakehikon ja rungon rakenteen on täytettävä vähimmäisvaatimukset, jotka on esitetty Jr. Drag Racing -sääntöjen JR.-rungon kohdassa. Turvakehikon korkeus ei saa ylittää 457 mm, mitattuna olkakaaren yläreunasta turvakehikon yläreunaan. Kuljettajan alueella on oltava täysi lattia, joka on valmistettu vähintään 0,6 mm teräksestä, 0,8 mm alumiinista tai hiilikuidusta, ja sen on ulotuttava kuljettajan istuimesta väliseinään. Vasemman ja oikean puolen pystysuorat sivusuojalevyt ovat pakollisia kuljettajan tilan koko pituudelta ja niiden on oltava valmistettu vähintään 0,6 mm teräksestä, 0,8 mm alumiinista tai hiilikuidusta. Taka-akselin ensisijainen tukirakenne on pakollinen. Toissijaisen akselituen on sijaittava enintään 305 mm päässä takapyörän navoista. Toissijaista akselitukea ei välttämättä tarvita, jos ensisijainen tuki on enintään 305 mm päässä takapyörän navoista.

4.3.2 SIVUSTA OHJATTAVA JUNIOR ROADSTER

Runkorakenne, jossa kuljettajanistuin sijaitsee keskilinjassa sivussa (Sivustaohjattava). Jr. roadster on hyväksytty kilpailukäyttöön. Korin maksimileveys ei saa ylittää 1270 mm. Etuylitys ei saa ylittää 660 mm, mitattuna etummaisesta pyörännavasta auton etummaiseen kohtaan. Ohjaamo, runkorakenne, turvakehikko ja kori on suunniteltava siten, että ne estävät kuljettajan kehoa tai raajoja koskemasta renkasiin, pyöriin, pakoputkistoon tai ajorataan. Korin sivupaneelien osat, jotka ulottuvat kuljettajan näkökenttään, on oltava läpinäkyviä ja tarjottava esteetön vaakasuora näkymä vähintään 180 astetta. Kori ei saa peittää moottorin yläosaa, pyöriä tai renkaita.

Vain FIA hyväksymät korimallit ovat sallittuja. Vain alkuperäisvalmistajan tyyppiset, perinteiseen tapaan asennetut peilit ovat sallittuja. Ohjaamon peittäminen katteella tai suojuksella on kiellettyä. Eturenkaiden raideleveys on vähintään 914 mm. Takarenkaiden ulkoreunasta ulkoreunaan mitattu vähimmäisleveys on 1118 mm. Takarenkaiden ulkoreunojen välinen maksimileveys ei saa ylittää FIA hyväksymän roadsterin takarenkaiden kaarien tai korin kokonaisleveyttä.

Sivustaohjattujen roadster-mallien turvakehikon ja rungon rakenteen on täytettävä vähimmäisvaatimukset, jotka on esitetty NHRA sääntökirjan Jr. Drag Racing -osiossa. Turvakehikon korkeus ei saa ylittää 457 mm, mitattuna olkakaaren yläreunasta turvakehikon yläreunaan. Kuljettajan alueella on oltava täysi lattia, joka on valmistettu vähintään 0,6 mm teräksestä, 0,8 mm alumiinista tai hiilikuidusta, ja sen on ulotuttava kuljettajan istuimesta väliseinään. Vasemman ja oikean puolen pystysuorat sivusuojalevyt ovat pakollisia kuljettajan tilan koko pituudelta ja niiden on oltava valmistettu vähintään 0,6 mm teräksestä, 0,8 mm alumiinista tai

hiilikuidusta. Taka-akselin ensisijainen tukirakenne on pakollinen. Toissijaisen akselituen on sijaittava enintään 305 mm päässä takapyörän navoista. Toissijaista akselitukea ei välttämättä tarvita, jos ensisijainen tuki on enintään 305 mm päässä takapyörän navoista.

4.3.3 MOOTTORI

Kaikissa autoissa enintään yksi, takana sijaitseva nelitahtinen B&S 5 hp sivuventtiili moottoriin perustuva versio. NHRA säännöissä hyväksytyt JR/S yksisylinteriset moottorit/valmistajat sallittu, tai kuten listattu alempana:

- Metro racing flathead
- McGee racing flathead
- Tecumseh flathead
- LPW Racing Products monster racing block
- JR Race Car flathead
- Pure Power Racing flathead
- M-1 Machine racing block
- SR71 Racing Block by Soltz Racing
- Huddleston Performance Sniper
- R & S Machine Terminator.

Lisäksi sallittu:

- Intek 127332
- Intek 123332
- Vanguard 12H132
- Vanguard 12H332
- Animal 124432
- B&S World Formula 124335
- B&S Motor Junior 206 124432
- JR/M ja JR/MB.

Lohkon oltava alkuperäistyyppinen, NHRA hyväksytyt jälkituotantolohkot hyväksytyt. Porttaus, kiillotus, lohkon osien hionta sekä kansitason koneistus sallitaan. Venttiilin koko vapaa. Kaikenkokoiset venttiilinjouset sallittu. Sylinterin kannet vapaat. Imusarja vapaa. Ahtaminen kielletty. Sylinterin kansitason alkuperäisen korkeuden lisääminen millään tavoin kielletty. V2 moottori sallittu ennen 2011 käyttöön otetuissa JR/MB V2 autoissa. Moottorin koko max 650cc.

4.3.4 PAKOPUTKISTO

Maksimipituus 27", suunnattava pois päin kuljettajasta, renkaista sekä moottorista. Toimiva ja tukevasti kiinnitetty äänenvaimennin pakollinen, max 110 dB (A).

4.3.5 POLTTOAINE

Lyijytön bensiini, E85, metanoli tai etanoli. Lisäaineiden kuten ilokaasun tai nitrometaanin käyttö kielletty. Alkoholikäyttöiset ajoneuvot tulee merkitä ajoneuvon molemmin puolin näkyvästi FHRA:n hyväksymällä merkillä.

4.3.6 POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ

Mikä tahansa normaalitoiminen kaasutin sallittu. Polttoaineen suihkutusta kielletty. Ahtaminen kielletty. Imusarjan alipaineella toimiva tyhjiöpumppu sallittu, kalvon sijaittava polttoainepumpussa. Paineistetut järjestelmät kielletty. Kaikki ajoneuvot varustettava toimivalla kaasuläpän palautusjousetta, joka sulkee

kaasuttimen läpän. Kaasuttimen toimintaa saadaan säädellä ainoastaan manuaalisesti kuljettajan jalalla. Elektroniset, pneumaattiset, hydrauliset tai muut apulaitteet eivät millään tavalla saa vaikuttaa kaasuttimen toimintaan. Polttoainesäiliön on sijaittava kuljettajan takana turvakehikon olkakaaren alapuolella turvallisesti kiinnitettynä (ei esim. Nippusiteillä). Polttoainesäiliön koko enintään 3.78 litraa (1 gallona), varustettuna tiivisti sulkeutuvalla korkilla.

Suljettu polttoaineen suihkutusta sallittu V2 moottoreissa, ennen vuotta 2011 valmistetuissa JR Modified V2 rungoissa.

4.3.7 SYTYTYSJÄRJESTELMÄ

Alkuperäinen sytytysjärjestelmä tai MSD 41500, 41510, 42231.

Puolat: MSD 42921, 8232, MasterBlaster 2, MasterBlaster 3.

V2 moottori: Sytytysjärjestelmä vapaa.

Lähtökierrosrajoittajat kielletty. MSD 42231 kanssa alempi rajoitinpiiri pidettävä nollana, ainoastaan yläkierrosrajoitinpiirin käyttö sallittu.

4.3.8 STARTTIMOOTTORI

Alkuperäinen tai irrallinen käynnistinmoottori sallittu. Kuljettajan mahdollisuus itse käynnistää auto kielletty.

4.3.9 VOITELUJÄRJESTELMÄ

Alkuperäiset voitelujärjestelmät pakolliset. Öljyn lisäaineiden käyttö tehon lisäämiseksi kielletty. Mikäli huohotinputkia tai huohottimia käytetään, on ne johdettava erilliseen säiliöön. Tilavuus min. 0.5 litraa ja niiden on oltava huolellisesti kiinnitettyjä (ei esim. nippusiteillä). Säiliön tarkoitus on estää nesteiden joutuminen radalle (eli ei avonaisia säiliöitä).

4.4 VOIMANSIIRTO

4.4.1 HIHNAT / KETJUSUOJAT

Kaikki autot on varustettava ketjusuojalla, joka peittää voimansiirron (hinnan ja ketjun) koko leveydeltään, eturattaan (lautaspyörän) etuosan sekä noudattaa hihna/ketju -linjaa. Ketjusuojan on oltava vähintään 1.5 mm (0.060") terästä tai 2.3 mm (0.090") alumiinia, ja jatkettava takarattaan akselilinjan taka- ja alapuolelle. Kiinnitettävä huolellisesti (ei nippusiteitä tai vastaavia).

4.4.2 KYTKIN

Enintään yksi kuiva keskipakoiskytkin. Ketju- tai hihnaveto sallittu. Akselikytkimet kielletty.

4.4.3 KYTKIMEN SUOJA

Kytkimen suoja, joka peittää kytkimen 180 astetta kytkimen yläpuolelta sekä koko kytkimen leveydeltä, valmistettu joko 2.3 mm (0.090") alumiinista tai 1.5 mm (0.060") teräksestä, tai NHRA/FHRA hyväksytty.

4.4.4 KYTKIMEN TUKI

NHRA/FHRA hyväksytty tuki pakollinen 9.99 s tai nopeammille autoille.

4.4.5 VAUHTIPYÖRÄ

Aftermarket billet vauhtipyörä tai teräksinen vauhtipyörän suojuus pakollinen (ainevahvuus vähintään 3 mm, leveys vähintään vauhtipyörän leveys. Suojuksen on peitettävä vauhtipyörä vähintään 180 astetta vauhtipyörän yläpuolelta) jos ei käytetä alkuperäistä vakiokaasutinta (OEM). Valettu alumiininen vauhtipyörä kielletty. Kiilauran muutokset sallittu. Alkuperäisen vauhtipyörän keventäminen ja/tai muuttaminen kielletty.

V2: vauhtipyörä vapaa. Teräksinen vauhtipyörän suojuus pakollinen (ainevahvuus vähintään 3 mm, leveys vähintään vauhtipyörän leveys Vakiomallisen V2 vauhtipyörän keventäminen sallittu seuraavin ehdoin: aluetta ulosvetoreiät - keskireikä ei saa muuttaa. Alkuperäisen vauhtipyörän kokonaispaino ei saa alittaa 4500 g.

4.4.6 VAIHTEISTO

Hihnakäyttöinen momentinmuunnin vaaditaan. Vaihdeyyppinen vaihteisto kielletty.

4.5 JARRUT JA JOUSITUS

4.5.1 JARRUT

Jalkakäyttöinen, kahteen pyörään vaikuttava nestekäyttöinen levyjarru. Minimivaatimus teräslevylle: 1 kpl vähintään 7" ulkohalkaisijaltaan oleva ja .228" (5,79 mm) paksu tai 2 kpl vähintään 6" ulkohalkaisijaltaan ja 3/16" paksuja levyjä. Alumiinijarrulevyn minimihalkaisija on 11" ja .228 (5,79 mm) paksu. Vetorattaan käyttö jarrulevynä kielletty.

Junior Stock: mikroautotyyppiset, mekaaniset jarrut hyväksytään. Suositellaan nestekäyttöisiä.

Jarrukomponenttien poraaminen keventämismielessä kielletty. Line lockit kielletty. Käsikäyttöinen jarru sallitaan, mikäli se on yhdistetty jalkajarruun.

4.5.2 JOUSITUS

Sallittu. Maksimi ylöspäin liike 2" (50 mm).

4.6 KORI JA RUNKO

4.6.1 OHJAUS

Hammastanko-ohjaus pakollinen ajoneuvoissa 7.90 – 8.89 s. Hitaimmissa mikroautotyyppinen ohjaus sallitaan. Joustava ohjausakseli kielletty. Simpukka (ruuvityyppinen) ohjaus kielletty. Kaikki ohjauskomponentit on kiinnitettävä läpi pulttaamalla. Raidetangon päät varustettava aluslevyillä, jotka estävät nivelen irtoamisen. Ohjausjärjestelmässä ei saa esiintyä epätavallista vällystä. Hammastangon suojakumien asentaminen suositeltavaa.

4.6.2 SUOJALEVYT

Vähintään 1,5 mm (1/16") paksu alumiininen suojalevy on asennettava turvakehikon ja moottorin välille, ulottuen alarunkoputkista kuljettajan kypärän yläosan tasalle leveydeltään turvakehikon levyisenä. Ylärunkoputken yläpuolelinen osa voidaan kaventaa, minimi leveys 7" (178 mm). Kaksiosainen suojalevy sallitaan edellyttäen, että osat muodostavat yhtenäisen pinnan eikä ilmarakoa saa jäädä niiden välille. Koskee myös Funny Car-tyyppisiä ajoneuvoja.

4.6.3 TURVAKEHIKKO

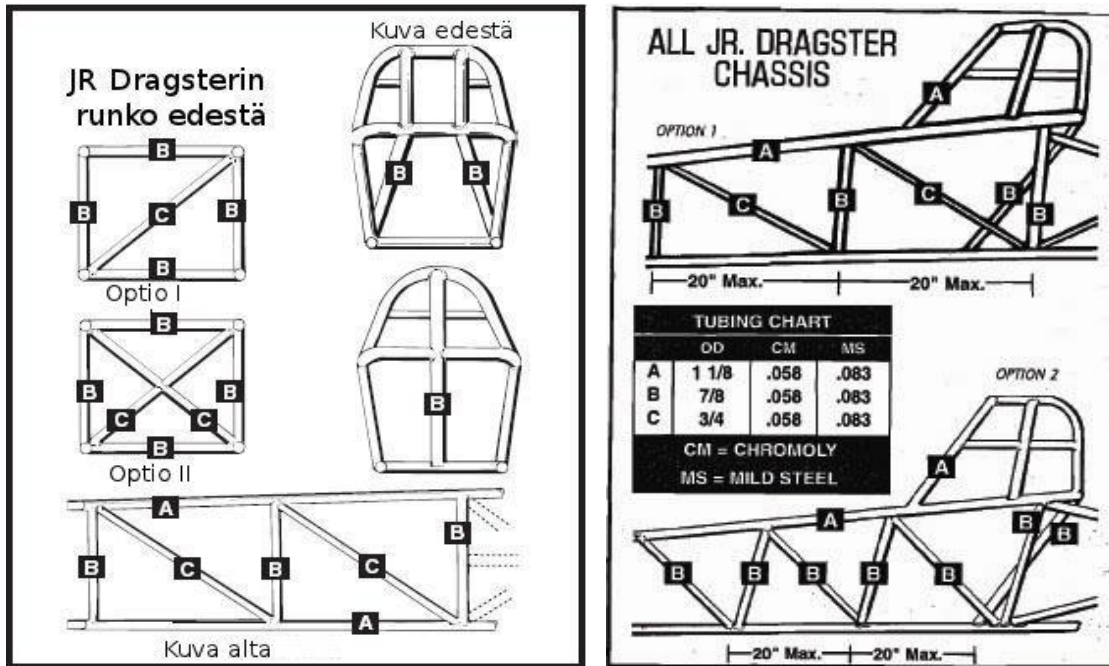
Rakenteen on muodostettava vähintään 5-pisteinen dragster-tyyppinen keuhikko, kuten kuvassa **Junior Dragster turvakeuhikko** (katso kuva 3). Putki koot kuvan mukaan, paitsi ennen 1.1.1999 valmistetuissa JR/S rungoissa, joissa sallitaan 28 mm ylä- ja alaputket. Kaikki turvakeuhikon konstruktio on suunniteltava ja rakennettava suojaamaan kuljettajaa kaikista suunnista 360 astetta. HUOM: Saumaton putki pakollinen. Kaikki hitsaukset tehtävä ammattitaidolla, hitsausaumojen hionta kielletty. Kaikkien uusien runkojen pinnoitus kielletty, maalaus sallittu. Turvakeuhikko on pehmustettava (paksuuden minimi 6 mm) kaikkialta missä se voi joutua kosketuksiin kuljettajan kypärän kanssa. Pelkkä teippaus ei riitä. Kun kuljettaja istuu ajoasennossa kypärä päässään, on turvakeuhikon tultava vähintään 76 mm (3") kypärän etupuolelle. Kypärän ja turvakaaren väliin pystysuunnassa jäätävä ajoasennossa riittävä väli, suositellaan min. 25 mm. Pystyputki, (maksimi 30 asteen kallistus suhteessa alarunkoputkeen) vaaditaan molemmilla puolin keuhikkoa, enintään 6" (153 mm) etäisyydellä toisen ohjaamon yläkehikon pääkaaren kiinnityspisteestä ylärunkoputkeen, hitsattuna ylä- ja alarunkoputkeen täysin. Mikäli ohjaamon pystyputkien etäisyys toisistaan ylemmän runkoputken tasolta mitattuna ylittää 28" (711 mm) tulee yksittäinen diagonaali korvata X rakenteen diagonaaleilla, vaaditun putkikoon mukaisesti. Ohjaamossa (jalkatilan etuosasta kuljettajan istuimen takaosaan asti) maksimi pystyputkien välinen etäisyys 20" (508 mm) mitattuna alarunkoputken tasolta. Kromimoly, Docol R8 -runko pakollinen 8.89 ja nopeammilla autoilla. Kypäräputket vaaditaan toisen pääkaaren ja takakaaren välille ohjaamon yläkehikkoon molemmin puolin keuhikkoa, putkikoko 3/4" tai 1/2" (12.5 mm) lattarauta paksuudeltaan .090 (2.3 mm). Mikäli ohjaamon yläosan takakaarien välinen etäisyys toisistaan (mitattuna putken keskeltä keskelle) ylittää 6" vaaditaan kypäräputki myös näiden välille. Kypäräputket asennettava korkeuteen, joka estää kypärän pääsyn yläkehikon ulkopuolelle.

Kromimoly, Docol R8-runkoiset autot merkittävä kilpailunumeron välittömään läheisyyteen kiinnitettävällä, katsastuksesta saatavalla tarralla. Katso kuva tarrasta kohdasta 15.7.2 JUNIORI RYHMÄ CM -TARRA.

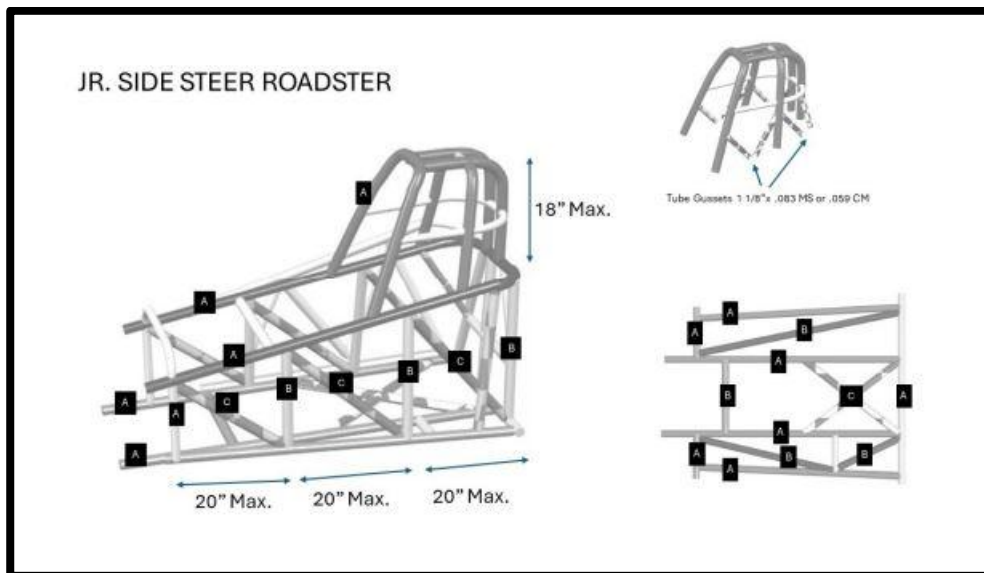
Kuljettajan ollessa ajoasennossa tulee jalkojen pysyä kaikin osin ylärunkoputken alapuolella. Ohjauksen yhdysputki (1/2" x .058 kromimoly, Docol R8 tai .083 teräs) tai verkko tai suojalevy tulee olla asennettu ylärunkoputkiin tarkoituksena estää kuljettajan jalkojen pääsy rungon ulkopuolelle. Ohjauksen yhdystangon, verkon tai levyn tulee sijaita enintään 6" (152 mm) kuljettajan polvien etu- tai takapuolella. Yhdystanko tai levy tulee olla kiinnitetty hitsaamalla tai pulttiliitoksella (ei letkuklemmareita). Turvakeuhikko on joko kromimolya, Docol R8 tai terästä.

Seinämvahvuudeltaan 1.5 mm (0.058") kromimoly-, Docol R8-putkea tai voidaan käyttää korvaamaan 2 mm (0.083") teräsputki.

Kaikki Junior autoryhmien autot tulee runkokatsastaa kolmen vuoden välein. Katsastuksen hinta on kaksikymmentä euroa (20.00 €).



Kuva 3: Junior Dragster turvakehikko



Kuva 4: Sivusta ohjattava Junior Roadster

4.6.4 PAINO

Minimipainot: Ryhmä JR/S ja JR/M yksisylinterisellä moottorilla auton minimipaino 102 kg. Ryhmä JR/M V2 moottorilla 190 kg kuljettajan kanssa.

4.6.5 LISÄPAINOT

Maksimi lisäpainojen määrä 45 kg. Lisäpainot sijoitettava ohjaamon ulkopuolelle, kaikin osin takarenaan ylälinjan alapuolelle. Lisäpainot sijoitettava ja kiinnitettävä turvallisesti, pulttaamalla runkoon vähintään 10 mm (3/8) pultilla / 2.3 kg tai 2 kpl 10 mm (3/8) pulttia / 2.3 – 11.3 kg. Lisäpainoksi sallitaan myös tiiviisti kierteellisellä korkilla suljettu metallikotelo täytettynä esim. lyijyllä.

4.6.6 AKSELIVÄLI

Minimi akseliväli 2286 mm (90") ja maksimi 3810 mm (150") pitemmältä sivulta mitattuna. Akselivälin ero vasemman ja oikean puolen välillä enintään 50 mm (2").

4.7 RENKAAT JA VANTEET

4.7.1 RENKAAT

Takarenkaiden korkeus vähintään 18" ja leveys vähintään 7 1/2" kuten renkaan valmistaja koon määrittelee renkaassa olevin merkinnöin tai mittaamalla rengas leveimmästä ja korkeimmasta kohdasta. Eturenkaat mikroautotyypiset tai NHRA:n hyväksymät. Renkaita ei saa täyttää yli valmistajan ohjearvojen. Kaikki renkaat ilmatäytteisiä, ei umpikumia.

4.7.2 VANTEET

Etuvanteet mikroautotyypiset tai NHRA:n hyväksymät, minimi 5". Kiinnityspultin minimihalkaisija 1/2" olka-akseliin, etuvanteen kiinnitysmutterit Nyloc tai muutoin varustettava lukkosokalla tahattoman aukeamisen estämiseksi. Takavanteiden minimihalkaisija 8". Vanteiden valmistusmateriaali alumiini tai teräs, muut materiaalit kielletty.

4.8 SISUSTUS

4.8.1 KORI

Kori ja ohjaamokaukalo oltava alumiinia, lasikuitua tai hiilikuitua ja ulotuttava edessä jalkatilan etulevyyen asti. Ohjaamo, runkorakenne sekä turvakehikko tulee olla suunniteltu suojaamaan kuljettajan vartaloa ja jäseniä kosketukselta vanteisiin, renkaiisiin, pakokaasujärjestelmään tai rataan. 2008 ja jälkeen rakennetut autot, etuylitys korissa ei saa ylittää 380 mm (15") mitattuna etupyörän keskipisteestä auton etumaiseen pisteeseen. Kuljettajan jalkatila on kaikissa autoissa varustettava kuljettajan jalkojen edessä suojalevyllä, paksuudeltaan 0.024" (0,6 mm) terästä tai 0.032" (0,8 mm) alumiinia tai 0.060" (1,5 mm) hiilikuitu. Levyn oltava suoraan jalkatilan rungon pystyputken etu- tai takapuolella. Koripeltien lisäksi vaaditaan poikittain ylempiin runkoputkiin asennettava ohjauksen yhdystanko, verkko tai levy estämään jalkojen pääsy turvakehikon ulkopuolelle. Ohjauksen yhdystangon, verkon tai levyn tulee sijaita maksimissaan 6" (150 mm) kuljettajan polvien taka- tai etupuolella. Mikäli yhdystankoa tai levyä käytetään, tulee sen olla hitsattu tai luotettavalla pulttikiinnityksellä asennettu (ei letkuklemmareita).

4.8.2 MITTARIT

Kierrosluku-, lämpö- ja sylinterikannenlämpömittari sallittu. Muut mittarit kielletty. Toistava kierroslukumittari sallittu. Tallentava tai tulostava kierroslukumittari kielletty. Tallentimet tulee sijaita ohjaamon ulkopuolella (katso tietokoneet/tallentimet). Mittareiden näyttö voi olla analoginen tai digitaalinen. Näyttöä ei saa sijoittaa ohjauspyörään.

4.8.3 ISTUIN

Kunnollisesti kiinnitetty, kehystetty ja tuettu alumiininen tai lasikuituinen istuin pakollinen. Verhoilu vapaavalintainen, palamatonta materiaalia.

4.8.4 LATTIA

Pakollinen. Asennettu alarunkoputkien sekä poikkiputkien yläpuolelle. Lattian tulee ulottua kuljettajan istuimesta eteenpäin 152 mm (6") ohi polkimien.

4.8.5 TUULILASI

Autot on varustettava tuulilasilla tai suojalla, joka ohjaa vieraat esineet kuljettajan pään yli.

4.8.6 SIIVET / SPOILERIT

Siivet tulee kiinnittää runkorakenteisiin pulttaamalla, ei sokilla.

4.9 SÄHKÖT

4.9.1 AKUT

Kuiva- ja märkäkennot sallittuja. Akut oltava ohjaamon ulkopuolella. Kiinnitettävä tukevasti pulttikiinnitteisesti.

4.9.2 DELAY BOXIT / APULAITTEET

Kiellettyjä.

4.9.3 SYTYTYSVIRRRAN KATKAISIJA (PÄÄVIRTA)

Toimiva sytytysvirran katkaisin, joka on kuljettajan helposti käytettävissä, pakollinen. Toinen katkaisija asennettava kuljettajan suojalevyyn ja joka on ulkopuolisen helposti käytettävissä, pakollinen. Tämä katkaisija ei saa olla kosketuksissa kuljettajaan. Katkaisijoiden oltava kaksiasentoisia (ei tilapäisesti katkaisevia) ja merkittävä selkeästi asennoilla "ON" ja "OFF". Toisen sytytysvirtakatkaisijan johdotuksen tulee olla täysin erillinen kytkimeltä moottorille asti. Kaikki sytytysvirtapiirin liitännöissä tulee käyttää rengasliittimiä, ruuvikytkentä panelia ja muita ruuvityyppisiä liittimiä. Pikalukitteiset, 'Push on' tai muut ei ruuvilukitteiset liittimet kiellettyjä. FHRA:n hyväksymä mekaaninen sytytysvirrankatkaisu (maadoitus) pakollinen magneettosytytysjärjestelmissä. Muissa sytytysjärjestelmissä Push and pull tyyppinen päävirtakatkaisin vaaditaan ohjaamossa kytkettynä järjestelmän jännitteensyötön positiiviselle puolelle, tämän kytkimen tulee katkaista järjestelmän kaikki sähköiset toiminnot.

4.10 LISÄLAITTEET

4.10.1 TIETOKONEET / TALLENTIMET

NHRA/FHRA hyväksytyt tiedonkeruu sallittu. Sallitut tiedonkeruun datat: Moottorin kierrosluku, moottorin lämpötila, pakokaasun lämpötila sekä variaattorin toisioakselin kierrosluku. Muut kerättävät tiedot, paikannus ym. kielletty. Tiedonkeruun tulee käynnistyä erillisellä kytkimellä. Tiedonkeruun näytön tulee sijaita siten, ettei kuljettajalla ole siihen ajosuorituksen aikana näköyhteyttä.

4.10.2 SÄHKÖISET SÄÄTIMET

Sähköiset säätimet, jotka vaikuttavat eri toimintoihin, esimerkiksi line-lockit, kytkin, kaasutin, jarrut jne. kielletty. Kaikki toiminnot ajon aikana oltava yksin ja ainoastaan kuljettajan aikaan saamia.

4.10.3 LÄMMITYSKÄYTTÖ

Ajoneuvon tulee olla takarenkaat irti maasta, luotettavasti tuettuna. Ajoneuvon hallitsevan kuljettajan tulee istua ohjaamossa aina moottorin käydessä.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.13 LÄMMITYSKÄYTTÖ**.

4.10.4 STAGE APUVÄLINEET

Mekaaniset, hydrauliset, sähköiset, pneumaattiset, käsi tai vastaavat apulaitteet stage-vaiheen suorittamiseksi kielletty.

4.10.5 KAKSISUUNTAINEN RADIOYHTEYS

Kommunikointi kuljettajalle/kuljettajalta tai kaikenlaiset telemetria -signaalit kuljettajalle ajoneuvoon tai kuljettajalta ulkopuoliselle kielletty.

4.10.6 HINAUS

Aina ajoneuvoa hinattaessa on kuljettajan istuttava ohjaamossa. Ei matkustajia. Täysi-kokoiset hinausajoneuvot (autot) kielletty.

4.10.7 TURVALIPPU

Heijastava tai kirkasvärinen lippu pakollinen asennettuna autoon 1,5 metrin korkeuteen liikuteltaessa autoa varikolla. Kilpailuajoneuvoa ei saa työntää millään moottoriajoneuvolla.

4.10.8 KILPAILUNUMERO

Jokaisessa kilpa-autossa on oltava pysyvä kilpailunumero auton molemmin puolin. Minimikoko 100 mm (4") korkea. Numeron oltava vaalea tummalla pohjalla tai tumma vaalealla pohjalla. Numerot jakautuvat ryhmittäin seuraavasti: JR/S 200-299 ja JR/M 100-199.

5 ORIGINAL STREET (OS)

Turvaraja 8.50 s (5.35 s, 1/8)

Runkoluokituksen turvallisuusrajat: 0.001 – 0.200 s ensimmäisestä alituksesta seuraa varoitus ja ajosuorituksen mitätöinti, toisen kerran 0.001 – 0.200 s alituksesta seuraa kilpailusta poissulkeminen. Yli 0.200 s alituksesta seuraa välitön kilpailusta poissulkeminen.

Ajetaan enintään 16-ajoneuvon Pro-kaaviona.

Huomaa, että **14 TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT**, koskevat myös STREET -ryhmää.

5.1 KULJETTAJA

Asiapaperit: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT**.

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT**.

Kypärä: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT**.

Päntuki, pehmusteet: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET**.

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR)**.

Ajoasu: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET**.

5.2 HYVÄKSYTYT AJONEUVOT

Tehdasvalmisteiset henkilöautot sekä pick-up'it, jotka on valmistettu yleiseen myyntiin. Tieliikennekatsastusta ja rekisteröintiä ei vaadita. Kuitenkin auton tulee täyttää tieliikenneasetuksen mukaiset määräykset lukuun ottamatta kappaleessa **14 TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** mainittuja poikkeuksia.

5.2.1 KILPAILUKATSASTUS

Kilpailukatsastus suoritetaan kilpailun järjestäjän määräämässä paikassa. Auton tai sen osien muuttamisesta katsastuksen jälkeen seuraa kilpailusta voi tapauskohtaisesti pois sulkeminen ja ilmoittautumismaksun menetys. Jälkitarkastus kilpailun aikana tai sen jälkeen on mahdollinen.

5.2.2 LISENSSI

Pakollinen.

5.3 MOOTTORI

5.3.1 MOOTTORI

Moottorin viritys vapaa. Moottorin koko on pystyttävä tarkastamaan. Ahtimet, enintään kaksi (2), sallittu. Sylinterilukumäärä voi olla enintään sama kuin mallisarjan suurin sylinterilukumäärä, tai jos merkintä suuremmasta sylinterimäärästä kyseisen auton rekisteriotteessa. Alkuperäistyyppiset moottorinkiinnikkeet vaaditaan. Moottorin ylimääräinen tukeminen alkuperäisten kiinnikkeiden lisäksi sallittu. Moottori sijaittava

alkuperäisellä paikalla. Moottoria voi siirtää taaksepäin, ei kuitenkaan enempää kuin 5 % akselivälistä, etupyörän navasta etummaiseen moottorin sytytystulppaan mitattuna. Jäähdytysjärjestelmässä ei kilpailun aikana saa käyttää glykolia tai muita öljymäisiä lisäaineita, ainoastaan vettä ja tarvittaessa korroosionestoainetta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.1 JÄÄHDYTYSJÄRJESTELMÄ** ja **14.1.10 NESTEIDEN YLIVUOTO** ja **14.1.13 AHTIMET**.

5.3.2 POLTTOAINE

Kaikki kaupallisesti saatavilla oleva lyijytön/alkylaattibensiini, etanolibensiini ja diesel sallittu. Metanoli ja nitrometaani kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE**.

5.3.3 PAKOPUTKISTO

Äänenvaimennus pakollinen max. 110 dBA. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.3 PAKOKAASUPOISTO** ja **14.1.4 ÄÄNENVAIMENNUS**.

5.3.4 AHDIN

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.13 AHTIMET**.

5.3.5 ILOKAASU

Sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE** ja **14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET**.

5.4 VAIHTEISTO

Tyyppi ja valmiste vapaavalintainen. Vaihdon tulee tapahtua kuljettajan ohjaamana. Vetotapa oltava alkuperäinen. Neliveto sallittu, jos alkuperäinen. Nelivedon voi muuttaa etu- tai takavetoiseksi, etuviedon voi muuttaa takavetoiseksi, mikäli samasta mallisarjasta löytyy neliveto versio. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.3 KYTKIN**, **14.2.4 KARDAANIAKSELI**, **14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ**, **14.2.8.4 KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT**, **14.2.10.2 VAIHTEISTO, AUTOMAATTI**.

5.5 RUNKO JA ALUSTA

SFI-hyväksytyt putkikehikot sallittu. Runko tai puolirunko oltava alkuperäinen kyseiseen autoon tarkoitettu. Itsekantavan korin etu- ja takarungon saa yhdistää. Materiaali on teräsprofiili 50 mm x 75 mm x 3 mm (2" x 3" x 0.125"). Pyöreätä teräsputkea saa käyttää etu- ja takarungon yhdistämiseen suorana linjana myös lattian läpi, jolloin lattia on hitsattava koko matkalta putkeen kiinni. Lattian tulee vastata auton alkuperäistä materiaaliltaan ja paksuudeltaan. Takarunkoa saa muuttaa akseliston ja renkaiden sovittamiseksi. Takarunko voidaan valmistaa 50 mm x 75 mm x 2 mm (2" x 3" x 0.083") tai 40 mm x 80 mm x 2 mm vahvuisesta teräsprofiilipalkista, tai 42 mm x 3 mm putkesta. Ylimääräisiä poikittaistukia saa valmistaa tukivarsien, jousien ja iskunvaimentimien kiinnittämistä varten. Four linkit sallittu. Wheeliebarsit sallittu. Muiden kuin alkuperäisten tukivarsien materiaali on oltava vähintään 25 mm x 4 mm kylmävedetty, saumaton teräsputki. Taka-akseliston rakenteen saa muuttaa, esimerkiksi erillisjousitetun akselistorakenteen voi korvata jäykällä akselistolla. Autossa on oltava toimiva jousitus sekä iskunvaimennus etu- ja taka-akselistoissa.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.3.5 TRACTION BARSIN KIINNITYKSET**.

Ohjauslaitteisto sekä etujousitus: Tehtaan alkuperäinen kyseiseen malliin toimittama järjestelmä säilytettävä tai vaihtoehtoisesti jälkituotantona valmistettu ohjausjärjestelmä sallittu.

Spool sallittu teräsvetoakselein. Etu- ja nelivetoisissa spool on kielletty etuakselilla. Autoissa, joissa on erillisjousitettu taka-akseli molemmilla ylä- ja alatukivarsilla voivat painosta ja ajasta riippumatta säilyttää rakenteen sellaisenaan, kunhan molempien vetoakseleiden ympärille valmistetaan 360-asteiset turvalenkit,

materiaalivaatimus teräs, leveys min. 25 mm, paksuus min. 6 mm, lenkit kiinnitettävä esimerkiksi tukivarsiin pulteilla 4 kpl kokoluokka M10 / turvalenkki. Muu kantavien rakenteiden ja ripustuksien muuttaminen ehdottomasti kielletty (modifiointi, kevennys tms.).

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.9 TAKA-AKSELISTO**.

Vuosimallistaan 2007, tai uudemmat tehdasvalmisteiset, alkuperäisellä moottorilla ja alkuperäisin tehtaan turvavarustein varustellut umpikoriset autot sallittu 9.50 s ilman turvakaarta.

Turvakaari vaaditaan 10.00 – 11.49 s (avoautot 10.00 – 13.49 s) sekuntia kulkevissa autoissa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.10 TURVAKAARI**.

Turvakehikko vaaditaan 8.50 – 9.99 s tai jos loppunopeus on yli 217 km/h. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.11 TURVAKEHIKKO**.

SFI spec mukaiset turvakehikot sallittu.

Turvavyöt vaaditaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS ja 0 TURVAVYÖT**.

5.6 RENKAAT

Renkaiden nopeusluokitus vastattava vähintään auton saavuttamaa loppunopeutta. Renkaiden kantavuus oltava riittävä. Wheeliebarssit etuvetoisessa kielletty. **Slickseillä ei kokorajoituksia. Myös kuvioton kilpaslicksi, sallittu. Front Runnerit sallittu.** Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.1 RENKAAT ja 14.5.2 VANTEET**.

5.7 KORI

Alkuperäisten lasikuituosien lisäksi lasikuidusta, hiilikuidusta tai komposiittimateriaalista valmistetut konepelti, takaluukku, etulokasuojat ja puskurit sallittu. Turvakehikollisissa autoissa lasikuituovet ovat sallittu, mutta alkuperäistyyppiset lukkomekanismit vaaditaan niissäkin. Scoop sallittu. Moottorin metalliosat saavat tulla enintään 254 mm (10") yli alkuperäisen konepellin asennuskorkeudesta.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.6 KONEPELLIN ILMANOTTO (SCOOP)**.

Kantavan etusisälokasuojan voi korvata vastaavan lujuuden omaavalla putkella, esimerkiksi turvakehikkoputkella. Täydelliset roiskesuojat vaaditaan, mutta etusisäroiskesuojan voi poistaa. Lokasuojien tulee peittää renkaat kulutuspuvinnan leveydeltä. Alkuperäiset levikkeet sallittu.

Täydellinen verhoilu vaaditaan. Alumiiniverhoilu sallitaan. Takaistuimen saa poistaa, jolloin sen paljastama alue on verhoiltava, mutta autosta ei saa poistaa istuimia kilpailukatsastuksen jälkeen. Ohjaamon läpi/kautta ei saa reitittää polttoaine- tai jäähdytysputkia/-letkuja.

Alkuperäisen teräslattian ja tulipellin saa korvata samaa materiaalia ja saman ainevahvuuden omaavalla materiaalilla. Katon madallus enintään 100 mm sallittu.

Tuulilasin on oltava lasia. Tuulilasin ja etusivuikkunoiden tulee olla kirkkaita, läpinäkyviä, värjäämättömiä ja tummentamattomia, sävylasit sallitaan ainoastaan tehdasasennettuna. Sivu- ja takalasis voidaan korvata vähintään 3 mm polykarbonaatilla.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.8 TUULILASI, IKKUNAT**.

5.8 KILPAILUNUMERO

Jokainen kilpailija huolehtii kilpailunumerostaan, ellei järjestäjä toisin ilmoita kilpailukutsussa. Numero tulee laittaa molempiin takasivuikkunoihin sekä tuulilasin oikeaan yläkulmaan. Kilpailunumero tulee poistaa heti kilpailun jälkeen kilpailupaikalla, mikäli autoa käytetään normaalissa tieliikenteessä. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.2 KILPAILUNUMEROT**.

5.9 KILPAILUMENETELMÄ

Kilpailussa noudatetaan drag race -kilpailun yleisiä sääntöjä, katso **3 KIIHDYTYS AJON SÄÄNNÖT** , kohta **3.5 YLEISÖKILPAILUT**. Lisäksi seuraavat tarkennukset:

- Hinaaminen kielletty
- Kilpailussa käytetään ns. pro start -lähetystä, katso **KIIHDYTYS AJON SÄÄNNÖT** , **3.5 YLEISÖKILPAILUT, 3.5.7.1 LÄHTÖALUE**
- Kaaviot muodostetaan sportsman -kaavion mukaisesti siten, että luokkansa nopeimman ajan ajanut on lajittelun ykkönen, toiseksi nopeimman ajan ajanut on kakkonen jne
- Jäähdytystauko lähtöjen välillä on vähintään 15 minuuttia.

6 TOP STREET (TS)

Real Street: Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2024, www.fhra.fi.

Säännöt ja vaatimukset ryhmälle on samat kuin kohdassa 5 ORIGINAL STREET (OS) seuraavin poikkeuksin:

Top Street TS Ahdetut moottorit.

TS Ahdetut moottorit. **Kiinteät wheeliebarssit sallittu etuvetoisissa.**

TS ryhmässä ei kiinteää turvarajaa. Turvaraja määräytyy auton turvakaaren/turvakehikon/ rungon luokituksen mukaan.

6.1 KULJETTAJA

Asiapaperit: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT.**

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT.**

Kypäriä: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT.**

Päntuki, pehmusteet: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET.**

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR).**

Ajoasu: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET.**

6.2 MOOTTORI

Kaksoisahtaminen (ahdin+ilokaasu) sallittu.

6.3 MINIMIPAINOT

Top Street 1050 kg + 1.3 kg / 4000 cc (244 cid) ylittävältä kuutiotuimalta.

Auto punnitaan kuljettajan kanssa.

6.4 RENKAAT

Slickseillä ei kokorajoituksia. Myös kuvioton kilpaslicksi, sallittu. Front Runnerit sallittu. **Katso TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.1 RENKAAT ja 14.5.2 VANTEET.**

7 PRO STREET (PS)

Indeksi 7.6 s ($\frac{1}{8}$ mile 4.8 s)

Turvaraja 7.5 s ($\frac{1}{8}$ mile 4.7 s)

Indeksin alittaminen lajittelussa aiheuttaa kyseiseltä ajokierrokselta poissulkemisen (jää tuloslistalle). Turvarajan alittaminen aiheuttaa kilpailusta poissulkemisen.

Ajetaan enintään 16-ajoneuvon Pro-kaaviona.

Huomaa, että **14 TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT**, koskevat myös PS -ryhmää.

7.1 KULJETTAJA

Asiapaperit: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT**.

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT**.

Kypärä: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT**.

Päätuki, pehmusteet: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET**.

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR)**.

Ajoasu: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET**.

7.2 MOOTTORI JA PAINO

Suurin sallittu moottorin koko 840 cid
Ahdettu metanolikäyttöinen moottori sallittu.
Painot kuljettajan kanssa:
Big Block 1150 kg.
Small Block 1000 kg.
6-cyl 900 kg.
5-cyl 800 kg.
4-cyl, 2-kammio-Wankel ja etuveto ei rajaa
Autot vapaasti hengittävällä moottorilla -75 kg.
10,5W-renkaat -75 kg.
Max painonlisäys 230 kg.

Polttoaineena sallittu lyijytön/alkylaattibensiini, etanolibensiini ja metanoli. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE**.

Jos käytetään ahdinta, on ilokaasun käyttö kielletty, imuilman jäähdytykseen sallitaan vesi-/metanoliseos. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.7 VÄLIJÄÄHDYTIN**.

Turbot sallittu. Max 1 välijäähdytin/turbo. Turbojen sarjaankytkentä kielletty sekä välijäähdyttimien sarjaankytkentä kielletty.

Välijäähdytin: Sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.7 VÄLIJÄÄHDYTIN**.

Moottorit varustettava alapuolelta suojaavalla suojarakenteella, joka täyttää SFI 7.1 vaatimukset tai vastaavalla FHRA:n hyväksymällä suojalla. Jos suojarakenne on alle 50 mm (2") maasta, on asennettava suoja levy tukevasti runkoputkiin kiinnitettynä. Throttle stop kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.11 MOOTTORIN SUOJAVAIPPA**.

Moottorin sijainti max. 12 % akselinvälistä mitattuna etummaisen etupyörän navasta lähimpänä olevaan sytytystulppaan.

7.2.1 IMUSARJA

Pullahduspaneli tai pop-off venttiili pakollinen kaikissa, paitsi vapaastihengittävässä ilman ilokaasua olevissa, moottoreissa.

7.2.2 ILOKAASU

Sallittu. Katso Moottori edellä sekä **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE**.

7.2.3 AHDIN

Mekaanisen ahtimen (ei keskipakoahdin) pyörintänopeus yli kampiakselin pyörintänopeuden: Standard Roots 50 %. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.13 AHTIMET ja 14.1.14 AHTIMEN TURVAPIDIKKEET**.

7.2.4 PAKOPUTKISTO

Äänenvaimennus vaaditaan, maksimi 120 dBA. Vain yksi pakokaasun ulostuloputki per puoli sallittu. Taipuisat pakoputket kielletty (1 joustonivel sallitaan). Jos pakoputkisto kulkee jarruvarjon, sen remmien tai kiinnityspisteen läheltä, tulee varjopakettin ja sen liinojen olla palamatonta materiaalia.

Avoimen pakoputkiston viimeisin ulostuloputki ei saa halkaisijaltaan ylittää 127 mm.

Irrotettava kollektori sekä äänenvaimennin tulee olla kiinnitetty siten, etteivät ne irtoa ilman työkaluja. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.3 PAKOKAASUPOISTO ja 14.4.8 JARRUVARJOT**.

7.2.5 HUOHOTIN

Ahdetussa moottorissa kampiakammion huohotuksen säiliön tilavuus oltava vähintään 3,8 L ja sijaittava moottorin edessä tai ohjaamon takana. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.10 NESTEIDEN YLIVUOTO**.

7.3 KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ JA KYTKIMENSUOJA

Vauhtipyörän ja kytkimen on täytettävä SFI 1.1, 1.2, 1.3 tai 1.4. Kytkimensuoja SFI 6.2 tai 6.3 pakollinen autoissa, joissa SFI 1.2 kytkin (kolme tai useampi levyä) tai SFI 1.3 tai 1.4 kytkin (enintään kaksi levyä). Kytkimensuoja 6.2 pakollinen kytkimissä SFI 1.3 tai 1.4 joissa kolme tai useampia levyjä. Kaikissa muissa vaaditaan SFI 6.1 kytkimensuoja. Monivaiheisesti lukkiutuvan kytkimen käyttö on kielletty. Kytkimen vapauttamisen pitää toimia manuaalisesti kuljettajan jalalla; elektroniikka, pneumatiikka, hydraulikka tai muut kojeet eivät saa vaikuttaa kytkimen toimintaan. Jokaisessa autossa täytyy olla jokin vapaavaihte asento ilman, että kuljettajan on paikallaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.3 KYTKIN, 0 VAUHTIPYÖRÄ, 14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ ja 14.2.8.4 KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT**.

7.4 VAIHTEISTO

Tyyppi ja valmiste vapaavalintainen. Automaattivaihteistossa enintään kolme eteenpäinajo –vaihdetta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.10 VAIHTEISTO, AFTERMARKET PLANEETTAVAIHTEISTO, 14.2.10.2 VAIHTEISTO, AUTOMAATTI.**

7.5 JARRUT

Toimivat jarrut kaikissa neljässä pyörässä pakolliset.

7.6 ALUSTA

Jousitus jokaisessa pyörässä pakollinen.

7.7 RUNKO

Maksimi akseliväli 2921 mm (115”), tai alkuperäinen +/- 50 mm (2”). Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 RUNKO.**

7.8 JARRUVARJO

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.8 JARRUVARJOT.**

7.9 TURVAKEHIKKO

Vähintään SFI 25.3, 25.4 tai 25.5 vaatimusten mukaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 RUNKO ja 14.4.11 TURVAKEHIKKO.**

7.10 VANTEET

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.2 VANTEET.**

7.11 RENKAAT

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.1 RENKAAT.**

7.12 KORI

Korimateriaali vapaa. Muoto alkuperäistyyppinen, noudattaen alkuperäistä koria. Yksiosaiset funny car - tyyppiset korit kielletty. Etuylitys maksimi 45” etuakselin keskeltä tai OEM.

Toimivat etuovet pakolliset. Scoop vapaa, ei korkeampi kuin katto.

Kattospoileri kielletty. Mitkään ajon aikana tapahtuvat säädöt tai liikkuvat osat eivät ole sallittuja. Etuspoiler sallittu, pituus korkeintaan 76 mm (3”).

Tulipellin täytyy muodostaa täydellisen suojan kuljettajan ja moottorin välille. Se tulee olla valmistettu vähintään 0,6 mm paksuisesta teräksestä.

7.13 SISUSTA

Istuimessa suositellaan kuljettajan vartalon mukaisesti muotoiltua pehmustetta. Pehmuste tulee verhoilla tulenkestävällä materiaalilla. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää oikein mitoitettua FIA- hyväksyttyä istuinta.

Suosittelaa lisäpehmustetta asennettuna tasaiselle pinnalle, joka kiinnitetään kuljettajakehikon molemmille puolille kuljettajan kypärän korkeuteen. Maksimi etäisyys sivusuunnassa kypärästä 1” (25,4 mm) per puoli.

Kiinnitettävä tukevasti kehikkoon joko pultaten tai lukkiinnikkeillä. Verhoiltava tulenkestävällä materiaalilla.

7.14 AUTON VARUSTEET

Kaikilla autoilla tulee olla katsastuskortti, jonka saa FHRA:n toimistolta tilaamalla.

8 SPORTSMAN ET, PRO ET & SUPER PRO ET (SET, PET, SPET)

Sportsman	15.00 – 19.99 s
Pro	9.00 – 14.99 s
Super Pro	6.00 – 9.99 s

Sportsman ET- ja Pro ET- ryhmät ajavat yhdistettynä.

Ajosuorituksessa yritetään ajaa mahdollisimman lähelle itse asettamaansa indeksiä, kuitenkin alittamatta sitä. Ilmoitettu indeksi tulee olla kyseisen luokan aikaikkunan sisällä, huomioiden kuitenkin ajoneuvolle asetetun runkorajan.

Lajittelutulos määräytyy sen mukaan, kuka on päässyt lähimmäksi asettamaansa indeksiään (kuitenkaan alittamatta sitä) ja se otetaan huomioon kaikilta kierroksilta.

Mikäli kaksi kuskia ajaa identtiset ajat omaan asettamaansa indeksiinsä nähden, on voittaja se, joka ensin ylittää maaliviivan (yhtä paljon tuhannesosasekunnin tarkkuudella).

8.1 KULJETTAJA

Asiapaperit: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT**.

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT**.

Kypärä: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT**.

Pääntuki, pehmusteet: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET**.

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR)**.

Ajoasu: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET**.

Käsivarsihihnat: Pakolliset avokorisissa autoissa, jos aika on 11.99 s tai nopeampi. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.3 IKKUNAVERKKO, 14.10.3 KÄSIVARSIIHNAT (ARM STRAPS)**.

8.2 SALLITUT AJONEUVOT

Vakiokoriset, Altered, Dragster, Funny Car ja alkuperäiset tehdasvalmisteiset sähkökäyttöiset ajoneuvot sallittu. SET: pelkästään oviautot sallittu, dragsterit ei sallittu.

Delay- boxit ja ajastetut throttlestopit sallittu ainoastaan Super Pro ET ryhmässä. Ajastetut kontrollilaitteet (laskimet, ajannäytöt, jne) paitsi ne, jotka mainitaan ryhmämääräyksissä, ovat kiellettyjä. Ajosuorituksen aikana erilaiset näyttö- tai välitystiedot etäisyydestä radalla, aika/etäisyytieto, jne kielletty.

Tiedonkeruulaite sallittu ainoastaan Super Pro ryhmässä. Tiedonkeruulaite (pois lukien toistava kierroslukumittari) on kielletty muissa luokissa.

Ajotietokone (paitsi autonvalmistajan alkuperäisasennus) on kielletty ET- ryhmissä.

Kaikki ajoneuvot, joiden loppunopeus on yli 217 km/h täytettävä 9.99 sekunnin ajoneuvojen vaatimukset.

8.3 MOOTTORI

Enintään yksi autokäyttöön tarkoitettu moottori sallittu. SFI 18.1 vaatimuksen mukainen värinänvaimennin pakollinen, jos aika on 10.99 s tai nopeampi.

Maksimi kampiakselin keskilinjan korkeus 914 mm (36") avolava-autoissa jos aika 12.00 tai hitaampi, 787 mm (31") avolava-autoissa jos aika 11.99 – 10.00 s, ja 609 mm (24") avolava-autoissa jos aika 9.99 s tai nopeampi.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1 MOOTTORI**.

8.3.1 PAKOKAASUJÄRJESTELMÄ

Maksimi 120dBA, putkisto suunnattava taaksepäin siten, etteivät pakokaasut osu suoranaisesti kuljettajaan, renkasiin, polttoainetankkiin tai rataan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.3 PAKOKAASUPOISTO**.

8.3.2 POLTTOAINE

Polttoaineena sallittu lyijytön/alkylaattibensiini, etanoli bensiini, diesel, luonnonkaasu, propaani ja metanoli. Nitrometaani kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE**.

8.3.3 POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ

Jos polttoainetankin täyttöputki sijaitsee tavaratilassa, on täyttöputkesta johdettava tuuletus korin ulkopuolelle. Huohottimella varustetut täyttökorkit kielletty. Kaikki akut, polttoainelinjat, polttoainepumput tai täyttökorkit tavaratilassa pitää eristää ohjaamosta vähintään 0.8 mm alumiini- tai 0.6 mm teräspellillä. Polttoainetankki tuuletettava korin ulkopuolelle, turvatankki sallittu, sijoitus oltava korin ja rungon sisäpuolella. Polttoainelinjat pitää sijaita ohjaamon ulkopuolella kuitenkin kori- ja runkolinjojen sisäpuolella. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.6 POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ**.

8.3.4 POLTTOAINEEN SYÖTTÖ

Kaikki syöttöjärjestelmät sallittu. Elektroninen polttoaineen suihkutuksen oltava järjestelmällä siten että se monitoroi ainoastaan moottorin toimintoja mutta ei auton nopeutta tai renkaan pyörimisnopeutta jne. Avoin järjestelmä sallittu tuotantoautoissa, joissa se on ollut alkuperäisasennus polttoaineen suihkutuksen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.1 TIETOKONE**.

8.3.5 NESTEIDEN YLIVUOTOSÄILIÖ

Säiliö pakollinen jäähdyttimen nesteiden ylivuodon keräämiseksi tilavuus min. puoli (0.5) litraa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.10 NESTEIDEN YLIVUOTO**.

8.3.6 ILOKAASU

Ilokaasu sallittu, mukaan lukien mekaanisesti ahdetut ja turboahdetut moottorit. Ilokaasupullo(t) jotka ovat ohjaamossa varustettava ylipaineventtiilillä, josta johdettava letkulla tai putkella mahdollinen paine ulos ohjaamosta. Pullo(t) oltava paineenkestoltaan merkittyjä, asennuksen oltava kiinteäeline ei letkuklemmari, side tai nippuside. Letku(t) pullolta solenoideille korkeapaine teräspunos tai FHRA hyväksytyt letkuja. Kaupallisesti saatavilla oleva, termostaattiohjattu mattotyypinen pullonlämmitin ainoastaan sallittu. Pullojen lämmitys muilla tavoin kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE, 14.1.11 MOOTTORIN SUOJAVAIPPA**.

8.3.7 MEKAANINEN AHDIN, TURBOAHDIN

Sallittu bensiini, diesel ja alkoholikäyttöisissä autoissa. Mekaanisen ahtimen turvavarusteet oltava SFI 14.1 mukaiset Roots-tyyppin ahtimessa, jos polttoaineena alkoholi. High helix, keskipako- tai ruuvityyppinen mekaaninen ahdin sallittu. Kaikki alkuperäisvalmisteiset katukäyttö-tyyppiset ahtimet sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.13 AHTIMET, 14.1.14 AHTIMEN TURVAPIDIKKEET.**

8.3.8 VENTTIILIKOPAT

Valetut tai muutoin valmistetut metalliset venttiilikopat pakolliset ahdetuissa alkoholikäyttöisissä autoissa, käytettävä kiinnitykseen kaikki kopassa olevat reiät.

8.4 VOIMANSIIRTO

8.4.1 KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ, VAUHTIPYÖRÄNSUOJUS

Vauhtipyörän ja kytkimen on täytettävä SFI 1.1 tai 1.2 (max. 2-levyinen). Pakollinen autoissa, jos aika on 11.49 s tai nopeampi. Vauhtipyöränsuojaus oltava SFI 6.1, 6.2, tai 6.3 jos aika on 11.49 s tai nopeampi. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.3 KYTKIN, 0 VAUHTIPYÖRÄ, 14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ, 14.2.8.4 KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT.**

8.4.2 VOIMANSIIRTO

Alkuperäiset nelivetoiset ajoneuvot sallittu. Kardaaniolenkki on pakollinen autoissa, jos aika on 13.99 s tai nopeampi ja renkaina käytetään slicksejä/katuslicksejä. Kardaaniolenkki on asennettava myös autoon, joka on varustettu katukäyttöön yleisesti valmistetuilla renkailla, ja on 11.49 s tai nopeampi. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.4 KARDAANIAKSELI.**

8.4.3 TAKA-AKSELI

Kilpakäyttöön valmistetut vetoakselit ja niiden lukitukset paikallaan pysymiseksi ovat pakolliset autoissa, jos aika on 10.99 s tai nopeampi, tai jos autossa on lukittu tasauspyörästä. Jos auto on varustettu erillisjousitetulla taka-akselilla, jonka rakenteessa ei ole molempia ylä- ja alatukivarsia (esim. 1963 – 1982 Corvette) ja auton paino ylittää 907 kg ja jos aika on 10.99 s tai nopeampi, on auton taka-akseli vaihdettava jäykkään taka-akseliin. Autoissa, joissa on erillisjousitettu taka-akseli molemmilla ylä- ja alatukivarsilla voivat painosta ja ajasta riippumatta säilyttää rakenteen sellaisenaan, kunhan molempien vetoakseleiden ympärille valmistetaan 360-asteiset turvalenkit, materiaalivaatimus teräs, leveys min. 25 mm, paksuus min. 6 mm, lenkit kiinnitettävä esimerkiksi tukivarsiin pulteilla 4-kpl kokoluokka M10 / turvalenkki. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.9 TAKA-AKSELISTO.**

8.4.4 VAIHDELAATIKKO, JÄLKITUOTANTOPLANEETTAVAIHTEISTO

Vaihdelaatikonsuoja SFI 4.1 pakollinen kaikissa mekaanisesti- ja turboahdetuissa autoissa, tai jos polttoaineena alkoholi tai NOS ja aika on 9.99 s tai nopeampi ja käytössä on jälkituotanto planeettavaihteisto. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.10 VAIHTEISTO, 14.2.10.1 VAIHTEISTO, AFTERMARKET PLANEETTAVAIHTEISTO.**

8.4.5 VAIHDELAATIKKO, AUTOMAATTIVAIHTEISTO

Vaihteenvalitsijassa on oltava jousikuormitteinen lukitsin, joka estää vahingossa tapahtuvan peruutusvaihteen päällekytkytymisen, sekä katkaisija estämään vaihde päällä käynnistymisen. Kierrosluku

ohjatut pneumaattiset, sähköiset shifterit sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** oikeasta asennuksesta **14.8.2 DELAY BOXES (VIIVEJÄRJESTELMÄT)**.

Vaihdelaatikonsuoja SFI 4.1 on pakollinen autoissa, jotka kulkevat 10.99 s tai nopeammin tai missä tahansa autossa, jonka loppunopeus ylittää 215 km/h. Automaattivaihteiston vetolevy SFI 29.1 tai 29.3 (Diesel ajoneuvot) ja vetolevynsuoja SFI 30.1 pakolliset autoissa, jos aika on 9.99 s tai nopeampi ja autoissa, joiden loppunopeus ylittää 215 km/h. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.10 VAIHTEISTO, 14.2.10.2 VAIHTEISTO, AUTOMAATTI**.

8.5 JARRUT JA JOUSITUS

8.5.1 JARRUT

Nestetoimiset jarrut ovat pakolliset kaikkiin neljään pyörään koriautoissa, jos aika on 7.99 s tai nopeampi. Nestetoimiset jarrut, jotka ovat vain takapyörissä (1 jarrusatula / pyörä) ovat pakolliset dragstereissa, funny careissa ja missä tahansa autossa, jos aika on 8.00 s tai hitaampi. Dragsterit, jotka ovat hitaampia kuin 10.99 s, painoltaan alle 453 kg ja ovat varustettu yksiosaisella vetoakselilla, voivat käyttää yhtä jarrulevyä kahdella nestetoimisella jarrusatulalla. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.3.1 JARRUT**.

8.5.2 OHJAUS

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.3.3 OHJAUS, 14.4.1 ASENTO, AJETTAVUUS**.

8.5.3 JOUSITUS, ALTERED, DRAGSTER, FUNNY CAR

Täysin autotyyppinen etujousitus pakollinen. Jousittamaton taka-akselisto on sallittu. Vähintään yksi iskunvaimennin / jousitettu pyörä pakollinen. Jousitus ei pakollinen autoissa, jos auton paino on alle 1066 kg ja akseliväli yli 254 cm. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.3.2 ISKUNVAIMENTIMET, 14.3.4 JOUSITUS, 14.3.5 TRACTION BARSIN KIINNITYKSET**.

8.5.4 JOUSITUS, ALKUPERÄIS-TYYPPIEN KORI

Täysin autotyyppinen jousitus pakollinen. Vähintään yksi toimiva iskunvaimennin / pyörä. Alkuperäisten komponenttien kaikenlainen keventäminen kielletty. Jousituksen muuttaminen jousittamattomaksi kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.3.2 ISKUNVAIMENTIMET, 14.3.4 JOUSITUS, 14.3.5 TRACTION BARSIN KIINNITYKSET**.

8.5.5 WHEELIE BARS

Sallittu, pyörät oltava muuta materiaalia kuin metallia. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 WHEELIE BARS**.

8.6 RUNKO

8.6.1 LISÄPAINOT

Sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.2 LISÄPAINOT**.

8.6.2 KULJETTAJAN SUOJALEVY

Pakollinen takamoottoridragstereissa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.3 KULJETTAJAN SUOJALEVY**.

8.6.3 MAAVARA

Minimi 76 mm auton keulasta, ulottuen 305 mm etuakseliston keskipisteen taakse. Loppuosassa autoa 50 mm, pois lukien öljypohja ja pakosarjat. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.5 MAAVARA**.

8.6.4 JARRUVARJO

Pakollinen autoissa, mikäli loppunopeus ylittää 240 km/h. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.8 JARRUVARJOT**.

8.6.5 TURVAKAARI

Turvakaari pakollinen autoissa (mukaan lukien targa-kattoiset) jos aika on 11.00 – 11.49 s, avoautot jos aika on 11.00-13.49 s, ja hiekka-kirppu tyyppiset autot 12.00 s tai hitaampi. Sallittu kaikissa autoissa. Vuosimallistaan 2007, tai uudemmat tehdasvalmisteiset, muuttamattomat alkuperäisin tehtaan turvavarustein varustellut umpikoriset autot sallittu 9.50 s ilman turvakaarta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.10 TURVAKAARI, 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET**.

8.6.6 TURVAKEHIKKO

Turvakehikko pakollinen autoissa, jos aika on 10.99 s tai nopeampi tai loppunopeus missä tahansa autossa ylittää 217 km/h. Umpikoriset autot muuttamattomalla rintapellillä, lattialla ja korilla (rintapellistä taaksepäin, takapyöräkoteloiden muuttaminen sallittu) jos aika on välillä 10.00 – 10.99 s, voivat turvakehikon sijaan käyttää turvakaarta. Avoautot jos aika on 10.99 tai nopeampi tai loppunopeus ylittää 217 km/h, on turvakehikko pakollinen. Autoissa, jotka kulkevat 7.50 – 9.99 s tulee turvakehikko tarkastuttaa kolmen vuoden välein FHRA:n runkokatsastuksessa, osallistuminen kilpailuun edellyttää voimassaolevan numeroidun hyväksymistarran löytymistä kehikosta.

Takamoottori dragsterit oltava SFI 2.7 mukaisia. Ajoneuvot välillä 8.49 – 7.50 s, tai jos loppunopeus ylittää 290 km/h, oltava vastaavien SFI mukaisia riippuen ajoneuvon tyypistä. Kaikkien muiden ajoneuvojen turvakehikon tulee vastata käytetyn ajoneuvo tyypin mukaisia SFI Spec, katso Tekniset Yleissäännöt. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.11 TURVAKEHIKKO, 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET**.

8.6.7 AKSELIVÄLI

Minimi akseliväli on 2286 mm, paitsi jos autossa on alkuperäismoottori. Suurin sallittu akseliväliero vasemmalla ja oikealla 25.4 mm (1"). Dragstereissa 50.8 mm (2"). Minimi etuakselin raideleveys 660 mm kaikissa dragstereissa.

8.7 RENKAAT JA VANTEET

8.7.1 RENKAAT

Kilpaslicksit sallittu. Minimi halkaisija 13 tuumaa etupyörissä kaikissa dragstereissa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.1 RENKAAT**.

8.7.2 VANTEET

Pitää olla autokäyttöön tarkoitettut, myös katukäyttöön tarkoitettut sallittu. Minimi vannekoko 13 tuumaa (paitsi jos alkuperäinen pienempi ja autossa on alkuperäinen moottori), autokäyttöön valmistetut pinnavanteet taikka moottoripyörän pinnavanteet sallittu dragstereissa etupyöriksi, jos auton paino ei ylitä ilman kuljettajaa 820 kg. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.2 VANTEET**.

8.8 SISUSTUS

8.8.1 ISTUIMET

Kunnolla kiinnitetyt, kehikoidut ja tuetut istuimet sallittu. Valmistusmateriaalit alumiini, lasikuitu, teräs, hiilikuitu tai kaksikerros muovi-istuin (autokäyttöön tarkoitettu) sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.2 VERHOILU, ISTUIMET**.

8.8.2 OHJAAMON PELLIT

Ohjaamon pellit pitää olla joko alumiinia, terästä, FHRA-hyväksytyä hiilikuitua tai lasikuitua. Magnesium kielletty.

8.8.3 VERHOILU

Vapaavalintainen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.2 VERHOILU, ISTUIMET**.

8.8.4 IKKUNAVERKKO

Pakollinen umpikorisisissa autoissa, kun säännöt vaativat turvakehikon. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.3 IKKUNAVERKKO**.

8.9 KORI

8.9.1 ILMANOHJAIMET

8.9.1.1 ALTEREDIT, DRAGSTERIT

Varmatoimiset lukitsimet pakolliset kaikissa ilmanohjaimissa. Auton sivuille kiinnitettävät Canard-tyyppiset ohjaimet sallittu. Mikään osa ohjaimista (siivistä) ei saa olla 152 mm lähempänä pyöriä. Etuakselin ylitys mitattuna etumaisen pyörän keskipisteestä ei saa ylittää 864 mm.

8.9.1.2 KORILLISET AUTOT

Ei-alkuperäiset ilmanohjaimet sallittu, pitää olla varmatoimisesti kiinnitetty runkoon taikka turvakehikkoon siten että mikään säätö ei ajosuorituksen aikana muutu.

8.9.1.3 ALTERED-TYYPPISET AJONEUVOT

Katto saa olla laskettu, kori saa olla laskettu runkoon nähden, kori saa olla madallettu (sektioitu), koria saa muotoilla virtaviivaisemmaksi jne. Farmari-autot, pickupit (max tonniset), tai henkilö-pickupit (Ranchero, El Camino) sallittu. Lasikuitukorit sallittu. Ovissa, jotka ovat pois nostettavissa tulee saranoihin valmistaa lukitustappi tai mekanismi, joka varmistaa oven paikallapysymisen sen ollessa suljettu.

8.9.1.4 DRAGSTERIT

Kori pitää olla valmistettu metallista, lasikuidusta tai hiilikuidusta ja sen pitää jatkua keulaan saakka tulipellistä, ei koske etumoottoridragstereita. Ohjaamo tulee toteuttaa siten että se suojaa kuljettajan vartaloa ja raajoja kosketukselta pyöriin, renkasiin, pakoputkistoon tai radan pintaan onnettomuuden sattuessa. Auton korista erillään oleva sisälattia on pakollinen, jos kuljettajan jalat muutoin olisivat runkoputkien tai alapohjan päällä. Etumoottoriautoissa imuilman ohjain (scoop) ei saa olla kaasuttimen yläpinnasta 279 mm korkeampi. Etupyörien lokasuojat kielletty.

8.9.1.5 UMPIKORISET AJONEUVOT

Oltava kokokatto ja tuulilasi. Kaikissa umpikorisisissa autoissa oltava **ovet**. Alkuperäiset lokasuojat vaaditaan, lasikuitukopiot sallitaan. Pyöräaukkojen muutokset sallittu renkaiden tilan vuoksi, muutetut reunat tulee kantata tai pyöristää.

8.9.2 TULIPELTI

Pakollinen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.1 OHJAAMO, 14.7.4 TULISEINÄT**.

8.9.3 LATTIA

Pakollinen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.6.1 OHJAAMO, 14.7.5 LATTIAT**.

8.9.4 KONEPELTI

Vapaavalintainen. Kaasuttimet pitää varustaa roiskesuojalla tai scoopilla. Konepellin scoop sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.5 KAASUTTIMEN ROISKESUOJAT, 14.7.6 KONEPELLIN ILMANOTTO (SCOOP)**.

8.9.5 TUULILASI, IKKUNAT

8.9.5.1 ALTEREDIT, DRAGSTERIT

Vapaavalintainen. Tuulenhalkaisija pakollinen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.7 TUULISUOJAIN, 14.7.8 TUULILASI, IKKUNAT**.

8.9.5.2 UMPIKORISET AUTOT

Pakolliset, oltava hyväkuntoiset ilman halkeamia. Voidaan vaihtaa iskunkestävään materiaaliin, minimipaksuus 3 mm. Alkuperäistä tuulilasia ei saa loveta scoopin tai kaasuttimien tai vastaavien takia. Tuulilasi, ja ikkunat oltava sävyttämättömiä paitsi, jos alkuperäiset, tummennukset kielletty.

Ikkunat oltava suljettuna suorituksen aikana, nostomekanismit eivät pakollisia.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.8 TUULILASI, IKKUNAT**.

8.10 SÄHKÖJÄRJESTELMÄ

8.10.1 AKUT

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.8.1 AKUT**.

8.10.2 SYTYTYSJÄRJESTELMÄ

Ajastettu sytytyskatkaisin (shutter box) kielletty. Lähtökierros ja/tai huippukierrosten rajoitin sallittu.

Kaksitoiminen (two-step) kierrosrajoitin tai muut kierroksia rajoittavat apulaitteet sallittuja sellaisenaan, mutta muunneltuina tai asennettuna toimimaan siten että sillä kontrolloidaan auton kulkua radalla kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.8.3 SYTYTYSVIRTA**.

8.10.3 MITTARISTO

Vain yksi kierroslukumittari sallittu. Kardaenin kierrosnopeustunnistin voidaan kytkeä joko kierroslukumittariin tai tiedonkeruulaitteeseen, ei molempiin. Vain yksi johto, ei haaroituksia, helposti havaittavissa.

8.10.4 PÄÄVIRTAKATKAISIJA

Pakollinen autoissa, joissa on akku ja aika on 9.99 s tai nopeampi. Autoissa, joissa loppunopeus ylittää 215 km/h, ja kaikissa autoissa jossa akku/akut on sijoitettu tavaratilaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.8.4 PÄÄVIRTAKATKAISIN**.

8.10.5 TAKAVALOT

Oltava yksi toimiva takavallo. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.8.6 TAKAVALOT**.

8.11 APULAITTEET JA AVUSTAJAT

8.11.1 AJOTIETOKONE

Kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.1 TIETOKONE**.

8.11.2 TIEDONKERUULAITE

Tiedonkeruulaite sallittu ainoastaan Super Pro ryhmässä. Ainoastaan toistava kierroslukumittari sallittu muissa ryhmissä. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.2 TALLENTIMET**.

8.11.3 SAMMUTUSJÄRJESTELMÄ

Sallittu, pitää olla varmasti kiinnitetty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.3 SAMMUTTIMIT**.

8.11.4 HINAUSAJONEUVO

Sallittu ainoastaan Super Pro ryhmässä. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.11 HINAUSAJONEUVOT**.

8.11.5 LÄMMITYSKÄYTTÖ

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.4 TUNKIT JA PUKIT, 14.9.13 LÄMMITYSKÄYTTÖ**.

9 TOP DOORSLAMMER (TD)

Turvaraja 3.66 s, pro start.

Kilpailumatka ¼ maili

Ajetaan enintään 16-ajoneuvon Pro-kaaviona.

Tarkoitettu umpikoriautoille.

Säännöt mukailevat Advanced ET luokan sääntöjä.

9.1 KULJETTAJA

Lisenssi: FIA international, vähintään C-3

Asiapaperit: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.4 ASIAPAPERIT.**

Kuljettajan kiinnitys ja turvavyöt: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT.**

Kypärä: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 0 KYPÄRÄ JA AJOLASIT.**

Päätuki, pehmusteet: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET.**

Niskakauluri/pään ja niskan tuki: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR).**

Ajoasu: Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET.**

9.2 MOOTTORI

Polttoaineena sallittu lyijytön/alkylaattibensiini, etanoli tai metanoli. Nitrometaani kielletty. Ahtaminen sallittu, ahtamistapoja ei saa yhdistää. Ei kokorajoitusta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE.**

9.2.1 ILOKAASU

Sallittu, mutta ei ahtimen tai turbon kanssa.

9.2.2 TURBOAHDIN

Turbot sallittu.

9.2.3 AHDIN

Roots, ruuvi tai keskipako, kaikki sallittuja koosta riippumatta.

Ylipyöryitys: Roots ahtimet Std Helix ja Hi-Helix ei rajoitettu, mutta valmistajan rajoituksia ei saa ylittää.

Ruuviahtimet

Konekoko cid	PSI	Whipple
yli 500	2,25	1,70
450 – 500	2,15	1,62
alle 450	2,04	1,54

9.3 STARTTI

Joko auton oma tai ulkopuolinen, ei työntökäynnistystä.

9.4 VOIMANSIIRTO

9.4.1 KYTKIN, VAUHTIPYÖRÄ

Vauhtipyörän ja kytkimen on täytettävä SFI 1.3, 1.4 tai 1.5.

9.4.2 VAIHTEISTO

Tyyppi ja valmiste vapaavalintainen. Automaattivaihteistolla hyväksytyt öljyn talteenotto rikkoontumisen varalle.

9.4.3 TAKA-AKSELI

Autokäyttöön tarkoitettu. Alle 3,90 s tai yli 338 km/h täysuiva (fullfloater) perä pakollinen.

9.5 RUNKO

9.5.1 ALUSTA

Jousitus ja toimiva iskunvaimennus jokaisessa pyörässä pakollinen.

9.5.2 RUNKO/TURVAKEHIKKO

SFI 25.1H

Akseliväli 100" minimi ja 115" maksimi

S-10, Ranger, Dakota maksimi 125"

Full size trucks maksimi 140"

Suurin ero oikea /vasen 2"

Maavara vähintään 3" auton etupäästä 12" etuakselin keskilinjan taakse, 2" siitä taaksepäin.

9.6 RENKAAT JA VANTEET

9.6.1 VANTEET

SFI 15.1 pakolliset. Maksimi leveys 16". Bedlock tyyppinen tai sisärenkaallinen takavanne pakollinen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.5.2 VANTEET**.

9.7 KORI

Korimateriaali vapaa, toimivat etuovet pakolliset, toimivuus sekä sisältä, että ulkoa. Funny carit tai muut yksiosaiset korit kiellettyjä, vaikka ovet olisivatkin käytössä. Maksimi korin etuylitys 45" etuakselin keskilinjasta. Etuylityksen jatko on sallittua (mela).

Kuljettajan sijoitus auton alkuperäinen.

9.7.1 AUTON VARUSTEET

Kaikilla autoilla tulee olla katsastuskortti, jonka saa FHRA:n toimistolta tilaamalla.

10 NO PREP CHALLENGE (NP)

Pro start.

Ajetaan pääasiassa preppaamattomilla radoilla (ei kumitettu/liimattu).

Kilpailumatka ¼ maili, heads-up.

Jokaiselle annetaan 0–2 testilähtöä.

FHRA No Prep Challengessa ei ajeta lajittelua.

Ensimmäiselle pudotuskierrokselle parit arvotaan ja arvatut parit sijoitetaan FIA sportsman kaavioon ja tämän kaavion kanssa ajetaan kilpailu loppuun. Käytettävä kaavion koko määräytyy osallistujamäärän mukaan.

10.1 YLEISTÄ

10.1.1 RADANVALINTA

Silloin kun, parit on arvottu pelikortein punainen kortti = vasemmanpuoleinen rata ja mustakortti = oikeanpuoleinen rata. Muuten parit voivat sopia radanvalinnan keskenään. Jos ei kuitenkaan sovussa radanvalintaa saada tehtyä ratkaistaan tilanne esim. kolikonheitolla tai pitkän tikun vetämisellä. Testilähdöistä nopeamman ajan ajanut valitsee ensin, joko kolikon puolen tai vetää tikun. Jos ei testilähtöjä ole päästy ajamaan ja sopua ei löydy Racemaster ratkaisee kolikon valitsijan/tikun vetäjän.

10.1.2 LÄHTÖVALOIHIN ASETTUMINEN ("STEITSAUS")

Molempien ajoneuvojen tulee sytyttää ensin pre-stage valo, vasta tämän jälkeen saa asettua stageen. Suoraan stageen meneminen aiheuttaa heti ajosuorituksen hylkäämisen. Kun molemmat ajoneuvot ovat pre-stageessa, tulee viipumättä siirtyä stageen. Tarkoituksellinen viivyttely johtaa ajosuorituksen hylkäämiseen.

10.1.3 RACEMASTER

Toimii kilpailussa kilpailijoiden, kilpailunjärjestäjän yhteyshenkilönä sekä toimii kilpailussa FHRA No Prep Challenge luokan valvojana, että kaikki tapahtuu sääntöjen mukaisesti.

Järjestää luokan ohjaajakokouksen ennalta sovittuna ajankohtana (suositus tuntia ennen ajojen alkamista) jossa arvotaan pudotuskaavio. Jokaisen kilpailuun osallistuvan tulee olla ajoissa paikalla ja osallistua FHRA No Prep Challengen ohjaajakokoukseen (Järjestetään Racemasterin osoittamassa paikassa No Prep varikolla) sekä kilpailunjärjestäjän ohjaajakokoukseen (Järjestetään kilpailunjärjestäjän osoittamassa paikassa).

Racemaster sopii kilpailunjärjestäjän kanssa aikataulut, milloin pyritään ajamaan mahdolliset testilähdöt esim. klo. 10.30 ja 11.30 ja ilmoittaa nämä kilpailijoille.

Racemaster dokumentoi arvatun kaavion esim. valokuva, joka tullaan liittämään kisaraporttiin.

10.1.4 KILPAILUN AIKANA

Racemaster huolehtii siitä, että lähtöjen parien ratavalinnat ovat selvillä jo line-uppiin mentäessä!!!

10.1.5 KILPAILUN JÄLKEEN

Racemaster dokumentoi lopullisen tuloksen/ kaavion esim. valokuva.

Racemaster toimittaa päivän päätteeksi kilpailun tiedot NPC:n ylläpidolle.

Kilpailijat sitoutuvat luovuttamaan aikakorttitietonsa FHRA NPC ylläpidolle esim. valokuva aikakortista.

Kilpailujen tulokset tullaan laittamaan fhra.fi keskustelufoorumille No Prep Challenge osioon sekä FHRA No Prep Challenge: Facebook sivuille.

FHRA No Prep Challenge:n ylläpito julkaisee kilpailujen tulokset FHRA:n keskustelualueella ja FHRA No Prep Challenge Facebook sivuilla.

10.1.6 FHRA NO PREP CHALLENGE PISTELASKU

Kussakin osakilpailussa jaetaan pisteitä seuraavasti:

FHRA No Prep Challenge ajetaan kaudella 2026, osallistujamäärän kokoisella kaaviolla. Kaaviokoot osallistujamäärän mukaan!!!

Jokainen kisaan osallistuva kuljettaja saa 5 p suoritettuaan yhden auton omin voimin tapahtuneen lähdön (nämä 5 p tulevat siis vain kisan ensimmäisestä lähdöstä). Tämän jälkeen pisteet jaetaan seuraavasti kaaviotulosten mukaan.

Kaavio	1	2	3	4	5	R/U	W
3 – 4	50					70	90
5 – 8	50	70				90	110
9 – 16	50	70	90			110	130
17 – 32	50	70	90	110		130	150
33 – 64	50	70	90	110	130	150	170

1.	=	Ensimmäisen kierroksen häviäjä
2.	=	Toisen kierroksen häviäjä
3.	=	Kolmannen kierroksen häviäjä
4.	=	Neljännän kierroksen häviäjä
5.	=	Viidennen kierroksen häviäjä
R/U	=	Finaalin häviäjä (Runner-Up)
W	=	Finaalin voittaja (Winner)

Jos pudotuskierroksia ei saada jostain syystä ajettua, pisteet jaetaan seuraavasti: Silloin kun vain testilähdöt on päästy ajamaan ja kilpailu keskeytetään, saa kukin hyväksytyyn lähdön ajanut viisi pistettä ko. kilpailusta. Tasapisteiden sattuessa katsotaan paremmaksi se, joka kauden aikana voitetuissa pudotuskierroksien lähdöissä saavuttaa paremman reaktioaikojen keskiarvon.

Kilpailijat sitoutuvat luovuttamaan aikakorttitietonsa FHRA NPC ylläpidolle/kilpailun racemasterille.

10.2 KILPAILUMENETELMÄ

Kilpailussa noudatetaan drag race -kilpailun yleisiä sääntöjä, katso KIIHDYTYSAJON SÄÄNNÖT 2026 kohta 3.5 YLEISÖKILPAILUT. Lisäksi seuraavat tarkennukset:

- Kilpailussa käytetään ns. pro start -lähetystä, katso KIIHDYTYSAJON SÄÄNNÖT 2026 kohta 3.5 YLEISÖKILPAILUT, 3.5.7.1 LÄHTÖALUE.
- Pudotusajoparit arvotaanAjetaan 1/8mile heads up, prostart 0.4 s.

10.3 OSALLISTUMISOIKEUS

Kilpailuun voivat osallistua henkilöt, joilla on voimassa oleva henkilöllisyystodistus, kilpailulisenssi ja auton katsastuskortti. Ulkomaalaisilta osallistujilta vaaditaan vastaavat kansalliset dokumentit.

10.4 HYVÄKSYTYT AJONEUVOT

Umpikoriatot. ja Pick-upit. **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** koskevat myös NO PREP-ryhmää.

10.5 KILPAILUKATSASTUS

Kilpailukatsastus suoritetaan kilpailun järjestäjän määräämässä paikassa. Auton tai sen osien muuttamisesta katsastuksen jälkeen seuraa kilpailusta pois sulkeminen ja ilmoittautumismaksun menetys. Jälkitarkastus kilpailun aikana tai sen jälkeen on mahdollinen.

10.6 LISENSSI

Suorituskykyä vastaava kuljettajatutkinto ja voimassa oleva kilpailulisenssi vaaditaan.

10.7 TEKNISET SÄÄNNÖT

10.7.1 MOOTTORI

10.7.1.1 MOOTTORIN VIRITYS VAPAA

Jäähdytysjärjestelmässä ei kilpailun aikana saa käyttää glykolia tai muita öljymäisiä lisäaineita, ainoastaan vettä ja tarvittaessa korroosionestoainetta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.10/14.1.10 NESTEIDEN YLIVUOTO.**

Enintään kaksi ahdinta sallittu, katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.13 AHTIMET.**

10.7.1.2 MOOTTORIN SUOJAVAIPPA

Pakollinen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.11 MOOTTORIN SUOJAVAIPPA.**

10.7.2 POLTTOAINE

Lyijytön bensiini, E85, metanoli, diesel sekä näiden kilpaversiot sallittu. Nitrometaani kielletty. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE.**

10.7.3 PAKOPUTKISTO

Äänenvaimennus kilpailukutsun mukaan (vaihtelee suorituspaikan mukaan). Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.3 PAKOKAASUPOISTO, 14.1.4 ÄÄNENVAIMENNUS.**

10.7.4 AHDIN

Kaikki ahtamistavat sallittu, mukaan lukien sarjaan ahtaminen. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.13 AHTIMET, 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJARUSTEET, 14.9.3 SAMMUTTIMET.**

10.7.5 ILOKAASU

Sallittu. Saa yhdistää toisen ahtamistavan kanssa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.1.9 POLTTOAINE, 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJARUSTEET, 14.9.3 SAMMUTTIMET**

10.7.6 KAASULÄPPÄ

FHRA No Prep Challenge'ssa sähkötoimiset kaasuläpät ja kaasupolkimet sallittu. Asennuksen tulee olla alkuperäinen tai toteutettu moottorinohjauksen valmistajan ohjeiden mukaisesti.

10.7.7 LUISTONESTO

Sallittu.

10.7.8 VOIMANSIIRTO

10.7.8.1 VAIHTEISTO

Tyyppi ja valmiste vapaavalintainen. Vetotapa oltava alkuperäinen. Neliveto sallittu, jos alkuperäinen. Nelivedon voi muuttaa etu- tai takavetoiseksi, etuveto voi muuttua takavetoiseksi. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** 14.2.3 KYTKIN, 14.2.4 KARDAANIAKSELI, 14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ, 14.2.8.4 KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT, 14.2.10 VAIHTEISTO, 14.2.10.2 VAIHTEISTO, AUTOMAATTI, 14.2.10.3 VAIHTEISTON SUOJAKAUKALO.

10.7.9 RUNKO JA ALUSTA

Four linkit sallittu. Wheeliebarsit sallittu. Autossa on oltava toimiva jousitus sekä iskunvaimennus etu- ja taka-akselistoissa.

Ohjauslaitteisto sekä etujousitus: jälkituotantona valmistettu ohjausjärjestelmä sallittu.

Spool sallittu teräsvetoakselein. Etu- ja nelivetoisissa spool on kielletty etuakselilla.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** 14.2.9 TAKA-AKSELISTO.

Turvakehikon tulee vastata auton suorituskykyä:

Katsastetulla 8.50 s 1/4mile kehikolla runkoraja 5.35 s 1/8mile.

Katsastetulla 7.50 s 1/4mile SFI kehikolla/rungolla runkoraja 4.50 s 1/8 mile Katsastetulla SFI rungoilla (TARRA + DOT STICKER) 25.1, 25.2 ja 25.3 ei runkorajaa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT: TURVAKEHIKKO**.

Turvavyöt vaaditaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT.

10.7.10 RENKAAT

Renkaiden nopeusluokitus vastattava vähintään auton saavuttamaa loppunopeutta. ns. katuslicksit, kuvioton kilpaslicksi sallittu.

Front Runnerit sallittu. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT** 14.5 RENKAAT JA VANTEET.

Renkaiden käsittely pidon parannusaineella sallittu, tulee tehdä ennen lähtöä. Kaikenlaiset autoihin kiinteästi asennettavat liiman levitysjärjestelmät kielletty. Kilpailunjärjestäjä voi kieltää pidon parannusaineen käytön.

10.7.11 KORI

Korimateriaali vapaa. Yksiosaiset funny car tyyppiset korit kielletty. Etuylitys maksimi 45" etuakselin keskeltä tai OEM.

Toimivat etuovet pakolliset. Scoop vapaa.

Spoilereiden/siipien ajon aikana tapahtuvat säädöt tai liikkuvat osat eivät ole sallittuja.

Etuspoiler sallittu, pituus korkeintaan 76 mm (3").

Tulipellin täytyy muodostaa täydellisen suojan kuljettajan ja moottorin välille. Jos polttoaineena on metanoli tai auto käyttää ilokaasua, on tuliseinän materiaalin oltava teräs tai titaani 0.6 mm. Tuulilasin ja etusivuikkunoiden tulee olla kirkkaita, läpinäkyviä, värjäämättömiä ja tummentamattomia.

Tuulilasi, sivu- ja takalasi voidaan korvata vähintään 3 mm polykarbonaatilla. Ahdetuissa umpikorisisissa metanolikäyttöisissä autoissa vaaditaan (4") 100 mm halkaisijaltaan oleva reikä molemmissa etusivuikkunoissa, kuljettajan läheisyydessä. (mikäli polykarbonaatti lasit). Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.8 TUULILASI, IKKUNAT.**

10.7.12 SAMMUTTIMIT

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT.** Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.3 SAMMUTTIMIT.**

10.7.13 KULJETTAJAN SUOJARUUSTEET

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.10 KULJETTAJAN SUOJARUUSTEET.**

10.7.14 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/HYBRID)

Pään ja niskan tuki (HANS = Head And Neck Support) pakollinen. Käytettäessä pään ja niskan tukea on kypärässä oltava helmat tai "Eject Helmet Removal System" (SDR 890-01-30) tai esim. Stand 21 valmistama kypärähappu ulosvetoremmein. Muutokset laitteeseen kielletty. Täytettävä SFI Spec. 38.1 tai FIA luokituksen vaatimukset. Tarkista kypärän yhteensopivuus pään ja niskan tuen kanssa, FIA Technical List No. 25, 29, 33 ja 41. Kiinnikkeiden asennus ainoastaan valmistajan voimassa olevien ohjeiden mukaisesti. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR).**

10.7.15 KILPAILUNUMERO

Jokainen kilpailija huolehtii kilpailunumerostaan, ellei järjestäjä toisin ilmoita kilpailukutsussa. Numero tulee laittaa molempiin takasivuikkunoihin sekä tuulilasin oikeaan yläkulmaan. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.7.2 KILPAILUNUMEROT.**

10.7.16 SÄÄNTÖJEN SOVELTAMINEN

FHRA ry pidättää oikeuden muuttaa ja korjata sääntöjä kilpailukauden aikana, mikäli tarvetta ilmenee. Vastalauseet tehdään kilpailun racemasterille.

10.7.17 KILPAILUSSA TARVITTAVAT ASIAKIRJAT

Kilpailijan tulee kilpailupaikalla pystyä esittämään ainakin seuraavat asiakirjat:

- Maksutosite osallistumismaksusta
- Henkilöllisyystodistus
- Auton katsastuskortti
- Lisenssi.

11 TEST N'TUNE (TT)

Test n' Tune ryhmää koskee sääntökirjan kohdat 1 YLEISET MÄÄRÄYKSET ja 15 TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT ajoneuvon ET/nopeus mukaan.

12 MUUT SÄÄNTÖKIRJASTA POISTETUT RYHMÄT

Osa ryhmistä on poistettu sääntökirjasta ja niiden osalta löydät vanhat sääntökirjat FHRA:n sivuilta. Ohessa listaus, josta nähtävillä ryhmän nimi ja sääntökirja

12.1 REAL STREET (RS)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2024, www.fhra.fi.

12.2 SUPER STREET (SST)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2016, www.fhra.fi.

12.3 SUPER GAS (SG)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2016, www.fhra.fi.

12.4 SUPER COMP (SC)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2016, www.fhra.fi.

12.5 STOCK ELIMINATOR (S) JA SUPER STOCK ELIMINATOR (SS)

Katso ajantasaiset sääntömuutokset www.nhraracer.com.

12.6 COMPETITION ELIMINATOR (COMP)

Katso DRAG RACING Kiihdytysajon sääntökirja 2024, www.fhra.fi.

12.7 SUPER PRO STREET (SPS)

Katso DRAG RACING Kiihdytysajon sääntökirja 2020, www.fhra.fi.

12.8 VINTAGE DRAGS (1/8 MILE)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2024, www.fhra.fi.

12.9 660 DRAGS (1/8 MILE)

Katso FHRA kiihdytysajojen sääntökirja 2022, www.fhra.fi.

13 PRO -RYHMÄT (FIA:N SÄÄNTÖKIRJAN ALAISET)

13.1 PRO MODIFIED (PM)

Tarkoitettu täysikorisille autoille, lava-autot (pickup) sallittu.

Tunnistus: PM ja kilpailunumero.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.2 PRO STOCK (PRO)

Tunnistus: PRO ja kilpailunumero.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.3 TOP METHANOL (TMD, TMFC)

Kansallisissa kilpailuissa oheiset TMD- ja TMFC-sääntöjen mukaiset autot kilpailevat keskenään ilman tasoituksia Top Methanol-ryhmässä.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.3.1 TOP METHANOL DRAGSTER (TMD)

Tämä ryhmä on tarkoitettu ainoastaan kilpailukäyttöön rakennetuille ahtamattomille tai ahdetuille metanolia polttoaineena käytettäville dragstereille, sekä ahtamattomille, nitrometaania polttoaineena käytettäville dragstereille.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.3.2 TOP METHANOL FUNNY CAR (TMFC)

Tarkoitettu metanolia polttoaineena käytettäville Funny Car:lle jotka ovat kilpakäyttöön rakennettuja. Autot punnitaan ennen kilpailua kuljettaja mukaan lukien.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.4 FUNNY CAR (FC)

Tunnistus: FC ja kilpailunumero.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

13.5 TOP FUEL (TF)

Tunnistus: TF ja kilpailunumero.

Ryhmä tarkoitettu nitrometaania polttoaineena käytettäville dragster-autoille.

Tekniset ryhmäsäännöt FIA:n sääntökirjasta, www.fia.com.

14 TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT

Siinä määrin kuin on mahdollista, on tämä säännöstö laadittu siten, että kaikki sallitut muutokset ovat mukana. Mikäli joko luokkasäännöissä tai turvallisuusmääräyksissä ei nimenomaan mainita jotain tiettyä seikkaa, katsotaan sellainen kielletyksi. Mikäli ilmenee epäselvyyksiä, ota yhteys FHRA:n toimistoon. Sääntöjen tulkinnassa ilmenevissä epäselvyyksissä on FHRA:n (teknisillä) toimitsijoilla tulkintaoikeus. Teknisissä kysymyksissä on kuljettajan velvollisuus esittää luokittelutodistus tai vastaava.

Jokaisen ajoneuvon, luokasta riippumatta tulee läpäistä hyväksyttävästi tekninen katsastus voidakseen osallistua FHRA:n järjestämiin testitilaisuuksiin, lajitteluajoihin tai kilpailuihin (FIA:n alaisuudessa).

Kaikkien kilpailuajoneuvojen mahdolliset tieliikennerekisterikilvet on poistettava kilpailun ajaksi.

Kaikkialla tässä kirjassa puhutaan SFI-, SNELL-, DOT- ym. hyväksytyistä osista. On tärkeää ymmärtää, että nämä tuotteet on valmistettu vastaamaan tiettyjä vaatimuksia ja valmistaja on tuotteen tarkastettuaan merkinnyt siihen hyväksynnän. Missään olosuhteissa ei mitään näistä tuotteista saa muuttaa millään tavalla. Tällaisen tuotteen muuttaminen on rikkomus SFI, SNELL ja DOT-järjestelmää vastaan eikä FHRA (FIA) hyväksy sitä eikä ota siitä vastuuta. Tällainen teko voi johtaa ankariin toimenpiteisiin.

14.1 MOOTTORI

14.1.1 JÄÄHDYTYSJÄRJESTELMÄ

Kaikki jäähdytysjärjestelmät/jäähdyttimet tulee asentaa korityyppin mukaiseen alkuperäispaikkaan. Etumoottorisessa dragsterissa on jäähdytysjärjestelmän sijaittava moottorin etupuolella. Takamoottorisessa dragsterissa, on asennettava kuljettajan suojalevy, mikäli jäähdytysjärjestelmä sijaitsee moottorin etupuolella. Kuljettajan suojalevyn tulee ulottua leveydeltään runkoputkesta runkoputkeen sekä korkeudeltaan turvakehikon yläosan korkeudelle. Runkoputkien yläpuolella oleva osa tulee olla vähintään turvakehikon takimmaisten putkien levyinen tai mikäli jäähdyttäjä on korkeammalla kuin runkoputket, suojalevy tulee olla vähintään jäähdyttäjän levyinen. Ryhmissä OS, RS, TS, 660 DRAGS ja NP jäähdyttimen sijoitus vapaa. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.3 KULJETTAJAN SUOJALEVY**.

Jäähdytysjärjestelmässä jäähdytysnesteinä vesi ja tarvittaessa korroosionestoaine. Glykolipohjaisten aineiden käyttö kielletty.

14.1.2 MOOTTORI

Vain autojen moottorit sallittu, elleivät luokkasäännöt toisin määrää. Luokissa, joissa on käytössä moottorin-tilavuus-suhteessa-auton-paino järjestelmä, tulee kilpailijan ilmoittaa tarkka moottorin tilavuus. Missään tapauksessa ei todellinen koko saa ylittyä viidellä kuutiotuomalla ilmoitetusta koosta. Ylikokoon porausta ei sallita. Kuutiotuuman osa pyöristetään aina seuraavaan isompaan kuutiotuumaan (301.2 = 302). Mikäli moottorin kokoa muutetaan kilpailun aikana, on kilpailijan ilmoitettava siitä kilpailun katsastuspäällikölle ennen ajosuoritusta. Kampiakselin keskipiste ei saa sijaita 610 mm (24") korkeammalla maasta mitattuna missään luokassa, paitsi truckeissa, joissa maksimi korkeus 914 mm (36") 12.00 sekuntia ja hitaammat, 784 mm (31") 11.99 – 10.00 ja 610 mm (24") 9.99 ja nopeammat. Moottori tulee asentaa runkoon vähintään kahdella 10 mm (3/8") 8.8 (Grade 5) pultilla. Venttiilikoneiston tulee olla perinteinen, autoissa käytetty jousilla toteutettu malli. Pneumaattinen venttiilikoneisto kielletty.

Kaikissa autoissa, lukuun ottamatta Stock- ja ET-Ryhmän 10.99 ja sitä hitaampia autoja, SFI 18.1 värinänvaimennin pakollinen tai yksiosainen teräksinen hihnapyörä. Kaikissa autoissa, joissa on alun perin prässätty värinänvaimennin, tulee niiden kiinnitys varmistaa läpiporaamalla ja pulttikiinnityksellä. Koppa tai suojakilpi on suositeltava autoissa, joissa käytetään alkuperäistyyppistä värinänvaimenninta. Keraamiset laakerit kielletty kaikissa ryhmissä.

14.1.3 PAKOKAASUPOISTO

Kaikki autot tulee olla varustettu pakosarjoilla tai pakokaasun poistoputkilla (pakoputkilla) jotka ohjaavat pakokaasun ulos auton korinlinjasta. Pakoputken, mukaan lukien hukkaportin poistoputkien tulee suuntautua kohti auton takaosaa, pois päin kuljettajasta, radasta ja polttoainejärjestelmästä. Pakoputki ei saa kulkea ohjaamon kautta. Mikäli käytetään pakoputkia ilman kollektoria, tulee pakoputkien olla kiinnitettynä toisiinsa siten, että ne voidaan irrottaa moottorista vain ryhmänä. Taipuisat pakoputket (haitariputki) kielletty. Mikäli käytetään äänenvaimentimia ja/tai pakoputkistoja, tulee niiden olla turvallisesti kiinnitetty pakosarjoihin ja auton alustaan. FHRA:lla on oikeus halutessaan määrätä äänenvaimentimien käyttö pakolliseksi mihin tahansa ryhmään ja mihin tahansa kilpailuun. Ylöspäin suunnattu pakoputki pakollinen 11.99 ja nopeammissa Diesel-ajoneuvoissa. Suositellaan kaikkiin Diesel-ajoneuvoihin.

Pakosarjojen kollektorien kiinnitys varmistettava NHRA hyväksytyllä tai vastaavalla vaijeri kiinnityksellä. Vaihtoehtoisesti voidaan varmistaa hitsaamalla primääriputket kollektoriin vähintään 13 mm hitsaussaumalla.

Turbolla varustetuissa autoissa pakoputken ristikko pakollinen, materiaali vähintään M10 8.8 teräspultti. Ristikon sijaittava pakopesässä, tai max. 50 mm ahtimesta. Kiinnityspisteiden minimi ainevahvuus pakoputkessa oltava 2 mm ja halkaisijan 20 mm.

14.1.4 ÄÄNENVAIMENNUS

Ryhmäsääntöjen niin vaatiessa rajoitetaan pakoäänet seuraavasti: melutaso mitataan 0.5 metrin etäisyydeltä pakoputken pään sivulla. Mittaus suoritetaan avoimella paikalla tasaisella alueella. Mittaus tapahtuu kuormittamattomalla, normaalilämpoisellä moottorilla. Mittaus tehdään A-asteikolla "slow", mittari sijoitettuna 45° kulmassa 50 cm:n etäisyydelle pakoputken päästä auton käydessä 3500 rpm kierroksilla. Jos autossa on enemmän kuin yksi pakoputki, joiden etäisyys toisistaan on suurempi kuin 30 cm, tulee mittaus suorittaa jokainen putki erikseen. Desibelirajat ovat seuraavat: JR/D 110 dB (A), ET 7.50 – 11.00 120 dB (A), 11.00 – 12.00 113 dB (A) ja 12.00 – 110 dB (A).

14.1.5 KAASUTTIMEN ROISKESUOJAT

Kaasuttimen kurkut eivät saa olla avoimesti näkyvissä. Kaasutin/kaasuttimet on aina suojattava päältä, takaa ja sivuilta, ettei polttoainetta pääse lentämään ilmapirtausten mukana tai roiskumaan kuljettajan päälle. Lisäksi autoissa, joita ajetaan varikolla (ei hinata) ja joissa ei ole konepeltiä tai scoopia, tulee avoimet imuputket suojata esimerkiksi verkolla siten että ylimääräiset esineet eivät pääse kaasuttimeen.

14.1.6 POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ

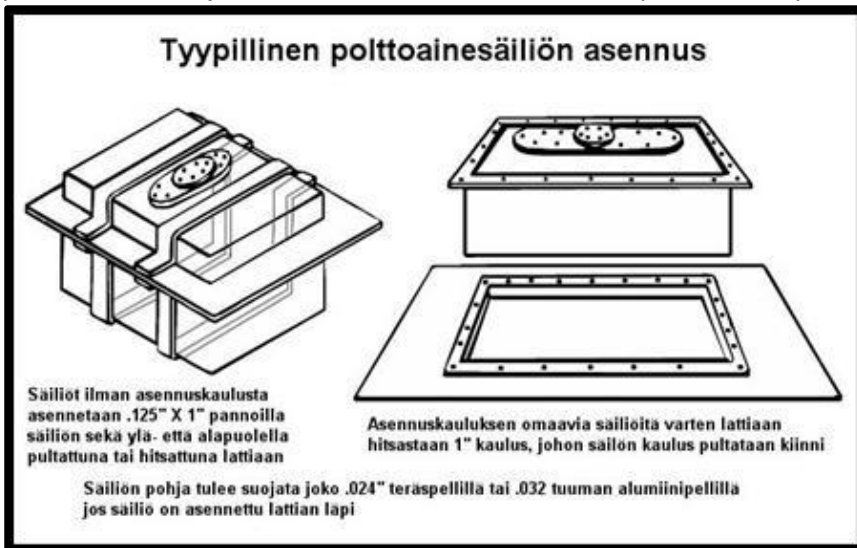
Sijoitus: Kaikki polttoainesäiliöt, polttoaineputket, pumput, venttiilit ym. järjestelmään liittyvät osat oltava ohjaamon ulkopuolella ja kaarikehikon sekä rungon/peltikorin sisäpuolella. Mikäli takavetoisissa autoissa käytetään polttoaineen jäähdytysastiaa, on se sijoitettava vähintään 150 mm (6") moottorin takalevyn etupuolelle ja etuvetoisissa autoissa 150 mm (6") kytkinkoppaa vastapäätä, mitattuna sylinteriryhmän takapäältä. Mikäli polttoaineputkien jakokappaletta käytetään, on se sijoitettava 150 mm (6") vauhtipyörä/kytkinkoppa-alueen etupuolelle. Polttoaineenpainemittarin nestemuunnin teräspunosletkulla on ainoa polttoainejärjestelmän osa, joka voidaan kiinnittää tulipeltiin.

Säiliöt: Mikäli ryhmäsäännöt sallivat, korin ja/tai rungon ulkopuolella sijaitseva polttoainesäiliö tulee olla suojattu putkikehikolla, joka on valmistettu vähintään 32 mm x 1.5 mm (1 1/4" X 0.058") kromimoly, Docol R8 tai 3 mm (0.118") teräs. Kaikki polttoainesäiliöt on eristettävä tiiviillä tuliseinillä ohjaamosta siten, että polttoaineen on mahdotonta päästä ohjaamoon. Polttoainesäiliö täytyy varustaa paineen kestäväällä korkilla ja sen tuuletus täytyy johtaa korin ulkopuolelle. Kierrelukitulla korkilla varustetun polttoainesäiliön käyttö

pakollinen kaikissa avokorisissa autoissa. Eristetyt polttoainesäiliöt kielletty. FIA hyväksytyt polttoainetankit: FT3, FT3.5 tai FT5-1999 tai SFI Spec 28.1 suositellaan. Polttoainesäiliön paineistaminen kielletty. Mikäli polttoainesäiliö läpäisee esim. lattian tai kontin pohjan, on se suojattava niiltä osin metallikuorella, pois lukien säiliön takana sijaitsevan letkun liitoksen. Ei-metalliset polttoainesäiliöt maadoitettava runkoon.

Polttoainelinjat: Kaikki polttoaineputket, myös ne, jotka menevät tietokoneelle tai mittareille, on oltava metallisia, metallipunosletkua tai NHRA:n hyväksymiä "woven tai woven-pushlock". Painepuolella vain puristus- tai kierrelitokset sallittu, letkuklemmarit kielletty. Polttoaineputkiliitäntöjä varten saa käyttää kaiken kaikkiaan 300 mm (12") ei-metallipunoskumiletkua, joka täyttää ko. polttoaineen keston standardit, pois lukien yksittäisen ruiskusuuttimen letkut. Kytinkoppa-alueella kulkevat polttoainelinjat (paitsi metallipunosletkut) on suojattava seinämältäään vähintään 3 mm (1/8") paksulla, vähintään 400 mm (16") pitkällä tukevasti autoon kiinnitettyllä, teräsputkella suojaamaan linjaa repeämiseltä. Kardaani-vaihteistotunnelissa ei saa sijaita polttoainelinjoja. Mekaanisen ahtimen hihnan ohi kulkevat polttoaineletkut tulee olla teräspunoksia, NHRA:n hyväksymiä "woven tai woven-pushlock" tai teräsputkella suojattuja. NHRA päivittää listaa tarpeen mukaan www.nhracer.com -sivustolle.

Pumput/venttiilit: Autot, joissa on kaasutin tai elektroninen polttoaineenruiskutus, ei alkuperäisellä mekaanisella polttoainepumpulla, tulee varustaa polttoaineen syötön katkaisevalla venttiilillä. Sen käyttökytkimen on oltava kuljettajan helposti saatavilla ja venttiili on asennettava pääpolttoainelinjaan polttoainesäiliön ja kaasuttimien ja/tai injektorin välille. Polttoaineen kierrätys, joka ei ole osana polttoainepumpun normaalia toimintaa, on kielletty. S/SS ja Comp autoissa on oltava tyhjennysventtiili polttoainesäiliön ja kaasuttimen/kaasuttimien välillä, polttoainenäytteen ottoa varten.



Kuva 5: Tyypillinen polttoainesäiliön asennus

Polttoaine/ilma: Kaikenlainen polttoaineseoksen keinotekoinen lämpötilanmuutos kielletty (lämmitys/jäähdytys, esim. cool can, jää, freon, märät rätit), ellei ryhmäsäännöissä toisin mainita. Cool can, märät rätit yms. ovat sallittu S/SS, SST, SG, SC ja ET-ryhmissä. Märät rätit, jää yms. täytyy poistaa ennen ajosuoritusta. Vain vallitsevan lämpöinen imuilma sallittu; kaikenlainen imuilman ominaisuuksien muuttaminen kielletty. Kaikenlaisen keinotekoisien jäähdytyksen tai vastaavan ruiskuttaminen imusarjaan ulkopintaan kielletty.

Vaihtoehtoinen polttoaine: Vaihtoehtoisen polttoaineen säiliöt tulee olla pysyvästi merkitty valmistajan toimesta sopivaksi nestekaasulle tai propaanille. Säiliön tulee olla tuuletettu korin ulkopuolelle. Järjestelmässä tulee olla NFPA 52 standardin mukainen paineenvapautusventtiili ja manuaalinen sulkuventtiili. Kaikki letkut tulee olla selvästi ja pysyvästi merkittyjä valmistajan toimesta, joista selviää valmistajan nimi ja käyttöpain. Muoviset, valurautaiset, galvanoidut, kupariset tai alumiiniset putket tai letkut kielletty.

14.1.7 VÄLIJÄÄHDYTIN

Polttoaineensyöttö sallittu vasta välijäähdyttimen jälkeen. Välijäähdytin turboahdetuissa ja mekaanisella keskipakoisahtimella varustetuissa ajoneuvoissa oltava toiminnaltaan ilma/vesijäähdytteisiä. Valmistusmateriaalina sallittu alumiini ja teräs. Jos käytetään vesijäähdytteistä, on max. nestetilavuus 10 litraa.

Välijäähdyttimen sijaittava korilinjojen sisäpuolella (moottoritila, ohjaamo). Jos sijoituspaikka ohjaamossa on välijäähdyttimen sijainti, joko apumiehen puoleinen lattia tai tuliseinä, johon se tulee asentaa tukevasti metallipannoilla. Ainoastaan pultti- ja mutterikiinnitys (min M10) sallittu. Mikäli välijäähdytin sijaitsee ohjaamossa, on kaikki liitokset varmistettava pituussuuntaisilla sidoksilla liitoksen yli.

Valmistuksessa huomioitava myös riittävät jäykisteet laajoihin levyypintoihin paineen pullistavan vaikutuksen pienentämiseksi.

14.1.8 VESIRUISKU

Jos ryhmäsäännöt sallivat käytön, on käytettävä valmistajan sarjaan kuuluvia tuotteita. Säiliön on sijaittava ohjaamon ulkopuolella.

14.1.9 POLTTOAINE

Kilpabensiini: on hiilivety-yhdistelmä, jonka sähköneristämiskyky on hyvä. Tätä ilmaistaan D.C.-lukemalla 2.025. Tällä lukemalla FHRA:n fuel check-mittari antaa tuloksen nolla. Mikä tahansa lisäaine voi heikentää tai parantaa sähköneristämiskykyä ja saattaa aikaan muun kuin vaaditun tuloksen. Varsinkin Suomessa, missä polttoaineet hankitaan usein muualta kuin valmistajalta, kannattaa aina tarkistuttaa kilpailua varten hankittu polttoaine ennen käyttöönottoa. Vain lyijytön bensiini sallittu. Polttoaine voidaan tutkia autosta myös ennen ajosuoritusta.

Etanolibensiini: kaupallinen alkoholipolttoainesekoitus, jossa on 85 prosenttia etanolia (etyylialkoholia, esimerkiksi vilja-alkoholia) ja 15 prosenttia bensiiniä (kilpaversioissa prosentuaalinen osuus vaihtelee).

Alkylaattibensiini: valmistetaan pääosin kaasumaisista hiilivedyistä, joita syntyy öljynjalostuksen yhteydessä. Polttoaine on puhtaampaa kuin perinteinen bensiini ja ei sisällä haitallisia bentseeni ja polyaromaatteja. Polttoaine on puhtaampaa ja ympäristöystävällisempää. Tunnetaan myös nimellä pienkonebensiini, mutta saatavissa eri käyttötarkoituksiin.

Metanoli: on kirkasta, väritöntä nestettä. Sen tuoksu ei ole voimakas ja se vaihtelee hieman lämpötilasta riippuen. Metanolia on saatavissa tyyppinä A ja AA. Kumpikin tyyppi on hyväksytty, mutta kilpailijan kannattaa varmistua, että hänen käyttämänsä metanoli täyttää puhtausmääritykset.

Metanolin laillisuutta testataan pääasiallisesti sen puhtaudella. Puhtausmääritykset esitetty a.o. taulukossa.

Tyyppi	A	AA
Metanolipitoisuus paino %, minimi	99.85	99.85
Asetoni ja aldehydit milj. osaa, max.	30	30
Asetoni, milj. osaa, max.	20	
Etanoli, milj. osaa, max.	10	
Asetasetaatti (asetetikkahappo) milj. osaa max.	30	30
Vesipitoisuus, milj. osaa, max.	1500	1000
Ominaispaino 20° C	7928	7928
Permanganaatti aika: (min.) (hapetus)	30	30
Tuoksu	tyypillinen	
Väri (plat- cob. ast.) mix	5	5

Olomuoto	kirkas, väritön	
Haihtumisjätettä g/100 ml	0.001	0.001
Pyrolyysi epäpuhtaus (plat-cob. ast.) max	30	30

Poikkeaminen yllä mainituista vaatimuksista näytteessä johtaa kilpailusta poissulkemiseen.

Metanoli on erittäin herkkää imemään kosteutta puoleensa. Älä koskaan jätä kanisterin korkkia auki, koska liika vesi metanolin seassa johtaa kilpailusta poissulkemiseen. Kilpailijoita kehoitetaan tutkituttamaan oman metanolinsa puhtaus, mikäli epäilyksiä sen puhtaudesta on olemassa.

Jos autossa käytetään polttoaineena metanolia, on se merkittävä FHRA:n hyväksymällä tarralla auton molemmin puolin. Suositeltava asennuspaikka on kilpailunumeron läheisyydessä. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.3 SAMMUTTIMIT**.

Nitrous oxide: (N²O, NOS) Nitrous Oxiden eli ilokaasun käyttö luokitellaan kemialliseksi ahtamiseksi. Ilokaasupullo(t) tulee olla suljettuna pulloventtilistä burnoutin aikana, sen saa avata vasta kun auto on valmis asettumaan lähtöviivalle.

Jos autossa käytetään ilokaasua, on se merkittävä FHRA:n hyväksymällä tarralla auton molemmin puolin. Suositeltava asennuspaikka on kilpailunumeron läheisyydessä. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.3 SAMMUTTIMIT**.

Asennus: Järjestelmän tulee olla yleisesti saatavilla oleva ja asennettava valmistajan ohjeiden mukaan. Enintään 15 kg painavat pullot kiinnitettävä kahdella terässpannalla, minimileveys 25 mm x paksuus 2.5 mm. Yksi panta oltava pullon yläkolmanneksella, toinen pullon alakolmanneksella. Yli 15 kg painavat pullot kiinnitettävä kolmella pannalla suhteutettuna yllä olevalla tavalla. Pantojen on kiinnityttävä koriin tai korin osaan kahdella M10/12.9 pultilla (3/8"/8-viiva). Pulloon on merkittävä tyhjän pullon paino, täyttömäärä sekä pullon ja N²O:n yhteispaino. Pullon koestuspäivämäärä ei saa olla viittä vuotta vanhempi. Ohjaamoon asennetut N²O pullot on varustettava ylipaineventtiilillä, josta johdetaan letku auton ulkopuolelle. Pulloa ei saa asentaa moottoritilaan.

Sähköt: Sähkökytkennöissä on käytettävä pääkatkaisinta, mikäli luokkasäännöt niin vaativat. Autoissa, joissa ei ole alkuperäistä sytytyskatkaisijaa, on oltava erillinen virta- sekä käynnistinkatkaisin. N²O:n sähköjärjestelmällä on oltava oma sulakkeensa. N²O järjestelmä ei saa kytkeytyä sytytysvirran ollessa katkaistuna. Järjestelmä saa kytkeytyä ainoastaan kuljettajan käyttämällä katkaisijalla, johon on selvästi merkitty "N²O - ON - OFF". Jousipalautteinen katkaisija pakollinen, jotta N²O järjestelmä kytkeytyy päälle ainoastaan täydellä kaasulla. Saman katkaisijan tulee katkaista N²O järjestelmä, kun kaasupoljinta nostetaan. Mikäli polttoaineen paine laskee alle käyttöpaineen, tulee N²O järjestelmä kytkeytyä pois päältä ("Hobb Switch").

Turvallisuus: Kaikissa umpikorisisissa sekä avokorisissa, joissa on katto päällä, N²O:ta käyttävissä autoissa on oltava hyväksytty sammutusjärjestelmä. Katso Tekniset Yleissäännöt 9:3. Järjestelmä on oltava kooltaan vähintään 2.5 kg. Tulenkestävällä visiirillä varustettua täyskypärää käytettävä ajettaessa avokorisella, N²O:ta käytävällä autolla. Kuljettajan ajoasun oltava luokkasäännösten tai teknisten yleisääntöjen mukainen. Imusarja varustettava pullahduspanelilla tai pop-off venttiilillä, jonka on suunnattava paine eteenpäin auton kulkusuuntaan. N²O pullon uudelleentäyttäminen ratavarikolla kielletty. Pullojen ulkoinen lämmitys sallittu vain pullon valmistajan hyväksymällä lämmityssarjalla. Pullot on suojattava suoralta auringonvalolta. Paineventtiili pullossa pakollinen. Moottori tulee varustaa alapuolelta täysin suojaavalla SFI 7.1 mukaisella tai vastaavalla FHRA:n teknisen henkilökunnan hyväksymällä turvavarusteella. Kaikissa 7.50 s (½ mile 4.50 s) nopeammissa autoissa imusarjan yläkannen kiinnitys on varmistettava 3 mm halkaisijaltaan oleva teräsvaijerilla (vaijeripäiden kiinnitys imusarjan pulttien alle).

Tekninen tarkastus: Kaikki N²O:ta käyttävät autot tarkastetaan systeemivuotojen sekä täydenkaasun-katkaisijan (throttle switch) toiminnan osalta. Paineistetun järjestelmän tarkastus suoritetaan kuuntelemalla mahdollisia vuotoääniä. "Täysikaasu"-katkaisimen toiminta tarkastetaan painamalla poljinta hitaasti "auki"-asentoon. N²O järjestelmä ei saa kytkeytyä ennen täyttä kaasua. Katkaisimen tulee kytkeä N²O järjestelmä pois ennen polkimen paluuta perusasentoon. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.9.3 SAMMUTTIMIT**.

Propylene oxide: Kielletty kaikissa ryhmissä.

14.1.10 NESTEIDEN YLIVUOTO

Kaikissa autoissa, joissa on jäähdytysjärjestelmä, tulee olla vähintään puolen (0.5) litran vetoinen ylivuotosäiliö, johon nesteet johdetaan. Ylivuotosäiliön tulee olla riittävän tukevasti kiinnitetty (esim. pultattu tai pannalla jne). Autoissa, joissa on mekaaninen ahdin tai jotka käyttävät polttoaineena alkoholia tai nitrometaania, voidaan ylivuoto johtaa pakosarjoihin.

14.1.11 MOOTTORIN SUOJAVAIPPA

Pakollinen OS, TS, SPET, NP, TD, SPS, PS, Comp, SC ja SG -autoissa. Oltava SFI 7.1 tai 7.2, NHRA-hyväksytty tai FHRA:n hyväksymä kaukalo.

Mikäli käytetään SFI 7.1 tai 7.2 moottorin suojavaippaa, tulee sen suojata moottori- lohkon ja öljypohjan sivulta enintään 25.4 mm:n (1") päähän kansitasosta ja ulottua enintään 38 mm:n (1½") päähän sylinteriryhmän etu- ja takapästä. Öljypohjan etu- ja takalaidan tulee olla suojattu öljypohjan tiivistepintaan asti. Suojavaipan tulee olla täysin ehjä eikä siinä saa olla mitään repeämiä, halkeamia tai muita reikiä, joista öljy voi vuotaa pois. Kiinnitettävä vähintään neljällä hihnalla, yksi jokaisessa kulmassa. Suojavaipan tulee suojata myös ulkoisen öljypumpun mahdollisilta vuodoilta. Suojavaipassa tulee olla jäykistys sivuilla, jotta se saadaan tiiviisti kiinni moottorilohkoon.

Moottoriin kiinnitettävän vaipan asemesta voi käyttää runkoaisasta runkoaisaan leveyssuunnassa ulottuvaa kaukaloa (BOXER -tyyppisissä moottoreissa leveys vähintään venttiilikansien tasolle molemmin puolin). Pituus vähintään moottorilohkon takapinnasta värinän vaimentimen etupuolelle. Kaukalon reunat oltava vähintään 2 tuumaa korkeat. Kaukalo vuorattava öljyä imevällä tulenkestävällä materiaalilla.

Lista NHRA-hyväksytyistä suojavaipoista www.nhraracer.com.

14.1.12 VOITELUJÄRJESTELMÄ

Sumppujen, säiliöiden, öljysuodattimien, öljynsyöttölinjojen tai muun sellaisen sijoittaminen ohjaamoon tai rungon ja/tai teräskorin/lokasuojien ulkopuolelle kielletty. Ohjaamossa sallittu ainoastaan öljynpainemittari metalliputkella tai teräspunosletkulla, jonka maksimi sisähalkaisija 5 mm (3/16"). Painepuolella vain puristus- tai kierreliitokset sallittu, letkuklemmarit kielletty. Tehonlisäjä-lisäaineet kielletty.

14.1.13 AHTIMET

Roots-tyyppi: Suurin sallittu koko 14 – 71. Kuoren suurin sallittu pituus 22 1/4" (565 mm) ja suurin sallittu leveys 11 1/4" (286 mm). 19" roottori; suurin sallittu halkaisija 5.840" (148 mm) sisältäen tiivisteet. Kuoren tulee olla yksiosainen irrotettavilla etu- ja takalaakerilevyillä. Roottorin helixkulma ei saa olla suurempi kuin vakion GM-71 tyyppin (4 astetta per tuuma) = 1.5748 ast. /cm. Maksimi overdrive ei saa ylittää 1.70. Alumiiniset pinnapultit (ahtimen kiinnitys imusarjaan) pakolliset. Katso ryhmäsäännöt pullahduspaneelien ja ahtimen pidikkeiden SFI vaatimuksista.

Roots High-Helix-tyyppi: Samat koko- ja ainevahvuusvaatimukset kuin normaali rootstyyppi. Roottorin helix-kulma ei saa ylittää 6.5 astetta per tuuma (2.559 ast. /cm) = yhteensä 123.5 astetta 19-tuumaisessa roottorissa. High-Helix tyyppiä saa käyttää Advanced ET, Competition, Pro Mod, TMD, TMFC ja TD. Overdrive ei saa ylittää 70 %. Alumiiniset pinnapultit (ahtimen kiinnitys imusarjaan) pakolliset. Katso ryhmäsäännöistä pullahduspaneelien ja ahtimen räjähdyspidikkeen SFI-vaatimukset.

Screw-tyyppi: Ahtimen tulee täyttää SFI 34.1 vaatimukset. Kuoren suurin sallittu pituus 16" (406 mm), suurin leveys 16" (406 mm), seinämän ja etulevyn minimipaksuus 1/4" (6.35 mm), takalevyn minimipaksuus 8 mm. Käyttö kielletty ryhmässä Comp. Suurin sallittu overdrive 70 %.

Imusarjan pullahduspaneelien täytettävä SFI 23.1 vaatimukset ja ahtimen pidikkeiden SFI 14.21 vaatimukset. PSI ahtimissa tandem-pullahduspaneeli sallittu, asennus PSI:n mukaan. Muut tandem-pullahduspanelit kielletty. Alumiiniset pinnapultit (ahtimesta imusarjaan) pakolliset. Moninopeuksiset (vaihtelevat) ahdinjärjestelmät kiellettyjä ahtimen tyyppistä riippumatta.

Turboahtimet: Vain tehdasvalmisteiset turboahtimet sallittu. Enintään 2 turboahdinta sallittu. Turboahtimen koko (jos määritetty ryhmäsäännöissä) tarkistetaan mittaamalla ahtimen kuoren sisähalkaisija, ahtimen siipipyörän siiven kärjen kohdalta. Ahtimen kuoren sisähalkaisija ei saa ylittää enempää, kuin 2 mm suurimman sallitun turboahtimen koon. Räjähdysuojien käyttöä suositellaan kaikkien turboahtimen painepesän ja pakopesän ympärille. Jos tehdasvalmisteista ahdinta on muutettu tai koneistettu, räjähdysuojat ovat pakolliset. Katso ryhmäsäännöt yksityiskohdista.

Mekaaniset keskipakoahdit: Vain yksi tehdasvalmisteinen mekaaninen keskipakoahdin sallittu. Räjähdysuojan käyttämistä ahtimen painepesän ympärillä suositellaan. Jos tehdasvalmisteista ahdinta on muutettu tai koneistettu, räjähdysuoja pakollinen. Käytettävä valmistajan overdrive rajoituksia. Katso ryhmäsäännöt yksityiskohdista.

Räjähdysuojat: Räjähdysuojien oltava valmistettu teräksestä (min. 2 mm) tai alumiinista (min. 3 mm). Räjähdysuojan on peitettävä ahdin min. 180 astetta ahtimen akselin yläpuolelta ja ulotettava ahtimen alapuolelle min. 50 mm ja peitettävä ahdin pituussuunnassa. Räjähdysuojaa saa muotoilla suojan sovittamiseksi muuhun rakenteeseen. Kiinnityspultit vähintään 4kpl M8 ja kovuusluokka min. 8.8. Kiinnitysreiän ympärillä ainevahvuus vähintään 16 mm.

Kaikki ahtimet: Kaikissa 9.99 s tai nopeammassa autoissa, joissa polttoaine- ja/tai öljylinjat ohittavat ahtimen hihnan, tulee ne suojata. Joko ahtimen hihna tai linjat suojataan. Ahtimen valmistajan ilmoittamaa maksimipyörintänopeutta ei saa ylittää.

14.1.14 AHTIMEN TURVAPIDIKKEET

Pidikkeet, jotka estävät ahtimen irtoamisen moottorista esim. ahdinräjähdyksessä on täytettävä SFI vaatimukset. Comp, Super-ryhmät, ET sekä alkoholikäyttöiset ET autot SFI 14.1. Pidikkeet on uusittava ahdinräjähdysten jälkeen tai mikäli ne ovat kuluneet ja/tai öljyiset. Pidikkeet tulee asettaa siten, että kun ne ovat täydessä pituudessa, ei polttoaineletkuja yms. kuormiteta. Katso ryhmäsäännöt.

14.1.15 KAASULÄPPÄ

Riippumatta ryhmästä, jokaisessa autossa tulee olla jalkakäyttöinen kaasun palautinjousi, joka on suoraan kytketty kaasuttimen/injektorin läppäakseliin/vivustoon. Kaasujärjestelmässä täytyy olla rajoitin, joka ehkäisee kaasun kääntymisen yliauki asentoon, ja läppien juuttumisen siten, ettei palautinjousi kykene saattamaan läppiä takaisin kiinniasentoon. Palautinjousen lisäksi on kaasun sulkea myös manuaalisesti kuljettajan jalalla nostaen alkuperäisestä muutetussa vivustossa, paitsi käytettäessä vaijeri- tai hydraulisesti ohjattua kaasun käyttöjärjestelmää. Ryhmävaatimusten mukaan kaasun tulee olla manuaalisesti kuljettajan

jalalla käytettävissä. Sähköiset, pneumaattiset, hydrauliset tai mitkään muut välineet eivät saa millään tavoin vaikuttaa polkimeen. SST, SG, SC ja SPET ryhmissä ajastetut throttle stopit sallittu, jotka käyttävät pneumatiikkaa tai elektroniikkaa käyttäkseen kaasua lähdön jälkeen. Normaalit kaasuvaijerit sallittu. Käsihallintalaitteet sallittu erikoisluvalla. Rikastinkaapelit ja juotetut tai hitsatut liittimet teräslangassa kielletty. Mikään kaasuvivuston osa ei saa sijaita alempana kuin päärunkoputket. Ajaltaan 11.99 s ja nopeammissa Diesel-ajoneuvoissa käytettävä mekaanista giljotiiniläppää (sulkee moottorin ilmantulon). Oltava suljettavissa kuljettajan paikalta ja auton ulkopuolelta.

14.1.16 HUOHOTTIMET JA HUOHOTINPUTKET

Pakolliset ryhmäsääntöjen mukaan. Sallittu kaikissa ryhmissä. Mikäli käytetään, täytyy olla johdettu kiinteästi asennettuun säiliöön, jonka tilavuus on vähintään 3.75 litraa (paitsi mikäli mainittu ryhmäsäännöissä). Säiliö on oltava väliseinitetty siten, että se estää öljyn joutumisen radalle. Huohotin/huohotinputki on oltava molemmista päistään mekaanisesti varmistettu (nippuside ei kelpaa) liittimeen ja liittimet lukittu molemmista päistä.

14.2 VOIMANSIIRTO

14.2.1 TURVATANGOT (ANTI-BLOWBACK DEVICE)

Turvatangot, joka estää kytkinkopan ja/tai adapterilevyn työntymisen taaksepäin mahdollisen vauhtipyörä- tai kytkinräjähdysten yhteydessä pakollinen, jos ryhmäsäännöt vaativat. Ainevahvuudet 22 mm (0.875") x 2 mm (0,083") kromimoly tai Docol R8 putkea, tyyppi 4130, 10 mm (3/8") kiinnikkeillä. Ball-lock pinssit kielletty.

14.2.2 VETOAKSELIN PIDIKKEET

Kaikissa muissa paitsi Stock-ryhmän, ja joidenkin ET-ryhmien (katso ryhmäsäännöt) autoissa tulee olla vähintään 2.3 mm (0,090") vahvuisesta teräksestä, tai alumiiniset ainevahvuudeltaan 3 mm (0,120") valmistetut pidikkeet, jotka estävät vetoakseliin ja laakerin ulospäin työntymisen. Alkuperäinen C-clip-tyyppi on kielletty.

14.2.3 KYTKIN

Kaikissa kilpa-autoissa, paitsi niissä, joissa käytetään automaattivaihteistoa, on oltava kytkinpoljin, jota kuljettaja käyttää jalallaan. Polkimessa on oltava rajoitin, joka estää sen painumisen liian syvään yli keskipisteen. Kytkinpolkimen poljinosa tulee olla käsitelty tai päällystetty liukumattomalla materiaalilla. Kaikkien monilevykytkimien tulee täyttää SFI 1.2, 1.3 tai 1.4 vaatimukset. Ahdetun, ilokaasutetun ja turbotetun auton kytkimen tulee olla SFI 1.3, 1.4 tai 1.5. Kytkimen suojan täytettävä SFI 6.2 tai 6.3. SFI 1.2 kytkimen sijaan voidaan käyttää SFI 1.5 kytkintä. Katso ryhmäsäännöt.

14.2.4 KARDAANIAKSELI

Kaikki autot, joiden kardaanin rakenteeseen sisältyy ristikkonivel:

Kaikki umpi- ja avokoriset, jotka kulkevat 7.5 s (1/8 mile 4.5 s) – 13.99 s (1/8 mile 8.59 s) etummainen kardaanilenkki vaaditaan paitsi jos 11.49 s tai hitaampi ja katurenkailla, esimerkiksi poikittaistukeen, oltava maksimissaan 150 mm (6") etummaisen ristinivelen keskilinjasta:

Umpikoriset autot 7.49 s (1/8 mile 4.49 s) ja nopeammat alkuperäisellä lattialla (lattiapeltiä voi olla muutettu luokkasääntöjen puitteissa laatikon poistoa varten, mutta pitää olla koskematon 150 mm (6") kardaanin etummaisen ristinivelen keskilinjasta): etummainen kardaanilenkki vaaditaan.

Umpikoriset autot 7.49 s (½ mile 4.49 s) ja nopeammat ilman alkuperäistä lattiaa, molemmissa päissä kardaaniakselia pitää olla 360 asteinen kardaanilenkki 150 mm (6") sisällä nivelristikoista, ja kardaanin suoja-putki vaaditaan.

Avokoriset 7,49 s (½ mile 4.49 s) ja nopeammat, joissa kardaanin sivuuttaa minkä tahansa osan kuljettajasta: Molemmissa päissä kardaaniakselia pitää olla 360 asteinen kardaanilenkki 150 mm (6") sisällä nivelristikoista ja kardaanin suoja-putki vaaditaan. Kardaanin suoja-putken pitää olla täysimittainen siltä osin, kun kardaanin sivuuttaa kuljettajan tai vähintään 150 mm (6") päässä takimmaisesta nivelristikon keskijonasta. Autoissa, joissa kuljettajan istuin on sijoitettu kardaaniakselin päälle, suoja-putken sijasta voidaan käyttää suoja-levyä, jonka minimi paksuus on 3 mm (.120") materiaalina teräs tai titaani, kiinnitettynä minimissään 4 kpl M8 / (5/16") 8.8 pultilla, hitsaamalla tai 6 mm (1/4") pikalukitus-tapeilla. Levyn on oltava vähintään istuimen levyinen.

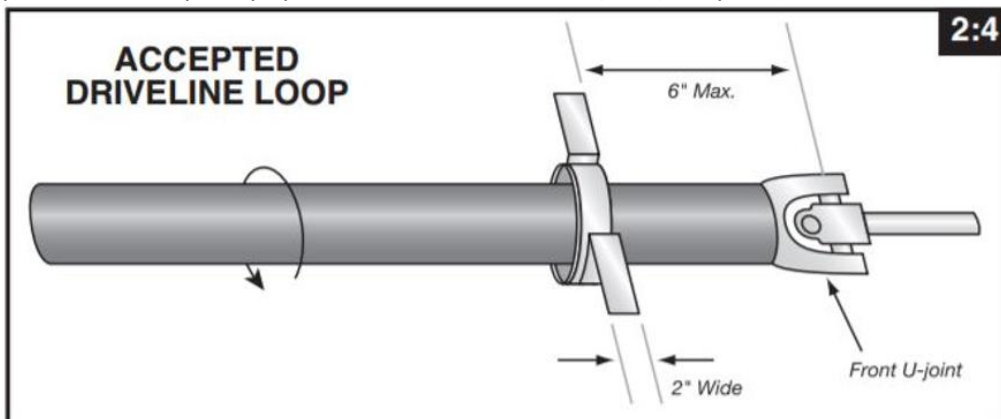
Kaikki autot, joissa voimansiirto-akseli ei sisällä ristikoita, mutta sivuuttaa minkä tahansa osan kuljettajasta: Molemmissa päissä akselia pitää olla 360 asteinen suoja tehtynä minimissään 2 mm (1/16") teräksestä tai 3 mm (½") alumiinista. Takasuojuksen pitää peittää/ylpeittää kytkentäliitos (coupler). Etusuojuksen pitää peittää/ylpeittää akseli suunnanvaihtajan takaosasta liukuholkille siltä osalta, jossa kuljettajan jalat ovat. Kaikki suojat on kiinnitettävä tukevasti runkoon, sopivaan poikkipalkkiin tai vetopyörästön kuoreen.

14.2.5 KARDAANILENKIN MÄÄRITELMÄ

360 asteinen suljettu, 6 mm (1/4") paksu, 50 mm (2") leveä, tai 22 mm (7/8") x 1,6 mm (.065") teräsputkesta hitsaamalla valmistettu, tukevasti kiinnitetty runkoon, runkorakenteeseen missä mahdollista (tai alkuperäiseen lattiaan, tai helmakoteloon jos sillä kohdalla ei runkoa ole) ja sijoitettuna 150 mm (6") sisälle etummaisesta tai takimmaisesta nivelristikon keskijonasta. Lenkkien tarkoitus on estää kardaaniakselia osumasta mihinkään nivelristikon rikkoutumisen seurauksena.

14.2.6 KARDAANIN SUOJAPUTKEN MÄÄRITELMÄ

Kardaaniakseli on suojattava 360 asteisella pyöreällä, ovaalilla tai kartiomaisella putkella, joka ulottuu minimissään 300 mm (12") taaksepäin etummaisesta nivelristikosta. Minimipaksuus putkella on 1,25 mm (.050") teräs tai titaani. Kardaaniakselin suoja-putken pitää olla kiinnitetty vähintään neljästä pisteestä koriin joko minimissään M8 (5/16") 8.8 pultilla, hitsaamalla tai 6 mm (1/4") pikalukitus-tapeilla. Kaksiosainen putkirakenne hyväksytty vähintään kuudella M10 (3/8") 8.8 pultilla toisiinsa kiinnitettynä.



Kuva 6: Kardaanilenkki

14.2.7 VAUHTIPYÖRÄ

Alkuperäistyyppisten valurautaisten vauhtipyörien ja painasetelmien käyttö kielletty. SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 tai 1.5 vaatimusten mukaisten osien käyttö pakollista, kuten mainittu ryhmäsäännöissä.

14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ

Alumiinisen kytkimensuojan käyttö sallittu kaikissa ryhmissä, täytettävä SFI vaatimukset. Minkäänlaisia muutoksia ei sallita valmistajan tekemään kytkimensuojaan ja/tai lineriin, joka on SFI 6.1, 6.2 tai 6.3 luokituksen mukainen. Linerin tulee ylettyä moottorilevyyn. SFI 6.1 teräksiset kytkimensuojat tulee tarkastaa ja hyväksyä joka viides vuosi (tai kuten valmistaja määrää). Milloin SFI suoja on pakollinen, tulee kaikki siihen liittyvät osat, kuten linerit, suuret pultit, moottorilevyt ym. olla kiinnitettynä siten kuin SFI tai valmistaja määrää, kytkimensuojien tarkistusväli kuten valmistaja on määritellyt/suosittelut.

Milloin SFI 6.1 tai 6.3 kytkimensuoja on pakollinen, on myös yksiosainen moottorilevy moottorin takaosassa pakollinen. Moottorilevy tulee olla valmistettu 6061-T6, 7075-T6 tai 2024-T3 lämpökäsitelystä vähintään 3 mm (3/8") alumiinista 6.1 suojan yhteydessä ja 5 mm (3/16") 6.3 suojan yhteydessä. SFI 6.3 suoja tulee kiinnittää moottorilevyyn neljällä 12 mm 10.9 (1/2" Grade 5) tai suurlujuusteräs (tai titaani) pultilla ja mutterilla, yksi joka kulmassa.

Kytkimensuoja on kiinnitettävä moottorilevyyn ja moottoriin täydellisesti kaikilla (mahdollisiin moottorinpultinreikiin tai valmistajan ohjeen mukaisesti) 12.9 (Grade 8) pulteilla tai suurlujuus pinnapulteilla. Kuusiokolopulttien käyttö suojan, moottorilevyn ja luukkujen kiinnittämiseen kielletty. Kiinnityspultteja ei saa millään tavoin muuttaa tai keventää (lyhennys, ohennus, kannan pienennys, reiän poraaminen keskelle, ohutseinämämutterit, ym. kielletty), lujuus oltava tunnistettavissa. Kytkimensuojan maksimisyvyys 219 mm (8 5/8"). Kaikkien moottorin tai kytkimensuojan väliin laitettavien lisälevyjen, kutsutaan niitä millä nimellä tahansa, yhteen laskettu maksimipaksuus 13 mm (1/2") pois lukien SFI6.1, joka voi olla 1,25". Kaikki kytkimensuojaan liittyvät luukut ja kiinnikkeet tulee olla asennettuja kaikilla ruuveilla ennen moottorin käynnistystä, mukaan lukien koe- ja lämmityskäyttö. Laipan ruuvien maximi etäisyys toisistaan on 177 mm (7"). Kaikkalainen kytkimensuojan muuttaminen mekaanisesti tai kemiallisesti on ehdottomasti kielletty. Kytkimensuojan saa korjata vain valmistaja, joka myös tarkistaa ja hyväksyy tehdyt korjaukset.

Autoissa, joissa on SFI 7.1 moottorinsuoja sallitaan enintään kaksi kukin halkaisijaltaan enintään 50 mm (2") reikää. Reikien tulee olla kokonaisuudessaan kampiakselin keskilinjan alapuolella. Reikien tulee olla vähintään 25 mm (0,5") etäisyydellä mistä tahansa kytkimensuojan kiinnityspultista ja vähintään 50 mm (2") päästä toisistaan. SFI 6.2 suojassa saa olla yksi 50 mm (2") reikä kopan alareunassa mahdollisimman lähellä vaihteistoa. Moottorilevyn kampiakselin reikä saa olla halkaisijaltaan 25 mm (1") suurempi kuin kampiakselin laippa, johon vauhtipyörä kiinnittyy.

14.2.8.1 KYTKIMENSUOJA: TF JA FC

Katso FIA:n sääntökirjasta www.fia.com.

14.2.8.2 KYTKIMENSUOJA: TMD JA TMFC

Katso FIA:n sääntökirjasta www.fia.com.

14.2.8.3 KYTKIMENSUOJA: PRO STOCK JA COMP

Kaikkien muutosten tekeminen kytkimensuojaan, muiden kuin alkuperäisen valmistajan toimesta on kielletty. Kytkimen säätöaukko, huoltoreikä ja kannet tulee olla alkuperäisen valmistajan asentamia.

Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.2.8 KYTKIMENSUOJA & MOOTTORILEVY: YLEISTÄ**.

Kytkimensuoja tulee kiinnittyä moottoriin ja moottorilevyyn kaikista lohkon sallimista kiinnityskohdista vähintään 10 mm (3/8") 12.9 (Grade 8) pulteilla tai suurlujuusteräs pinnapulteilla kampiakselin keskikohdan yläpuolelta. Moottorilevy tulee olla kiinnitetty kytkimensuojaan vähintään kahdeksalla 10 mm (3/8") 12.9 (Grade 8) tai suurlujuusteräs (tai titaani) pultilla ja mutterilla kampiakselin keskilinjan alapuolelta. Toinen reikä moottorilevyssä sallitaan starttimoottorin molemminpuoliseksi käyttämiseksi. Tämän reiän halkaisija ei saa olla suurempi kuin 50 mm (2"). Mikäli tällainen reikä on, sallitaan jäähdytystä varten vain yksi reikä.

14.2.8.4 KYTKIMENSUOJA: MUUT RYHMÄT

Muut kytkimellä varustetut 11.49 s ja nopeammat autot varustettava SFI 6.1, 6.2 tai 6.3 suojalla. Kytkimensuoja tulee kiinnittyä moottoriin vähintään seitsemällä 10 mm (3/8") 12.9 (Grade 8) pultilla tai suurlujuusteräs pinnapultilla kampiakselin keskikohdan yläpuolelta. Kytkimensuoja tulee olla kiinnitetty moottorilevyyn vähintään kahdeksalla 10 mm (3/8") 12.9 (Grade 8) tai suurlujuusteräs (tai titaani) pultilla ja mutterilla kampiakselin keskilinjan alapuolelta. Moottorilevyn ja kytkinkopan kiinnityttävä toisiinsa kahdeksalla samanlaisella pultilla kuin moottoriinkin. Korjauksia ja muutoksia suojaan saa suorittaa ainoastaan sen valmistaja, joka myös tarkastaa ja hyväksyy ne.

Volkswagen ja Porsche-moottoriset autot muodostavat seuraavat poikkeukset: vapaasti hengittävät ja bensiiniä käyttävät autot eivät tarvitse vauhtipyöräsuojusta. Porsche-moottorisissa autoissa täytyy olla teräsbillet vauhtipyörä.

Kaikki 11.49 s ja nopeammat takavetoiset autot, missä SFI 6.1, 6.2 tai 6.3 suojaa ei ole saatavissa voivat hankkia jonkin SFI 6.1, 6.2 tai 6.3 suojan, pultata sen kaikista rei'istä moottorilevyyn, joka puolestaan pultataan kaikkiin lohkoissa oleviin kytkinkopan kiinnitysreikiin.

Tai vaihtoehtoisesti varustettava vauhtipyöräsuojuksella, joka on tehty vähintään 6 mm (1/4") vahvuisesta teräslevystä ja joka on turvallisesti asennettu korikehikkoon ja on muodoltaan 360 astetta. Vauhtipyöräsuojusta ei saa pultata kytkinkoppaan eikä moottoriin. Vauhtipyöräsuojuksen on ulotuttava ainakin 25 mm (1") lähemmäksi moottoria kuin vauhtipyörä ja ainakin 25 mm (1") kauemmaksi moottorista kuin kytkimen uloin pyörivä osa.

Kaikki 11.49 ja nopeammat etuvetoiset tai poikittain asennetulla moottorilla varustetut autot, joihin ei ole saatavilla kaupallista SFI 6.1, 6.2 tai 6.3 suojaa, tulee olla varustettu vähintään 6 mm (1/4") vahvuisesta teräslevystä valmistetulla suojalla. Suojan tulee peittää kytkinkoppa kokonaan, paitsi alue vetopyörästä ja vetoakselin vieressä. Suoja voi olla moniosainen, kun osat on pultattu toisiinsa vähintään 10 mm (3/8") 10.9 (Grade 5) pulteilla. Suoja voidaan kiinnittää kytkinkoppaan tai moottoriin.

14.2.9 TAKA-AKSELISTO

Hitsaamalla lukittu tasauspyörästä kielletty kaikissa ryhmissä. Neliveto sallittu ryhmämääräysten mukaisesti. Kilpakäyttöön tarkoitetut teräsvetoakselit ja vetoakselin ja laakerin pidikkeet pakolliset kaikissa 10.99 s tai nopeammassa autoissa. Lisäksi pakollisia kaikissa autoissa, joissa on spool.

14.2.10 VAIHTEISTO

Kaikissa autoissa, paitsi JR -ryhmissä, on oltava peruutusvaihte.

14.2.10.1 VAIHTEISTO, AFTERMARKET PLANEETTAVAIHTEISTO

SFI 4.1 vaatimukset täyttävä vaihteiston ja suunnanvaihtajan suoja pakollinen, mikäli moottori on ahdettu tai moottori käyttää nitrometaania, metanolia tai ilokaasua. Paineilmashifterin pullot täytyy olla vähintään 124 bar (DOT-1800 pounds) hyväksytty ja asianmukaisesti kiinnitetty, ei nippusiteillä tai klemmareilla. Vähintään 3 pulttia minimi 10 mm (3/8") tulee käyttää aftermarket planeettavaihteiston kiinnitykseen kytkimensuojaan.

14.2.10.2 VAIHTEISTO, AUTOMAATTI

Autot, jotka kulkevat 10.99 s (1/8 mile 6.99 s) ja nopeammat täytyy varustaa FHRA hyväksytyllä lukkiutuvalla mittatikulla.

Lattia-shifterit täytyy olla varustettu jousikäyttöisellä varolaitteella, joka estää peruutusvaihteen vahingossa tapahtuvan päällekytketymisen. Kytkin, joka estää moottorin käynnistämisen vaihde päällä, pakollinen. Kaikki öljylinjat oltava metallia tai korkeapaineletkua.

Autoissa, jotka kulkevat 10.99 s (1/8 mile 6.99 s) tai 215 km/h, tai nopeammin, tai jos ryhmä/luokka indeksi on nopeampi, on automaattivaihteisten autojen käytettävä vaihteistosuojaa, joka täyttää SFI 4.1 vaatimukset. ("Blanket" tyyppinen suojaus asianmukaisesti merkitty SFI 4.1 luokituksen täyttäväksi sallittu). Suojaa suositellaan käytettäväksi kaikissa automaattivaihteisissa autoissa.

Kaikki muut suojukset tulee varustaa kahdella (tai yhdellä riippuen osavalmistajan suosituksesta) 19 mm (3/4") x 6 mm (1/4") kiinnikkeellä, jotka pultataan suojuksen molemmin puolin, ja kulkevat vaihteistokotelon alitse, tai öljypohjan on täytettävä SFI 4.1 vaatimukset. Suositellaan kaikissa autoissa, joissa automaattivaihteistoa käytetään. Comp, SC, SG, 9.99 s tai nopeampi ET ryhmän auto ja kaikissa 9.99 s tai 215 km/h nopeammissa automaattivaihteisissa, Lenco-drive tai BRT-vaihteistoissa autoissa on oltava SFI 29.1 luokituksen mukainen vetolevy, ja vetolevyn suoja, joka täyttää SFI 30.1 vaatimukset. Suositellaan käytettäväksi kaikissa autoissa, joissa automaattivaihteistoa käytetään.

Kaikki ilmapullot oltava luokitettu 124 bar (DOT 1800) mukaisesti ja asianmukaisesti kiinnitetty (ei klemmareilla tai nippusiteillä).

14.2.10.3 VAIHTEISTON SUOJAKAUKALO

Pakollinen kaikissa 7.49 s (1/8 mile 4.69 s) nopeammissa ajoneuvoissa, jotka käyttävät momentinmuunninta tai automaattivaihteistoa, suositellaan kaikkien muidenkin vaihteistojen yhteydessä. Suojan tulee ulottua sivuttaissuunnassa sisemmästä runkoaisasta toiseen sisempään runkoaisaan. Pituussuunnassa vaihteiston kiinnitystasosta (moottoriin) aina vaihteiston häntään asti.

14.3 JARRUT JA JOUSITUS

14.3.1 JARRUT

Riippumatta ryhmästä kaikkien autojen jarrut on oltava hyvässä käyttökunnossa, vähintään takapyörien hydrauliset jarrut. Suositeltavaa on käyttää nelipyörä hydraulijarruja, tai kuten luokkasäännöt vaativat. Jarrujen keventäminen mitä tahansa niiden osaa työstämällä on kielletty. Jäähdytys tai kevennysreikien poraaminen valurautajarrulevyihin on kielletty. Alumiiniset jarrulevyt kielletty. Jos autossa on käsikäyttöinen jarrukahva, tulee sen sijaita ohjaamon sisäpuolella. Jarruputkien tulee olla terästä, DOT- tai DIN/ISO hyväksyttyä teräspunosta ja kulkea runkolinjan ulkopuolella. Kytinkoppa-alueella ne saavat kulkea 406 mm (16") matkan kytkimen ja runkoputken välissä, mutta silloin ne on oltava suojattu 3 mm (1/8") seinämävahvaisella teräsputkella. Jarruputket eivät saa kulkea kardaanitunnelissa eivätkä rungon alimpana osana.

Jarruputkien pitää olla hyvin ja turvallisesti kiinnitettyinä (ei nippusiteitä tai teippiä). Takamoottorisissa autoissa moottorialueella jarruputket on suojattava teräsputkella tai oltava teräspunosletkua.

Jarrupolkimen pedaali on käsiteltävä siten, ettei se ole liukas. Automaattinen jarrujärjestelmä kielletty, toisio-jarrujärjestelmä sallittu. Jarrujen päälle- ja poiskytkentä on tapahduttava kuljettajan toimesta, sähköiset, pneumaattiset tai muut laitteet eivät saa vaikuttaa jarrujen toimintaan. Kaikki sutimista eliminoivat jarrujärjestelmät on ehdottomasti kielletty. Mekaaniset NHRA:n hyväksymät ABS-

jarrujärjestelmät sallittu. Jos jarrujärjestelmä sisältää erillisen paineensäätimen/katkaisijan, etupyöriin vaikuttavan line-lock järjestelmän solenoidi tulee asentaa säätimen/katkaisijan jälkeen. Line-lockin (sähköinen tai hydraulinen) tulee palauttaa itsestään normaali jarrujärjestelmä.

14.3.2 ISKUNVAIMENTIMET

Jokaisessa kilpailuun osallistuvassa autossa on oltava yksi toimiva iskunvaimennin jousitettua pyörää kohti. Vaimentimien tulee olla joko hydrauliset tai kitka-tyyppiset ja turvallisesti asennetut ja hyvin toimivat. Sähköisesti ja pneumaattisesti säätävät iskunvaimentimet sallittu, oltava säädetty ennen ajosuoritusta, ns. aktiiviset tietokoneen ohjaamat iskunvaimentimet kielletty. Katso ryhmäsäännöt.

14.3.3 OHJAUS

Kaikkien autojen ohjausjärjestelmän on oltava turvallinen ja päästävä toimimaan esteettä. Kaikki päittäishitsatut osat on näkyvästi vahvistettava. Takapyöräohjaus kielletty, paitsi jos alkuperäinen. Ainoastaan perinteiset autotyyppiset ohjausjärjestelmät on sallittu, joustava ohjausakseli kielletty. Kaikki raidetankojen päät pitää olla minimissään 10 mm (3/8") -tyyppiä (kiinnityspultin reikä 10 mm (3/8") + silmukan kierreosan vahvuus 10 mm (3/8")), lukuun ottamatta JRD. Raidetangon päiden asennus tulee varmistaa kahta suoraa aluslevyä käyttäen nivelen purkaantumisen estämiseksi. Kaikki ohjausvaihteet, sektoriakselit (apusimpukat) sekä ohjausakselit tulee kiinnittää runkoputkiin, etupalkkiin tai poikittaispalkkeihin. Niitä ei missään tapauksessa saa kiinnittää moottorilevyyn, moottorin sovitelevyyn tai kytkimensuojaan. Ohjausakseli on oltava varustettu rajoittimella, joka estää ohjausakselin ohjaamoon tunkeutumisen. Kaupallisesti saatavilla olevat pikalukitteiset ohjauspyörät sallittu (tai kuten luokkasäännöissä), adapteri hitsattava akseliin. Kaikki nivellitokset, raidetankojen päiden kiinnitykset sekä muut järjestelmään liittyvät kiinnitykset on tehtävä pultti-mutteri-asennuksina. Mitkään quick-release tyyppiset kiinnitykset tai muut pikalukitukset eivät ole sallittuja. NHRA hyväksytyt sivulle kääntyvät ohjauspylväät sallittu irrotettavin ohjauspyörin. Kaikista Sportsman-ryhmien autoista tulee ohjauslukko olla poistettu käytöstä. Ohjausjärjestelmän osien pinnoittaminen kielletty.

14.3.4 JOUSITUS

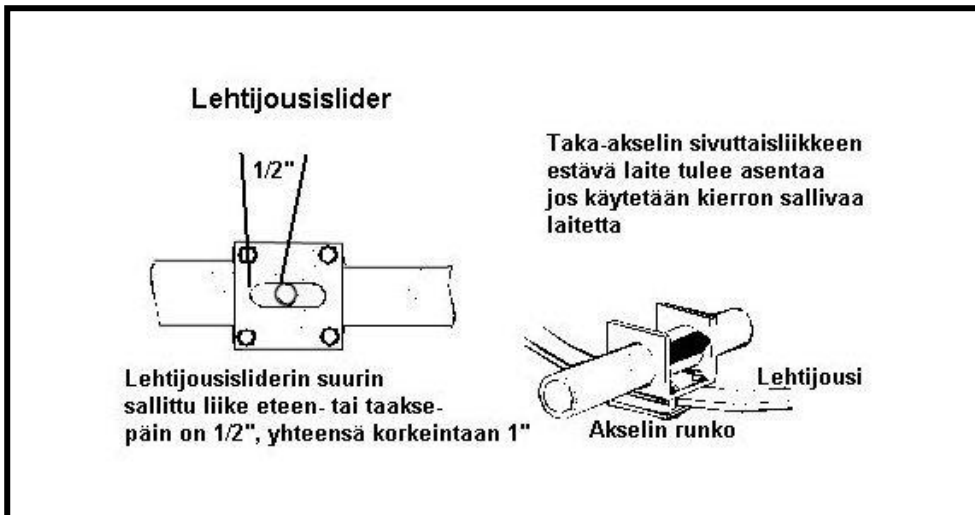
Kaikissa autoissa on oltava autonvalmistajan siihen tarkoittama täydellinen jousitusjärjestelmä (kierrejouset, vääntösauva, jne.). Jäykät ja jousittamattomat akselistot sallittu vain, jos ryhmäsäännöissä niin erikseen mainitaan. Kaikkien tankojen nivelpäiden asennus tulee varmistaa kahta suoraa aluslevyä käyttäen nivelen purkaantumisen estämiseksi. Ontot nivelpäät kielletty. Kolmepyöräiset "autot" kielletty kaikissa ryhmissä.

Mikäli käytetään jousittamatonta etuakselia, jonka kiinnityspisteet ovat korkeintaan 457 mm (18") olkatapista, ei runkoon kiinnitettyjä tankoja vaadita. Mikä tahansa etujousitus, jossa on putki- tai palkkityyppinen etuakseli, on varustettava runkoon kiinnittyvillä tukitangoilla. Etujousituksen osien pinnoittaminen kielletty.

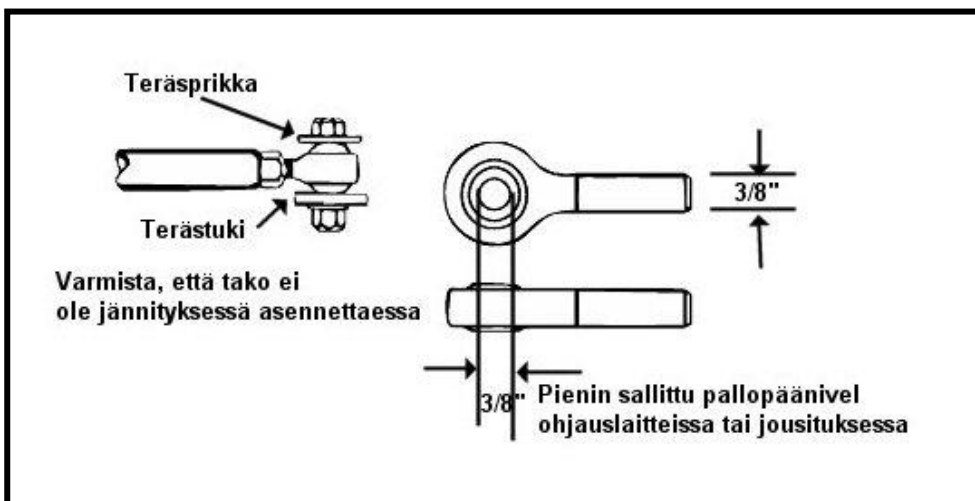
14.3.5 TRACTION BARSIIEN KIINNITYKSET

Minimikoko tikapuutyypisten traction barsien (Ladder Bar) etukiinnityksen nivelpäälle on 19 mm (3/4") teräs. Etukiinnitys rakennettava siten, etteivät mitkään järjestelmän osat pääse koskettamaan rataa, vaikka nivel(et) rikkoutuisivat.

Jos käytetään traction laitteita, jotka eivät kiinnity etupäästään runkoon (Slapper Bar), on ne varmistettava U-pulteilla tai vastaavilla, jotka estävät mahdollisen kosketuksen rataan.



Kuva 7: Lehtijousisliderin asennus



Kuva 8: Pallopäänivelen kiinnitys

14.3.6 WHEELIE BARS

Joissakin ryhmissä pituus on rajoitettu, katso ryhmäsäännöt. Kaikissa Wheelie Barseissa, ryhmästä riippumatta, on oltava ei metalliset pyörät (kumiset, nailoniset tai vastaavat). Pyörien tulee pyöriä vapaasti auton ollessa lähtöalueella, esijännitys kielletty. Wheelie Barsien on oltava kiinteät. Hydraulinen, pneumaattinen, sähköinen tai mikä tahansa säätöjärjestelmä ajon aikana kielletty. Wheelie Barsin pyörien käyttäminen " viidentenä pyöränä" on kielletty. Painetunnistimien ja verkon asennus sallitaan, kaikkien muiden antureiden ja kameran kiinnitys kielletty.

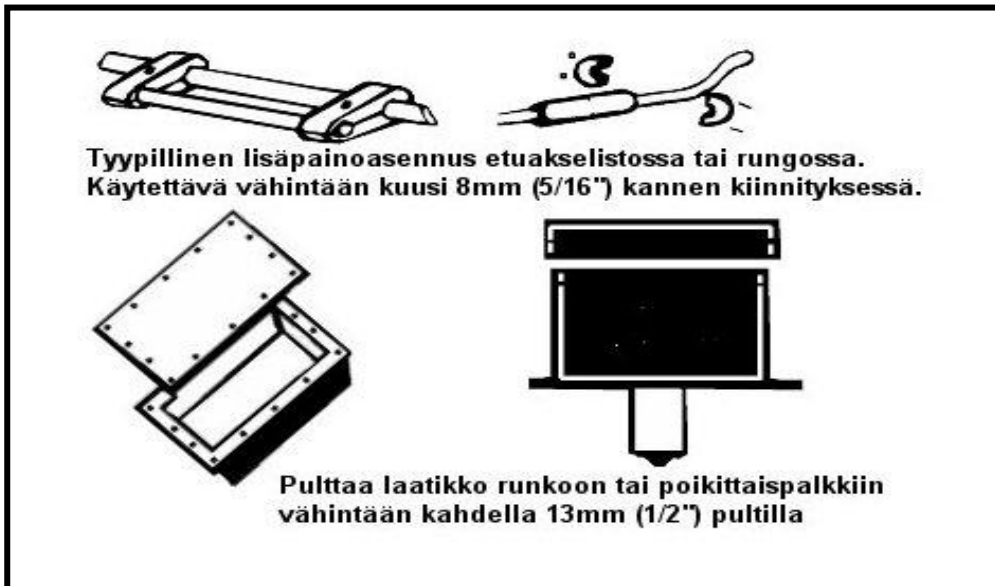
14.4 KORI JA RUNKO

14.4.1 ASENTO, AJETTAVUUS

Kaikissa autoissa ryhmästä riippumatta pitää olla etupyörissä positiivinen caster-kulma, jotta auto on hyvin hallittavissa kaikissa nopeuksissa.

14.4.2 LISÄPAINOT

Kuten ryhmäsäännöt sallivat. Kaikki se materiaali, jota käytetään tarkoituksena kohottaa auton painoa pitää olla kiinteästi asennettu auton korikehikkoon eikä se saa ulottua auton korilinjoiden ulkopuolelle taikka takarenkaiden yläpuolelle. Nestemäinen tai irtonainen lisäpaino kielletty (vesi, hiekkasäkit, kivet, metallinpalat, ym.). Mikäli autosta löytyy irtonaisia painoja, johtaa se automaattisesti kilpailusta poissulkemiseen ja saattaa johtaa myös muihin rangaistustoimenpiteisiin. Painolaatikat, joita sallitaan enintään 2 kappaletta, pitää olla valmistettu 3 mm ($\frac{1}{8}$ ") vahvuisesta teräksestä.



Kuva 9: Lisäpainojen kiinnitys

Painolaatikat tulee rakentaa siten, että niihin on helppo lisätä tai poistaa painoa (lyijy harkkoja, metallin paloja, ym.) ja niiden tulee estää painojen liikkuminen. Laatikon sisälle laitettavan lisäpainon ja laatikon yhteispainon maksimimäärä on 45 kg, (100 lbs) ellei ryhmäsäännöissä toisin määrätä. Lisäpainolaatikko tulee kiinnittää turvallisesti auton runkoon tai poikkipalkkiin vähintään kahdella 12 mm ($\frac{1}{2}$ ") halkaisijaltaan olevalla teräspultilla. Mikä tahansa muu neste kuin auton polttoaine, joka on sijoitettu rintapellin taakse (etumooottoriautossa), katsotaan lisäpainoksi ja on siis kielletty, paitsi välijäähdyttimen säiliössä oleva vesi ja/tai jää. Säiliön tulee olla SFI 28.1 säiliö ja tilavuudeltaan enintään 11.5 L (3 US Gallonaa) ja kiinnitetty tukevasti runkoon tai lattiaan.

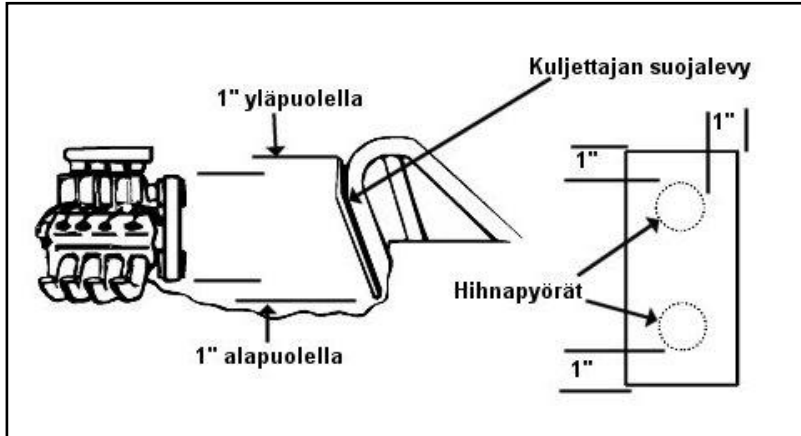
Jotta auto voitaisiin luokitella kuten pitää, sallitaan mm. erilaisten vaakojen vuoksi lisäksi 45 kg:n siirrettävien lisäpainojen käyttö tarpeen vaatiessa (tarkista luokkasäännöistä). Lisäpainot on kiinnitettävä auton korikehikkoon turvallisesti vähintään kahdella 12 mm ($\frac{1}{2}$ ") halkaisijaltaan olevalla teräspultilla/45 kg (100 paunaa) tai yhdellä 10 mm ($\frac{3}{8}$ ") pultilla/2 kg (5 paunaa), joiden mutterikiinnitys varmistetaan hitsaamalla. Letkuliittimien, rautalangan, nippusiteiden tms. käyttö kiinnittämiseen on kielletty. Katso kuvasta esimerkkejä. Painoa voidaan lisätä myös seuraavasti:

- Vaihtamalla lattiapellit paksumpaan, maksimi 3 mm.
- Rungon vahvistaminen mm. poikittaispalkkien avulla.
- Lisäturvavarustelu kuten turvakehikon vahvistus, kytkimensuoja yms.

Maksimi lisäpaino ryhmästä riippumatta on 230 kg mukaan lukien kiinteä ja siirrettävä lisäpaino. Autoissa, jotka kulkevat 8.49 s tai nopeammin maksimi siirrettävä lisäpainomäärä on 113,5 kg (250 lbs), SFI runkomääräyksen mukaisesti.

14.4.3 KULJETTAJAN SUOJALEVY

Kaikissa takamoottorisissa autoissa on oltava suojalevy, joka suojaa kuljettajaa ja polttoainesäiliötä moottorilta. Levy täytyy tehdä vähintään 3 mm ($\frac{1}{8}$ ") alumiinista tai 1.5 mm (0.060") teräksestä tai titaanista. Levyn on ulotuttava ahtimen remmipyörästä kampiakselin remmipyörään ja oltava ainakin 25 mm (1") leveämpi ja korkeampi jokaista remmipyörää. Ahtamattomissa autoissa levyn korkeus kuljettajan olkapäistä rungon pohjaan. Mikäli kuljettajan /moottorin tila on suljettu, on levyn eristettävä kuljettaja moottorista täydellisesti. Vähimmäiskiinnitysvaatimus levylle: neljä kappaletta 8 mm (5/16") 8.8 (grade 5) pulttia. Suositellaan, että suojalevy eristää kuljettajan kokonaan moottorilasta.



Kuva 10: Kuva kuljettajan suojalevyn asennus

14.4.4 RUNKO

Kaikissa 9.99 – 8.50 s autoissa tulee olla voimassa oleva FHRA:n runkokatsastustarra (runkokatsastus voimassa kolme vuotta, jonka jälkeen suoritettava uusintakatsastus) ja 8.49 s ja nopeammissa tulee olla voimassa oleva SFI-runkokatsastustarra DOT-tarralla ennen kilpailuun osallistumista. Tarkasta vaadittava SFI-runkospekki (Spec. numeron perässä oleva kirjain) sekä katsastuksen voimassaolo kohdasta **15.3 SFI SPESIFIKAATIOT**.

Ajoneuvossa voimassa olevan runkoluokituksen turvallisuusrajat: 0.001 – 0.200 s ensimmäisestä alituksesta seuraa varoitus ja ajosuorituksen mitätöinti, toisen kerran 0.001 – 0.200 s alituksesta seuraa kilpailusta poissulkeminen. Yli 0.200 s alituksesta seuraa välitön kilpailusta poissulkeminen.

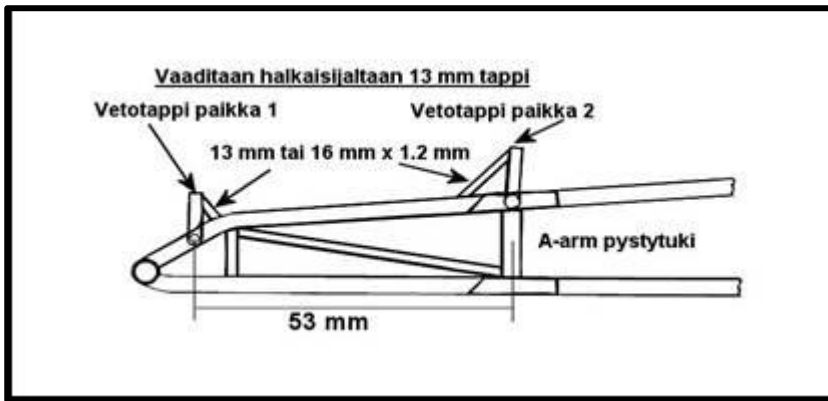
Hitsisaumojen hiominen kielletty. Kaikissa päittäisliitoksissa tulee olla näkyvät vahvikkeet (holkki tai tulppahitsaus). Runkoputkien käyttäminen paineilmasäiliöinä kielletty. Näkyvät vahvikkeet kaikissa rungon osissa (ei pelkästään turvakehikoissa) olevien reikien ympärillä pakolliset. Vahvikkeen oltava läpimitaltaan vähintään reiän halkaisijan kokoinen, vähintään perusputken vahvuinen sekä täydellisesti ympäri hitsattu ulkopuolelta. Katso **TEKNISET YLEISSÄÄNNÖT 14.4.11 TURVAKEHIKKO**.

Huomaa: Runkokatsastusmaksu vuonna **2026**:

- SFI katsastus 180.00 € (FHRA:n jäseniltä 130.00 €)
- FHRA katsastus 100.00 € (FHRA:n jäseniltä 60.00 €)
- Junior autoryhmien autot 20.00 €.

Lisäksi katsastajan kilometrikorvaus.

Hinauslenkki auton etuosassa pakollinen. Hinausköysi tulee voida kiinnittää auton hinauslenkkiin ilman että mitään auton katetta, suojusta tms. tarvitsee irrottaa. Mikäli käytetään hinaustappia, tulee sen asennusreiän halkaisijan olla 13 mm. Kaikissa Dragstereissa on oltava kuvan mukainen hinaustapin paikka, johon hinaustappi voidaan nopeasti asettaa Dragsterin hinaamiseksi radalta.



Kuva 11: Hinaustapin paikka dragsterissa

14.4.5 MAAVARA

Vähintään 76 mm (3") alueella auton keula 305 mm (12") etupyörien keskipisteestä taaksepäin. Muissa kohdin autoa minimi 50 mm (2") paitsi öljypohjan ja pakosarjojen kohdalla. Mikäli ryhmsäännöt sallivat wheelie barsit, niin niiden kohdalla myös 50 mm (2").

14.4.6 SÄRÖTARKISTUSTODISTUKSET

Osien rikkoontumisen ehkäisemiseksi tulisi jokaisen auton omistajan vapaaehtoisesti suorittaa särötarkastus kaikille muutetuille, rakennetuille, hitsatuille ja muille rasituksenalaisille osille. Katsastajalla on oikeus vaatia tarkistustodistus kaikkien muutettujen tai hitsattujen osien osalta.

14.4.7 KIINNITYSVÄLINEET

Letkuliittimiä ja nippusiteitä saadaan käyttää ainoastaan letkujen ja johtojen kiinnitykseen. Kaikki muut komponentit on kiinnitettävä hitsaamalla, pulttaamalla tms. kestäväällä metodilla. Kaikkein komponenttien tulee olla sijoitettu tai varmistettu niin, että ne eivät pääse putoamaan radalle. Kaikkien dzus-tyyppisten pikakiinnittimien tulee olla metallisia. Dzus: ien päät saadaan maalata minkä värisiksi vain, mutta alapinnan on oltava joko valkoinen tai hopea. Tämä koskee kaikkia autoja kaikissa ryhmissä.

14.4.8 JARRUVARJOT

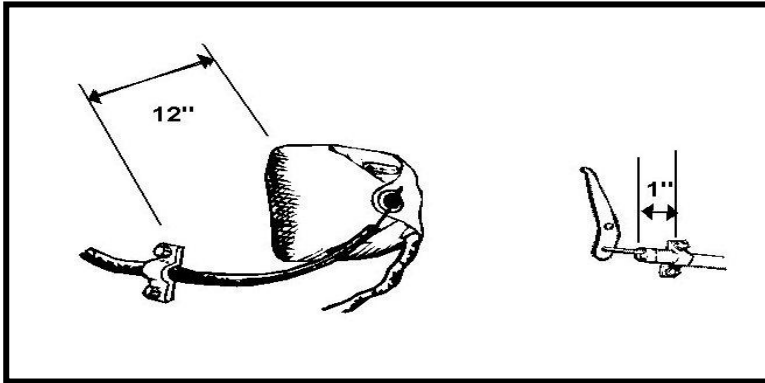
Mikäli ryhmsäännöt edellyttävät on autossa oltava jarruvarjo(t) joltakulta tunnustetulta drag race-jarruvarjojen valmistajalta. Katsastajat voivat huomioida jarruvarjon oikean käytön ja hoidon. He voivat huomauttaa varjon kuluneisuudesta, rikkonaisuudesta, likaisuudesta tai varjopilotin huonosta kunnosta. Jarruvarjot, jotka toimivat jousilaukaisimella, suositellaan käytettäväksi pilotissa väriä, joka on helposti huomioitavissa lähtöalueelta (ei musta). Jarruvarjovaijeri tulee kiinnittää runkoputkeen tai muuhun sopivaan telineeseen varmasti ja turvallisesti, ei kuitenkaan 25 mm (1") kauemmaksi jarruvarjon laukaisuvivusta. Vaijerin takapään pidike ei saa olla 305 mm (12") kauempana varjopakettista, ja sen tulee olla asennettu siten, että sisempi kaapeli pääsee helposti liukumaan ja laukaisemaan varjon. Jos käytetään laukaisujousen korvaavaa paineilmajärjestelmää, on minimi ilmaputken koko 9.5 mm (3/8"). Jos käytetään painonappilaukaisijaa, on kuljettajan kyettävä myös manuaalisesti laukaisemaan jarruvarjo.

Kaikissa 7.49 s (1/4 mile 4.5 s) nopeammissa ahdetuissa E85, metanoli- ja/tai nitrometaanikäyttöisissä autoissa varjopakettien ja esiin jäävien liinasuojien tulee olla palamatonta materiaalia. Tätä suositellaan kaikille varjoa käyttäville. Jarruvarjoilla pitää olla oma erillinen kiinnikkeensä, minimissään 10 mm holkitettu pultti lukkomutterilla. Holkin halkaisijan tulisi olla mahdollisimman iso (minimi 19 mm), materiaali voi olla metalli

tai muovi. Pikalukitsimien käyttö varjojen kiinnityksessä ehdottomasti kielletty. Katso ryhmäsäännöt koskien kahden jarruvarjon käyttöä. Jokaisella varjolla on oltava oma vaijeri omilla kiinnityspisteillä.

Varjopakettien varmistussokat varustettava näkyvällä liinalla tms. merkinnällä. Sokat poistettava ennen burnouttia.

Jarruvarjo pakollinen autoissa, joiden loppunopeus ylittää 240 km/h. Kaksi jarruvarjoa on pakolliset autoissa, joiden loppunopeus ylittää 320 km/h tai ryhmäsäännön mukaisesti. Jarruvarjon saa pakata korkeintaan kaksi (2) tuntia ennen auton ajosuoritusta.



Kuva 12: Jarruvarjon kiinnitys

14.4.9 PINION SUPPORT

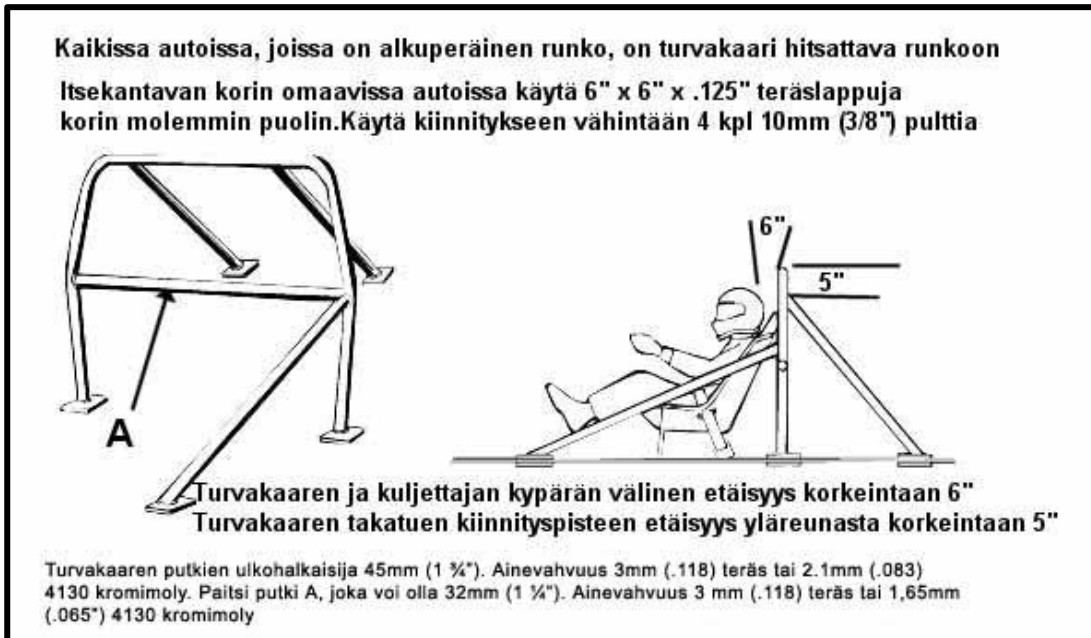
Kaikissa autoissa, joissa on suojaamaton kardaanitunneli, on oltava tukivarret, traction barsit tai muu vastaava pinionin tuki estämään taka-akselin kuoren kiertyminen.

14.4.10 TURVAKAARI

Se ei saa kulkea 150 mm (6") kauempana kuljettajan pään taitse tai sivusta. Kuljettajan istuessa normaaliasennossa on kypärän ja kaariputken välissä oltava vähintään 76 mm (3") vapaata tilaa. Leveys vähintään kuljettajan hartioiden leveys tai kuljettajan oven ja kaaren putken väliin on jäätävä enintään 25 mm (1") vapaata tilaa. Oltava sivuttain, eteen ja taakse tuettu. Takatukien tulee olla samaa materiaalia ja ainevahvuutta kuin itse kaarikin. Tuen yläliitoskohta saa olla enintään 127 mm (5") päässä turvakaaren yläreunasta. kuljettajan puolella on oltava myös sivutukiputki. Sivutukiputken on kuljettava ajajan sivuitse olkapään ja kyynärpään puolivälin korkeudelta. Kääntyvä sivutukiputki sallittu. Turvakaareissa on oltava myös poikittaistuki istuimen tukemiseksi ja turvavöiden kiinnittämiseksi. Poikittaistuen tulee olla kiinnitetty enintään 100 mm (4") päähän kuljettajan hartioiden alapuolelle tai sivuputkesta. Kaikissa rungollisissa autoissa turvakaari on kiinnitettävä runkoon. Rungonyhdistäjien hitsaaminen itsekantavaan koriin ei tee siitä rungollista. Itsekantavalla korilla varustettuihin autoihin, joissa alkuperäinen lattia ja rintapelti, tulee turvakaari kiinnittää 150 x 150 x 3 mm (6" x 6" x 0.125") teräslapuilla lattian molemmilta puolilta ja ne tulee hitsata tai pultata vähintään neljällä 10 mm (3/8") pultilla ja mutterilla. Tai vaihtoehtoisesti voidaan pääkaari hitsata helman alueella 3 mm (0.125") paksuun vahvike teräslevyyn, joka on ympärihitsattu koriin. Kaikki kromimoly tai Docol R8-hitsaukset suoritettava TIG Heliarc menetelmällä. Teräshitsaukset tehtävä MIG tai TIG menetelmällä. Hitsaussaumojen oltava puhtaita ja umpinaisia. Saumojen hiominen kielletty. Turvakaari pehmustettava alueelta, jossa kuljettajan kypärä voi joutua kosketukseen kaaren kanssa ajoasennossa. Pehmusteen jousto vähintään 6 mm (1/4") tai SFI 45.1. Autojen, joiden loppunopeus on 288 km/h (180 mph) tai suurempi tai aika on 9.99 s (1/4 mile 6.39 s) tai nopeampi on varustettava SFI 45.1/FIA 8857-2001 mukaisella pehmusteella.

Vuosimallistaan 2007, tai uudemmat tehdasvalmisteiset, muuttamattomat alkuperäisin tehtaan turvavarustein varustellut umpikoriset autot sallittu 9.50 s (1/8 mile 6.20 s) ilman turvakaarta.

NHRA-hyväksytyt, saumallisesta putkesta tehdyt kaaret hyväksytään valmistajan toimittaman NHRA-hyväksyntäsertifikaatin kanssa, muutoin oltava saumatonta putkea.



Kuva 13: Turvakaari

14.4.11 TURVAKEHIKKO

Kaikki turvakehikon konstruktio on suunniteltava ja rakennettava suojaamaan kuljettajaa kaikista suunnista 360 astetta. Kaikki kromimoly- ja Docol R8-hitsaukset suoritettava TIG Heliarc menetelmällä valmistajan suosituksen mukaista lisäainelankaa käyttäen. Teräshitsaukset tehtävä MIG- tai TIG-menetelmällä.

Hitsausseamojen oltava puhtaita ja umpinaisia. Saumojen hiominen kielletty. Kehikon sähkökemiallinen pinnoittaminen kielletty, maalaaminen ja pulverimaalaus sallittu. Kehikko on pehmustettava alueelta, jossa kuljettajan kypärä voi joutua kosketukseen kehikon kanssa ajoasennossa. Pehmusteen jousto vähintään 6 mm (1/4"). SFI 45.1/FIA 8857-2001 mukainen pehmuste pakollinen 9.99 ja nopeammissa ajoneuvoissa.

Avokoriset autot: Kun kuljettajan istuu ajoasennossa kypärä päässään (katso kuvat), on turvakehikon tultava vähintään 76 mm (3") kypärän etupuolella. Autot, joissa ei ole kuljettajan jalkojen yläpuolella poikittaistukea, tulee varustaa hihnalla tai vastaavalla estämään jalkoja pääsemään rungon ulkopuolelle. Etumoottorisissa dragstereissa on kehikon takapystytuet asennettava siten, että minkä tahansa kahta vierekkäistä putkea vasten asetettu suora ei pääse koskettamaan kuljettajan istuinta tai istuintilaa. Lisäpystyputkia tulee asentaa, max. 30 asteen kulmassa pystytasosta, kunnes tämä sääntö toteutuu. Jos käytetään vinotukia, joiden pystykulma on suurempi kuin 30 astetta, on vierekkäisten diagonaalien koon oltava sama kuin pystyputkien koko.

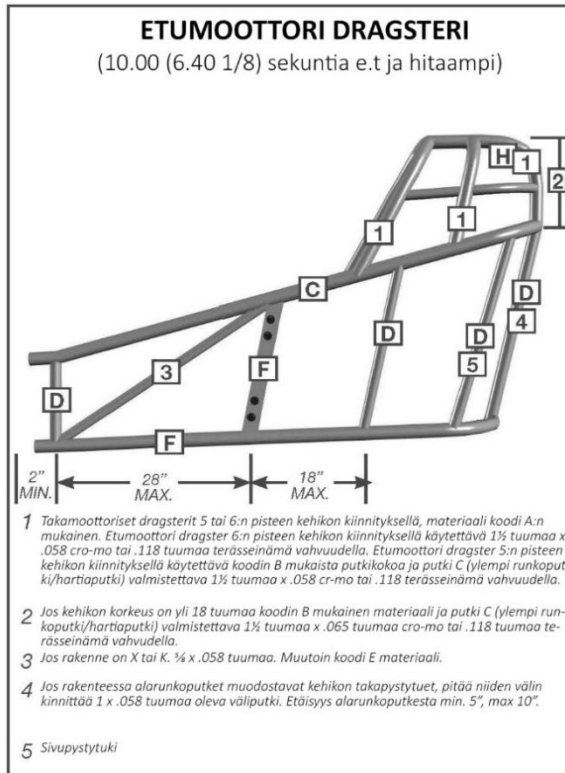
Moottorikiinnikkeet ja/tai taka-akselin kiinnikkeet (paitsi takamoottoriset dragsterit) saa olla neliöprofiiliputkea vähintään 45 mm x 25 mm x 1,5 mm (1 3/4" x 1" x 0.058") kromimoly, Docol R8 tai teräs.

Etumoottori dragstereiden runkovaatimukset ovat:

- 7.50 s tai hitaampi on runko oltava SFI 2.6
- 7.49 – 6.00 s on runko oltava SFI 2.4
- 5.99 s tai nopeampi on runko oltava SFI 2.2

Takamoottori dragstereiden runkovaatimukset ovat:

- 7.50 tai hitaampi on runko oltava SFI 2.7
- 7.49 – 6.00 s on runko oltava SFI 2.5
- 5.99 – 5.00 s on runko oltava SFI 2.1
- 4.99 s tai nopeampi on runko oltava SFI 2.3



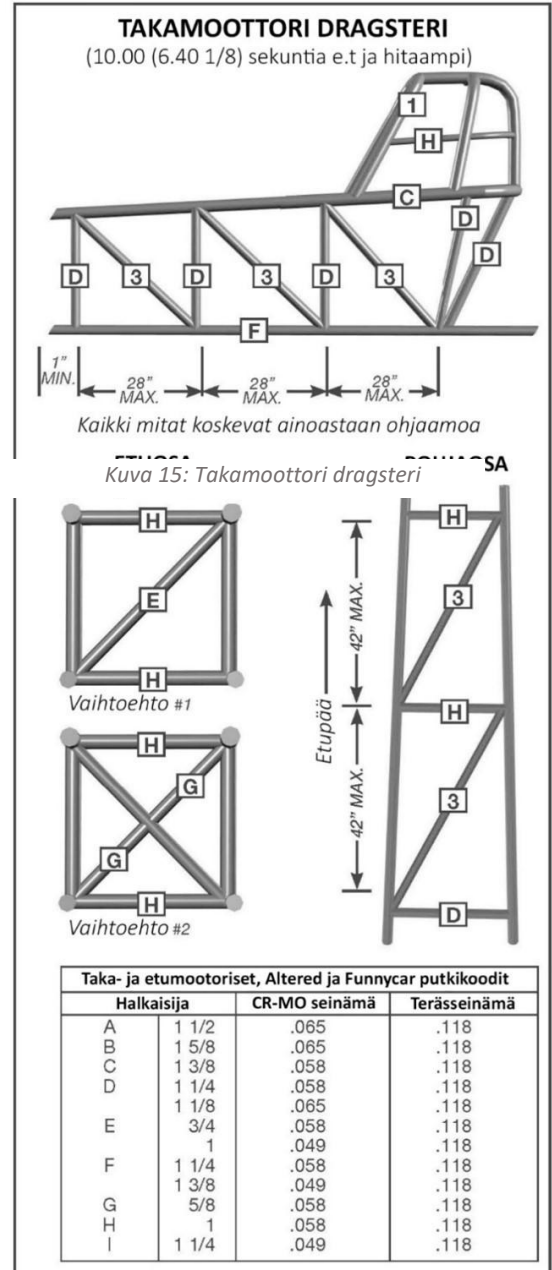
Kuva 14: Etumoottori dragsteri

Alteredien

runkovaatimukset ovat:

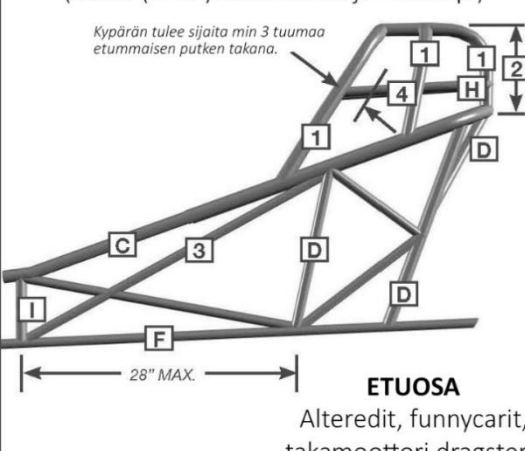
- 7.50 s tai hitaampi on runko oltava SFI 10.3
- 7.49 – 6.00 s on runko oltava SFI 10.2

SFI 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 10.1, 10.4 kehikoissa tulee olla ylimmän pääkaaren putken ja hartiaputken puolessavälissä kypäräsuoja 25 mm x 1.5 mm (1" x 0.058") pyöreää putkea kaikissa uusissa rungoissa, tai kun runkokatsastus on uusittava. SFI 10.4 mukainen runko vaaditaan kaikilta 9.99 – 7.50 s Street Roadster -tyyppisiltä autoilta. Turvakehikko on tarkistutettava kolmen vuoden välein.



ALTEREDIT JA FUNNYCARIT
(10.00 (6.40) sekuntia e.t ja hitaampi)

Kypärän tulee sijaita min 3 tuumaa etummaisesta putken takana.



ETUOSA
Alteredit, funnycarit,
takamoottori dragsterit

1 - Funnycar ja alteredit. 6:n pisteen kehikon kiinnityksellä. Materiaali 1½ tuumaa x .058 tuumaa cr-mo tai .118 tuumaa teräseinämä.

Funnycar ja alteredit. 5:n pisteen kehikon kiinnityksellä. Materiaali koodin B mukainen ja putki C (ylempi runkoputki/hartiaputki) valmistettava 1½ tuumaa x .058 tuumaa cr-mo tai .118 teräseinämä vahvuudella.

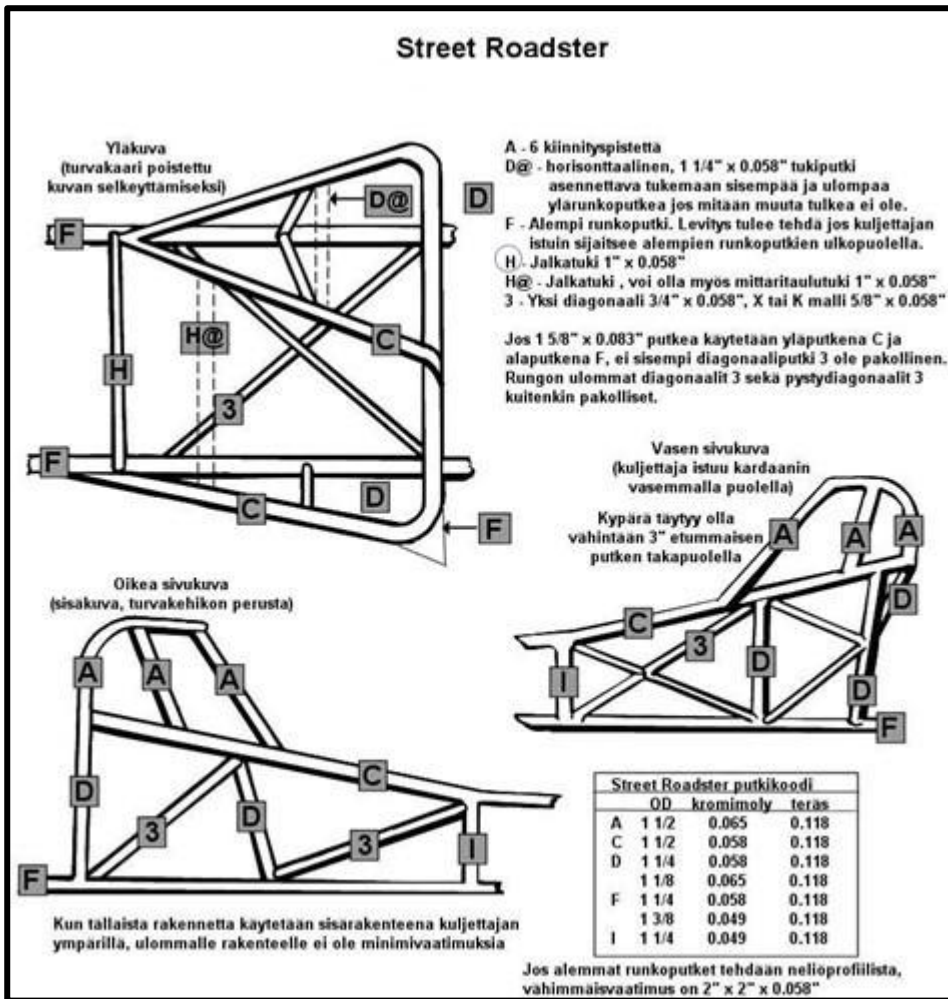
2 - Jos kehikon korkeus on yli 18 tuumaa koodi B:n mukainen materiaali ja putki C (ylempi runkoputki/hartiaputki) valmistettava 1½ tuumaa x .065 tuumaa cr-mo tai .118 teräseinämä vahvuudella.

3 - Jos rakenne on X tai K mukainen, siloin ¾ tuumaa x .058 tuumaa, muutoin koodin E mukainen materiaali.

4 Alteredit ja funnycarit koodin H mukainen materiaali sallittu.

Taka- ja etumotoriset, Alteredit ja Funnycarit putkikoodit			
	Halkaisija	CR-MO seinämä	Teräseinämä
A	1 1/2	.065	.118
B	1 5/8	.065	.118
C	1 3/8	.058	.118
D	1 1/4	.058	.118
	1 1/8	.065	.118
E	3/4	.058	.118
	1	.049	.118
F	1 1/4	.058	.118
	1 3/8	.049	.118
G	5/8	.058	.118
H	1	.058	.118
I	1 1/4	.049	.118

Kuva 16: Alteredit ja Funnycarit



Kuva 17: Street Roadster

Umpikoriset autot (katso kuvat): Umpikorisisissa autoissa, kuljettajan istuessa normaalissa ajoasennossa, kypärän tulee jäädä pääkaaren etupuolelle, muussa tapauksessa on kuljettajan suojaksi lisättävä saman kokoista putkea kuin turvakehikko. Pääkaarta voidaan kallistaa eteen tai taaksepäin, mutta kuljettajan on sijaittava kokonaan turvakehikon sisäpuolella.

Itsekantavalla korilla varustetuissa autoissa, joissa on alkuperäinen lattia ja rintapelti, voidaan kehikko pultata tai hitsata lattiaan/helmakoteloon 150 x 150 x 3 mm (6" x 6" x 0.125") teräslapuvin. Mikäli kehikkoa ei kiinnitetä alkuperäiseen lattiaan tai runkoon, tulee autoon lisätä putket vähintään 42 mm x 3 mm (1 5/8" x 0.118") teräs tai 2 mm (0.083") kromimoly, Docol R8 tai neliöpalkit 50 mm x 50 mm x 1.5 mm (2" x 2" x 0.058") kromimoly, Docol R8 tai teräs, johon kehikko kiinnitetään. Kaikissa turvakehikoissa tulee olla poikittaistuki istuimen tukemiseksi ja turvavöiden kiinnittämiseksi. Poikittaistuen tulee olla kiinnitetty enintään 100 mm (4") päähän kuljettajan hartioiden alapuolelle tai sivuputkesta. Kehikon yläosien hitsaussaumot, joiden hitsaaminen yläpuolelta on teknisesti epävarmaa, voidaan korvata kulmavahvistuksilla, sivupituudeltaan min. 45 mm (1 3/4") ja paksuudeltaan min. 3 mm (0.110") teräs, tai kromimoly tai Docol R8 vahvikelevyllä. Vahvikelevyn voi korvata pituudeltaan min. 100 mm (4") ja halkaisijaltaan min. 19 mm x 1.25 mm (3/4" x 0.049") kromimoly tai Docol R8 putkella, tai min. 100 mm (4") ja halkaisijaltaan min. 19 mm x 3 mm (3/4" x 0.118") teräsputkella. Kulmavahvikkeet (2kpl) sijoitetaan molemmin puolin liitoskohtaa, levy malli hitsataan alapuolelta ja putkimalli kauttaaltaan. Yksi kulmavahvike vastaa 25 % hitsaussaumasta. Kaikki vaadittavat takatuet tulee asentaa vähintään 30 asteen kulmaan ja kiinnitettävä hitsaamalla. Sivutuen tulee ohittaa kuljettaja olkapään ja kyynärpään välisestä kohdasta. Jos OEM runkopalkki ei sijaitse kuljettajan jalkojen ulkopuolella (kuten -55 Chevy, -65 Vette jne.), on asennettava helmätuki 42 mm x 2 mm (1 5/8" x 0.083") kromimoly tai Docol R8 tai 42 mm x 3 mm (1 5/8" x

0.118") teräs, vaihtoehtoisesti 50 mm x 50 mm x 1.5 mm (2" x 2" x 0.058") kromimoly, Docol R8 tai teräs neliöprofiilia. Pakollinen autoissa, joissa on muutettu lattia (pois lukien 0.5 m² vaihteiston huoltoluukku) tai helmakotelo on turvakehikon sisäpuolella. Helmatuki on asennettava kuljettajan jalkojen ulkopuolelle, ja kiinnitettävä turvakehikon pääkaareen, etukaareen, runkoon sekä rungkon jatkeeseen tai sivutukeen. Kaikissa itsekantavakorissa autoissa sekä kaikissa autoissa, joissa kehikko ei ole hitsattu/kiinnitetty runkoon, helmaputki on pakollinen kuljettajan puolella (suositellaan molemmille puolille) kiinnityspiste mahdollisimman alhaalla. Helmatuki ei saa kiinnittyä avattavaan sivutukeen. Jos helmatuki kiinnittyy sivutukeen kauemmaksi kuin 100 mm (5") etukaaresta tai pääkaaresta, on 42 mm x 2 mm (1 5/8" x 0.083") kromimoly, Docol R8 tai 3 mm (0.118") terästuki pakollinen sivutuen sekä etukaaren tai pääkaaren välissä.

Turvakaarien kiinnitykseen auton koriin löytyy malliesimerkkejä AKK:n sivuilta (<https://www.autourheilu.fi/lajit/tekniikka/saannot/>), katso Tekniset säännöt sivulta 357 eteenpäin.

Avattava sivutuki sallittu OEM umpikorissa, 8.50 tai hitaammissa autoissa, seuraavin ehdoin:

1. Ulkohalkaisija vähintään 42 mm (1 5/8") ja seinämä 3 mm (0.118") teräs tai 2 mm (0.083") kromimoly tai Docol R8. Pulttien/tappien oltava vähintään 10 mm (3/8") terästä ja niiden läpimenoreikien tulee olla molemmin puolin vahvistettu.
2. Uros tai naaras haarukka(t) sallittu. Uroshaarukkaa käytettäessä tulee kaksi vähintään 6 mm (1/4") korvaketta hitsata kehikon pystyputkeen. Tappien tulee olla enintään 200 mm (8") päässä pääkaaren ja etukaaren pystyosasta. 3 mm paksusta teräksestä valmistettu puolikuppi tulee hitsata pääkaaren pystyosaan (sisäpuolelle) tai sivutuen yläosaan (ulkopuolelle) ulottuen vähintään 42 mm (1 5/8") tapin keskipisteestä. Haarukka asennelma, jossa vähintään 9 mm (0.35") paksu urososa ja kaksi vähintään 4.5 mm (0.175") paksua naarasosaa, voivat käyttää 12 mm 8.8 (1/2" Grade 5) pulttia, eikä niissä tarvitse olla puolikuppia.
3. Liukuholkki 35 mm (1 3/8") x 2 mm (0.083") kromimoly, Docol R8 tai 3 mm (0.118") teräs sallittu 50 mm kytkennällä ylemmän haarukan tilalla. Kaikkien tappien/pulttien reikien ympärillä tulee olla vähintään reiän halkaisijan verran vahvistemateriaalia, paksuudeltaan samaa kuin vahvistettava perusmateriaali. Esim. 3 mm materiaaliin, paksuudeltaan 3 mm vahvike, 10 mm reiälle 30 mm ulkohalkaisija.

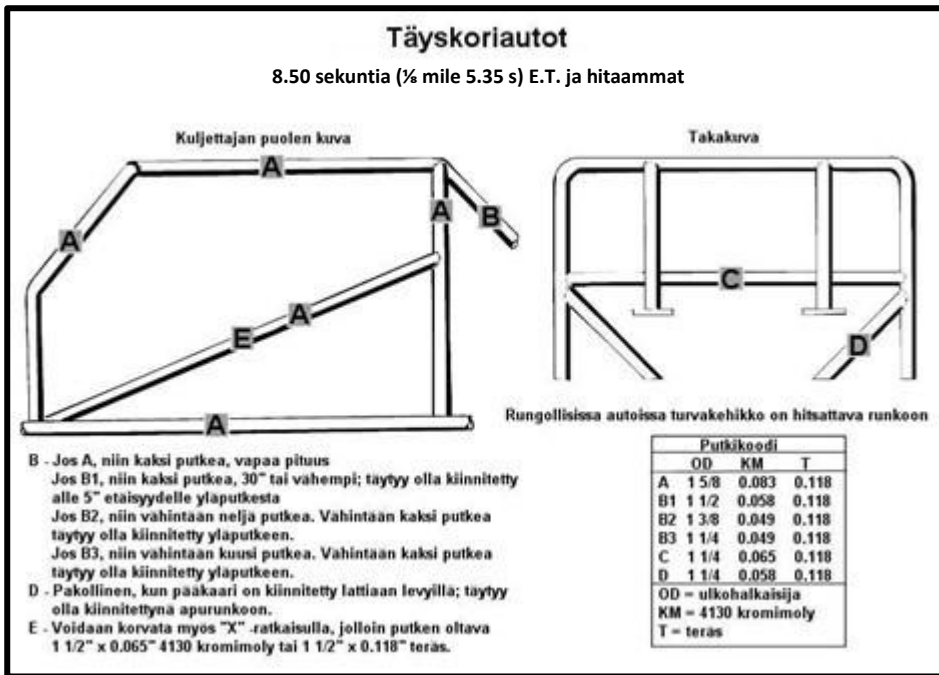
Kaikissa autoissa, joissa turvakehikko vaaditaan, tulee olla etukaaret yhdistävä poikittaistuki, 30 mm x 1.5 mm (1 1/4" x 0.058") kromimoly, Docol R8 tai 3 mm (0.118") teräs mikäli OEM rintapeltiä on muutettu. Ei koske kardaanitunnelin muutosta alle 0.1 m².

NHRA-hyväksytyt, saumallisesta putkesta tehdyt kaaret hyväksytään valmistajan toimittaman NHRA-hyväksyntäsertifikaatin kanssa. Putken hitsausaumojen sovitukset tehtävä koneistamalla. Putken päiden puristaminen kielletty.

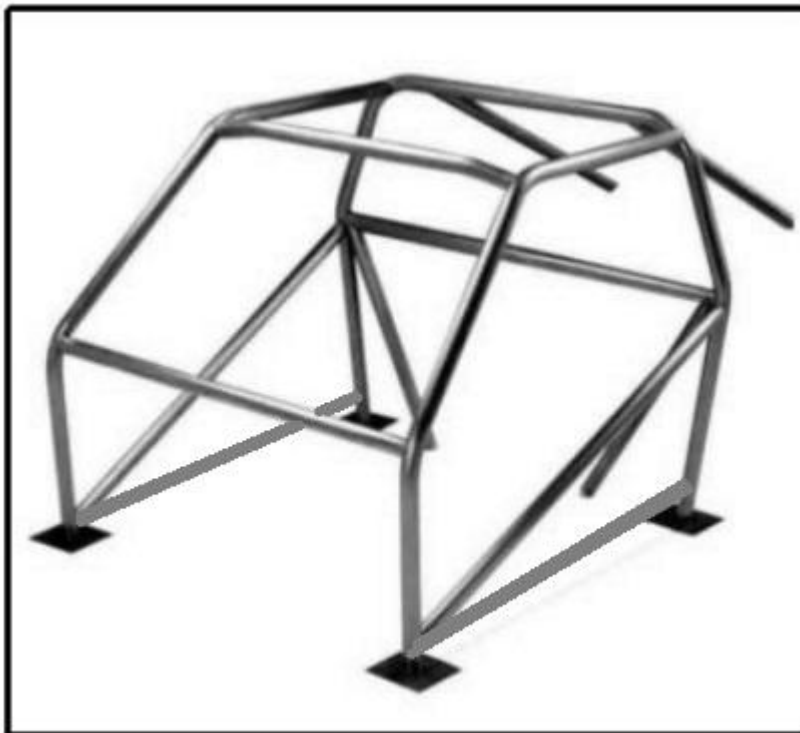
Umpikoristen autojen runkovaatimukset ovat:

- AKK liite J mukaisella turvakehikolla nopein sallittu 9.50 s (6.20 s 1/2-mile).
- Umpikoriauto/truck alkuperäisellä tai alkuperäistä vastaavalla lattialla tai tulipellillä varustettu rungollinen tai itsekantavalla korilla 7.99 – 8.49 s enintään 2267 kg (5000 lbs.) on kehikko oltava SFI 25.6.
- Alkuperäinen tai muutettu lattia ja rintapelti alkuperäisellä rungolla tai itsekantavalla korilla 7.50 – 8.49 s enintään 1633 kg (3600 lbs.) on kehikko oltava SFI 25.5.
- Putkirunkoinen 8.49 – 7.50 s enintään 1633 kg (3600 lbs.) on runko oltava SFI 25.4.
- Putkirunkoinen 6.50 – 7.49 s enintään 1633 kg (3600 lbs.) on runko oltava SFI 25.3.
- Putkirunkoinen 7.49 s tai nopeampi enintään 1452 kg (3200 lbs.) on runko oltava SFI 25.2.
- Putkirunkoinen 7.49 s tai nopeampi enintään 1270 kg (2800 lbs.) on runko oltava SFI 25.1.

Turvakehikko tarkistutettava kolmen vuoden välein.



Kuva 18: Umpikori-autot



Kuva 19: Täsmäntävä kuva putkien sijoitteluun 8.50 sekunnin (¼ mile 5.35 s) turvakehikossa.

14.4.12 AKSELIVÄLI

Vähintään 2286 mm, paitsi jos autossa on alkuperäinen moottori alkuperäisellä paikalla. Enimmäismääräinen akselivälin ero oikean ja vasemman puolen välillä on 25 mm (1") paitsi jos ryhmäsäännöt määrittelevät toisin.

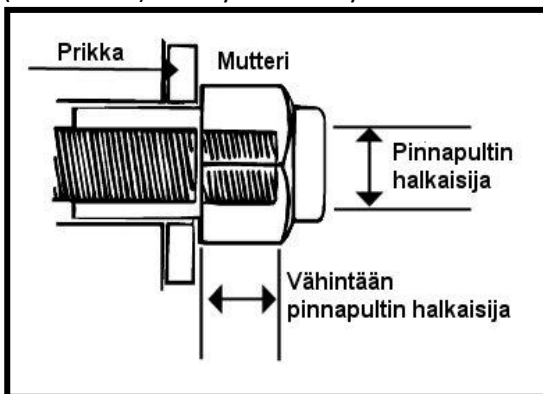
14.5 RENKAAT JA VANTEET

14.5.1 RENKAAT

Renkaiden kunto tarkistetaan silmämääräisesti ja niiden tulee olla vauriottomia koko kilpailun ajan. Katsastajat voivat hylätä renkaat missä tahansa kilpailun vaiheessa. Katurenkaissa tulee olla vähintään 1,5 mm (1/16") kulutus pintaa. Vararenkaat, perävaunujen renkaat ja muut tilapäiseen käyttöön tarkoitetut renkaat kielletty. Pinnoitetut renkaat kielletty. Tubeless-renkaissa mutterikiinnitteiset venttiilit edessä ja takana pakolliset kaikissa 11.99 s tai nopeammissa autoissa, paitsi jos käytetään alkuperäisiä rengaspainesensoreita.

14.5.2 VANTEET

Pölykapselit kielletty. "Spinner" tyyppisten tai muunlaisten vanteiden käyttö, joissa auton liikkeessä on liikkuvia osia, kielletty. Kaikissa autoissa tulee olla autokäyttötyyppiset vanteet vähimmäishalkaisijaltaan 12" jolleivät luokkasäännöt ilmoita muuta. Moottoripyörien vanteet ja autokäyttöön tarkoitetut pinnavanteet on varustettava vähintään 2.5 mm (0.100") vahvuisilla teräspinnoilla asianmukaisesti ristiin pinnattuna jäykkyyden maksimoimiseksi. Pinnojen poistaminen kevennystarkoituksessa kielletty. Vanteiden keventäminen kielletty. Alumiiniset sekä titaaniset pyörän mutterit/pultit kielletty, avopäiset vaaditaan. Pyörän pultit suhteessa vanteeseen ja mutteriin, katso Kuva 5:2 Pyörän kiinnityspultti. Levitys/välilevy vanteen ja vetoakselin kiinnityspinnan välissä sallittu. Välilevyn tulee keskittyä tiukasti ilman turhaa välystä joko keskireiästä tai pulteista. Välilevy ei saa pienentää pyöränpultin työntymistä mutteriin alle minimin (katso kuva). Vain yksi välilevy sallittu.



Kuva 20: Pyörän kiinnityspultti

Maksimi vanteen leveys kaikissa autoissa 16". Minkäänlaisen pölykapselin tai suojan käyttö takavanteissa ei ole sallittu missään luokassa.

SFI 15.1 sekä SFI 15.3 beadlock -tyyppinen tai sisärenkaallinen takavanne pakollinen 6.50 s ja nopeammissa autoissa tai jos loppunopeus ylittää 330 km/h.

14.6 AUTON SISUS

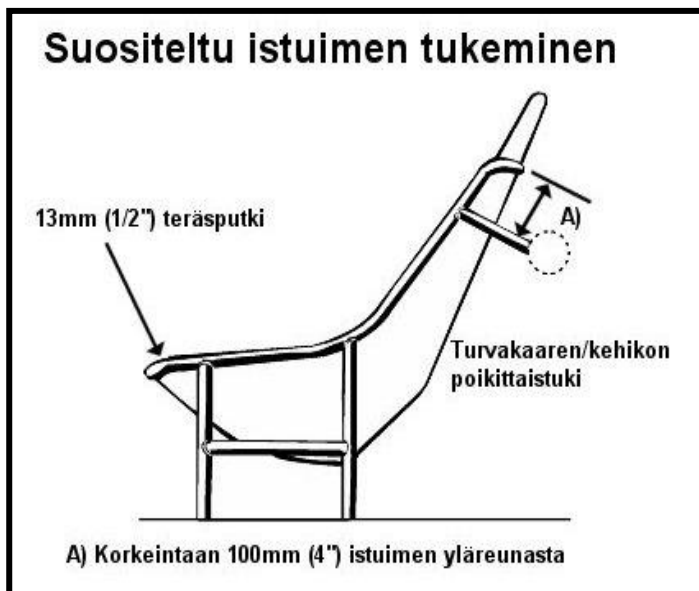
14.6.1 OHJAAMO

Umpikorisissa autoissa tulee molempien ovien avautua sekä sisältä että ulkoa. Autoissa, joissa kuljettaja istuu moottorin takana suljetussa tilassa ei mihinkään sisustuksen osaan saa käyttää magnesiumia. Lasikuitukorisissa autoissa suositellaan korin sisäpintojen käsittelyä paloa hidastavalla maalilla. Kaikkien umpi- ja "full body" koristen autojen ohjaamon tulee olla täydellisesti eristetty moottorista sekä vaihdelaatikosta. Kaikki tuliseinien reiät tukittava alumiinilla tai teräksellä. 1.1.2009 ensikatsastetut lasi- tai hiilikuitukoriset autot suositellaan varustettavaksi kuljettajaa yläpuolelta suojaavalla pellillä, paksuus vähintään 0.6 mm (0.024") tai alumiinilla 0.8 mm (0.032") tai FHRA:n hyväksymällä hiilikuitulevyllä. Leveys

oltava vähintään sivukaaresta 60 cm ja kuitenkin niin että suojaa kokonaan kuljettajaa. Suoja on kiinnitettävä hitsaamalla tai ruuvimutteriliitoksilla. Suojan on oltava kehikon putkien keskilinjassa. Kuljettajan sijainnin ollessa pääkaaren etupuolella, suojalevyn pituus oltava etukaaresta pääkaareen. Kuljettajan sijaitessa pääkaaren alla tai takana on kypärän yläpuolinen osa turvakehikosta varustettava suojalevyllä. Suojaa suositellaan myös vanhempiin autoihin. Comp, SPS, SPET ja PS –ryhmien autoissa, joissa aftermarket planeettavaihteisto, on seuraava sallittu vaihteiston kardaanitunnelin alueella: SFI 4.1 täyttävä vaihteistosuoja sekä täysi 360 astetta suojaava ristinivelsuoja ulottuen vähintään 230 mm (9") päähän vaihdelaatikon hännästä, putken seinämän minimi paksuus 1.3 mm (0.05") kromimoly tai Docol R8, kaksiosaisena kiinnitetään vähintään kuudella 10 mm (3/8") 12.9 (grade 8) pultilla. Lisäksi vaaditaan vaihteiston alle lattia sulkemaan ohjaamo, vähintään 0.6 mm (0.024") terästä tai 0.8 mm (0.032") alumiinia. Kaikkien läpivientiaukkojen (vivustot, johdot, vaijerit, letkut jne.) koko tulee minimoida.

14.6.2 VERHOILU, ISTUIMET

Kaikissa kilpa-autoissa kuljettajan istuin tulee olla rakennettu, tuettu ja kiinnitetty siten, että se antaa täydellisen tuen selälle ja olkapäille. kuljettajan penkin tulee olla alta ja takaa tuettu runkoon tai kehikon poikittaisputkiin. Penkit tulee kiinnittää pohjastaan neljällä ja takaa yhdellä pultilla (aluslevyt ja mutterit) poikittaisputkiin siten, että kaikki pultit kiinnittyvät runkoon tai poikittaistukiin, paitsi kuten mainittu SFI vaatimuksissa. Kiinnitys kuulatapeilla kielletty. Kaikkien penkkien tulee olla verhoiltuja tai kuten ryhmäsäännöt tai SFI vaatii. Etumooottorinen avokorinen, ahdettu bensa- tai metanolikäyttöinen 7.49 s tai nopeampi verhoilun on oltava palonkestävää. Asianmukaisesti vahvistetut, kiinnitettyt ja rakenteellisesti kunnolliset alumiini-, lasikuitu-, hiilikuitu- tai muovipenkit (jälkiasennus) sallittuja. Yksikerroksisessa lasikuitupenkissä tulee olla vähintään 12 mm (1/2") teräsputki-kehikko vahvikkeena. Aftermarket alumiinipenkissä tulee olla vahvistettu niskatuki. Magnesiumpenkit kiellettyjä. FIA standardin mukaiset 8855-1999 tai 8862-2009 istuimen käyttöä suositellaan, jos asennus mahdollinen.



Kuva 21: Kuva Suositeltava istuimen tuenta.

14.6.3 IKKUNAVERKKO

Kaikki umpikoriset autot, joissa vaaditaan sääntöjen mukainen turvakehikko, täytyy olla varustettu hyväksytyllä FIA-ART 253.11.2 tai SFI 27.1 vaatimukset täyttävällä ikkunaverkolla, joka on kiinnitetty turvakehikon sisäpuolelle mukaan lukien kiinnikkeet. Verkon kiinnitystangot oltava vähintään 10 mm umpiterästä tai käytettävä verkon lukitusarjan valmistajan materiaaleja. Verkko täytyy olla kiinteästi asennettu reunastaan, jota ei avata. Yläpään kiinnitys täytyy hoitaa esim. turvavyön pikalukolla. Verkko tulee

asentaa siten, että se estää kuljettajan jäsenien ulostulon kehikosta. Ikkunaverkon kiinnitykseen hyväksytyt materiaalit ovat teräs ja CrMo. Pulttien, tankojen tms. asentaminen verkon materiaalin läpi on kielletty. Kaikki ikkunaverkkojen muutostyöt tulee tapahtua valmistajan taholta. Verkon avausmekanismin oltava materiaailtaan metallinen ja rakenteeltaan avattavissa myös ulkopuolelta merkittynä punaisella värillä.

14.7 KORI

14.7.1 ILMANOHJAIMET, SPOILERIT

Vain tehdään alkuperäiset ilmanohjaimet, spoilerit ja siivekkeet hyväksytään paitsi avokorisissa autoissa, kuten dragsterit ja alteredit tai mikäli ryhmäsäännöt erikseen ne sallivat. Ehdottoman varma järjestelmä, joka estää edellä mainittujen liikkumisen ajon aikana, pakollinen. Mikään osa ei saa tulla 152 mm (6") lähemmäksi takapyörää. Jousivoimalla pakotettavat spoilerit, siivekkeet ja ilmanohjaimet kielletty. Ajon aikana säädettävissä olevat spoileri, siivekkeet ja ilmanohjaimet kielletty. Huomaa määrytykset: spoileri on kiinnitetty suoraan takaluukun kanteen siten että ilma pääsee kulkemaan vain sen yläpuolelta, ilmanohjain tai siipi on asennettu telineeseen siten että ilma pääsee kulkemaan sen ylä- ja alapuolelta. Etusiiven tai etuspoilerin kiinnikkeiden minimikoko on 6 mm (1/4"). Pikalukitsimien käyttö on kielletty.

14.7.2 KILPAILUNUMEROT

Jokainen kilpailuun osallistuva auto tulee varustaa kilpailijan nimellä, kilpailunumerolla, ja ryhmä- ja luokkatunnuksella.

Molemmilla sivuilla olevien numeroiden on oltava vähintään 100 mm (4") korkeita ja 38 mm (1 1/2") leveitä. Luokka- ja ryhmätunnus tulee olla vähintään 76 mm (3") korkeita, ja 25 mm (1") leveitä.

Kilpailunumeroiden ja muiden tunnistusmerkintöjen on oltava väriltään selkeästi taustastaan erottuvia, joko maalattuja tai teipattuja auton ikkunoihin tai kylkiin näkyvälle paikalle, ja niiden on oltava selkeästi luettavissa (eli selkeästi taustastaan erottuvia ja heijastamattomia) myös ajanotosta. Kenkälankin tai vastaavien liukenevien aineiden käyttö numeroinnissa kielletty.

Umpikorisisissa autoissa kilpailunumero on oltava myös tuulilasin oikeassa ja takalasin vasemmassa yläkulmassa, pelkkä kilpailunumero riittää, vähintään 76 mm (3") korkeita, ja 25 mm (1") leveitä.

Kuljettajan nimi oltava auton molemmilla sivuilla, myös kutsumanimi sallittu.

OEM lasikuitulattiaisessa autossa on rakennettava poikittaistuki runkoputkien väliin lattian alle ja sen on oltava vahvuudeltaan 50 mm x 50 mm (2" x 2") ja 2 mm (0.083") seinämävahvuudeltaan. Poikittaistuen tulee sijaita siten, että siihen voidaan kiinnittää kuljettajan penkki sekä turvavyöt. Vähimmäisainevahvuudet ja materiaalit: 0.8 mm (0.032") alumiini tai 0.6 mm (0.024") teräs. Magnesiumin käyttö kielletty.

14.7.6 KONEPELLIN ILMANOTTO (SCOOP)

Umpikorisisissa autoissa, joissa scoopin käyttö on sallittu sen aukko ei saa ulottua 280 mm (11") korkeammalle alkuperäisestä konepeltitasosta. Avokorisissa, etumoottorisissa autoissa scoopin aukko ei saa ulottua 280 mm (11") korkeammalle kaasuttimen kannesta. Scoopissa saa olla ainoastaan yksi aukko ryhmissä Comp ja SS, muissa useampi aukko sallittu. Tunnistimien, lähettimien, venttiilien, johtojen ja letkujen yms. sijoittaminen scoopin sisäpuolelle kielletty. Katso ryhmäsäännöistä lisärajoitukset.

14.7.7 TUULISUOJAIN

Avokorisissa autoissa ja autoissa, joissa ei ole tuulilasia on kuljettajan suojaksi asennettava metallinen tai muusta palamattomasta materiaalista valmistettu suojain, jonka minimikoko street roadstereissa ja altered-autoissa on 300 mm x 127 mm (12" x 5"). Suojaimen tulee ohjata ilmavirta, nesteet ja muut vieraat materiaalit kuljettajan pään yli. Se tulee asentaa siten, ettei se haittaa kuljettajan näkökenttää mihinkään suuntaan ja se tulee kiinnittää tukevasti ja turvallisesti.

14.7.8 TUULILASI, IKKUNAT

Mikäli ryhmäsäännöt vaativat, on kaikki auton ikkunat oltava turvalasia, polykarbonaattia (Lexan) tai muuta iskunkestävää materiaalia, vähintään 3 mm (1/8") paksua. Tuulilasin ja etusivuikkunoiden tulee olla kirkkaita, läpinäkyviä, värjäämättömiä ja tummentamattomia. Sävy lasit sallitaan ainoastaan tehdasasennettuina.

Ahdetuissa umpikorisisissa metanolikäyttöisissä autoissa vaaditaan (4") 100 mm halkaisijaltaan oleva reikä molemmissa etusivuikkunoissa, kuljettajan läheisyydessä.

Muu ikkunoiden teippaaminen kielletty, sekä kaikki näkökenttään vaikuttavat esteet poistettava (mm. vanhat katsastustarrat). Maksimissaan 4" (102 mm) x 8" (203 mm) kiinteästi asennettu näkösuoja sallittu. Edellyttäen, että suoja on pysyvästi asennettu (irrottamiseen tarvitaan työkaluja). Kuljettajan itsensä on todettava suoja turvalliseksi ja esitettävä tekniselle henkilökunnalle, että sen tarkoitus on vähentää häiriöitä kuljettajan näkökentässä. Käyttäessään näkösuojaa kuljettajan on todennut sen olevan turvallinen eikä haittaa ajoneuvon hallintaa. Teippi, nippusiteet ym. ei kiinteät asennukset kielletty. Suoja saa olla nivelöity – edellyttäen, että asennustapa on kiinteä.

14.8 SÄHKÖLAITTEET, KONTROLLI

14.8.1 AKUT

Kaikki akut pitää olla turvallisesti asennettu runko- tai korilinjojen sisäpuolelle. Positiivinen napa pitää olla eristetty ja suojattu, ellei akku ole erillisessä laatikossa.

Vakiot – märkäkennoakut: Akku voi olla sijoitettu tavaratilaan, jos takatuliseinä on 0.6 mm (0.024") terästä tai 0.8 mm (0.032") alumiinia (mukaan lukien hattuhylly). Takatuliseinä voi puuttua, jos akku on sijoitettu tiiviiseen 0.6 mm (0.024") teräksiseen tai 0.8 mm (0.032") alumiiniseen tai NHRA/FIA hyväksytyyn laatikkoon. Jos laatikkoa käytetään, se ei saa toimia akun kiinnikkeenä ja sen tulee olla tuuletettu korin ulkopuolelle.

Kuivakennoakut: Akun/akkujen asennus ei vaadi takatuliseinää tai akkulaatikkaa ja se voi olla asennettu ohjaamoon.

Akun sijoitus: Mikäli alkuperäisen kokoinen akku on alkuperäisellä paikalla, alkuperäinen kiinnitys sallitaan.

Siirretyt yli 4kg painavat akut on kiinnitettävä koriin / runkoon vähintään kahdella 10 mm (3/8") kiinnityspultilla ja minimi 15 * 2 mm teräsponsilla. Hihnakiinnitys kielletty. Kevyemmät kaapelikengillä / navoilla varustetut akut kiinnitettävä valmistajan ohjeiden mukaisesti. Työkaluakut pikakiinnikkeineen kiinnitettävä tukevasti.

Kaksi autotyyppistä akkua, yhteispainoltaan 68 kg sallitaan, jolleivät ryhmsäännöt toisin määrää. Varmista akkujen määrä ja paino ryhmsäännöistä, koska vaatimukset saattavat vaihdella. Litiumakuilla varustetut ajoneuvot tulee merkitä kahdella litium -tarralla niin, että ensimmäinen tarra on päävirtakatkaisijan vieressä ja toinen tarra on ajoneuvon ulkopuolelle, sillä kohtaa, jossa akku/akut sijaitsevat. Pois lukien työkaluakut pikakiinnikkeillä (joissa ei ole kaapelikiinnikkeitä tai akun napoja). Katso kuva tarrasta kohdasta [15.7.4 LITIUM AKKUJEN MERKINTÄ](#).

14.8.2 DELAY BOXES (VIIVEJÄRJESTELMÄT)

Kielletty ryhmissä TD, Comp, SS & S, Street, SPS, PS, Sportsman ET, Pro ET, muissa sallittu. Delay Box eli viivejärjestelmä määritellään miksikä tahansa apuvälineeksi (sähköiset, mekaaniset, pneumaattiset, hydrauliset jne.) joka on rakennettu varta vasten muodostamaan viiveen transbraken tai line lock-kytkimen vapauttamishetkellä, tai hidastamaan jalka- tai käsijarrun vapautumista, tai hidastamaan kytkimen kytkentää vivun tai polkimen käytön yhteydessä ja tuloksena vaikuttaa auton toimintaan.

Ryhmät, joissa viivejärjestelmät kielletty

Komponenttien vaihtoa ei katsota viivejärjestelmän luomiseksi (solenoidit, kaasuvivustot, letkut, jouset yms.) vaikkakin komponenttien vaihto vaikuttaisi auton reaktionopeuteen. Johdotus saa koostua vain yhdestä ei-haarautuvasta johdosta virtalähteestä katkaisijalle ja yhdestä ei-haarautuvasta johdosta solenoidille (transbrake tai line lock). Yksi haaroitus sallittu (ei pikaliitos) two step'ilta solenoidille katkaisijan ja solenoidin välissä. Kaikki kytkimet, katkaisijat, johdot ja solenoidit tulee olla autokäyttöön tarkoitettuja eikä missään tapauksessa viiveellisiä tai säädettäviä. Kaikki line lock'in tai transbraken johdotukset tulee olla ennen ja jälkeen katkaisijan erillisenä muusta sähköjärjestelmästä, näkyvillä ja tunnistettavissa. Tietokoneen, sensoreiden, releiden ja muiden sähkölaitteiden johdotus ei saa olla yhteydessä viivejärjestelmän johdotukseen. Two step, kierrostenrajoittaja ym säädettävissä oleva, ei saa sijaita kuljettajan ulottuvilla, sijainti mieluummin ohjaamon ulkopuolella.

Mikä tahansa järjestelmä, joka ei vastaa yllä mainittua, on kielletty, ja täytyy korjata ennen kuin auto hyväksytään ennen kilpailua tapahtuvaan katsastukseen. Lisäksi, mikäli kielletty lisälaitte löydetään milloin tahansa katsastuksen jälkeen, on seurauksena kilpailusta poissulkeminen, kilpailukielto (määräajaksi) ja kauden pisteiden menetys. Seurauksena saattaa olla myös AKK:n/FIA:n kansainvälisen kilpasäännösten mukainen lisärangaistus.

Ryhmät, joissa viivejärjestelmät sallittu

Viivejärjestelmä saa osoittaa ainoastaan ennalta ajastettua viivettä, analoginen tai digitaalinen näyttö sallittu. Katso ryhmsäännöt viivejärjestelmien sallitusta määrästä. Viivejärjestelmä saa ainoastaan tuottaa ennalta määrätyn viiveen transbrake'een tms, joka vaikuttaa auton toimintaan. Viivejärjestelmä saa olla kytketty ainoastaan seuraaviin järjestelmiin: transbrake ja/tai line lock ja/tai kytkin, riippuen autosta, vaihtoajastin ja throttle stop. Viivejärjestelmän kytkeminen tallentimiin tai muihin vastaaviin laitteisiin kielletty. Vaihtovalon kytkeminen sallittu ainoastaan kierroslukumittarin- tai sytytysjärjestelmänulostuloon.

Kaikki viivejärjestelmään, throttle stoppiin, sytytysjärjestelmään, vaihtajaan ja sähköiseen polttoaineenruiskutukseen liittyvät johdot on oltava täysin näkyvissä, merkattuna ja paikallistettavissa katsastajan taholta. Viivejärjestelmä ja sen osa tulee säilyttää ja käyttää muuttamattomina valmistajan asennus- ja käyttöohjeiden mukaan, ellei toisin hyväksytty. Muiden visuaalisten, audio, jne. toimintojen käyttö, jotka välittävät kuljettajalle tietoa radalla on kielletty.

Mikä tahansa järjestelmä, joka ei vastaa yllä mainittua, on kielletty, ja täytyy korjata ennen kuin auto hyväksytään ennen kilpailua tapahtuvaan katsastukseen. Lisäksi, mikäli kielletty lisälaitte löydetään milloin tahansa katsastuksen jälkeen, on seurauksena kilpailusta poissulkeminen, kilpailukielto (määrääjaksi) ja kauden pisteiden menetys. Seurauksena saattaa olla myös AKK:n/FIA:n kansainvälisen kilpasäännösten mukainen lisärangaistus.

Katso hyväksytyt viivejärjestelmät www.nhraracer.com sivustolta sekä **TEKNISET YLEISÄÄNNÖT 14.9.1 TIETOKONE, 14.9.2 TALLENTIMET**.

14.8.3 SYTYTYSVIRTA

Jokaisessa autossa on oltava päälle/pois asentoinen sytytysvirran katkaisin, joka on hyvin toimiva ja kuljettajan helposti käytettävissä. Painonappi-tyyppiset katkaisijat kielletty. Magneto-tyyppiset tappokatkaisimet kielletty.

Minkä tahansa ohjelmoitavan portaittain toimivan kierroslukurajoittajan ja/tai kierrosten nousun nopeutta rajoittavan laitteen erikseen (esim. MSD 7561, 7761) tai sisäänrakennetusti (esim. MSD 7531), käyttö kielletty.

Sytytysjärjestelmän johtosarjat ja kiinnikkeet tulee olla kyseisen valmistajan toimittamia.

14.8.4 PÄÄVIRTAKATKAISIN

Pakollinen milloin akku on siirretty tai ryhmäsäännöt niin vaativat. Päävirtakatkaisimen tulee sijaita auton takaosassa **(= AUTON TAKANA, EI KYLJISSÄ!)** ja oltava helposti käytettävissä auton ulkopuolelta. Katkaisin asennettava sähköjärjestelmän positiiviselle puolelle ja katkaistava kaikki virta autosta akusta eteenpäin, myös sytytysvirta. Päävirtakatkaisin tulee merkitä valkoreunaisella sinisellä kolmiolla, jonka kanta on vähintään 12 cm, ja jossa on punaisen salaman kuva, katso kuva tarrasta kohdasta **15.7.5 PÄÄVIRTAKATKAISIN**.

"OFF"-asento oltava selvästi erotettavissa ja "PUSH/PULL" tyyppisessä katkaisimessa "PUSH" katkaisee, "PULL" kytkee virran. Kaikkien katkaisijan toimintaan liittyvien tankojen ja kaapelien ulkomitta vähintään 3 mm ($\frac{1}{8}$ "). Muoviset tai irrotettavan avaimen omaavat katkaisimet kielletty. Sähkötoimisen kilpakäyttöön tarkoitetun päävirtakatkaisimen asennus ja käyttö sallittu (asennettava ja kytkettävä valmistajan ohjeiden mukaisesti). Ulkoisen kytkimen sijaintipaikka, kuten mekaanisissa ja ohjaamossa toinen on/off -kytkin kuljettajan käytettävissä. Jos ryhmäsäännöt vaativat kiinteän sammutusjärjestelmän, on käytettävä laitevalmistajan järjestelmään kuuluvaa katkaisijaa, joka sulkee päävirrat, kun sammutusjärjestelmä laukaistaan. Takamoottorisissa dragstereissa katkaisijan on sijaittava takapyörrien takapuolella.

14.8.5 KÄYNNISTINMOOTTORIT

Jokaisen auton tulee käynnistyä ilman ulkopuolista apua, paitsi jos ryhmäsäännöt sallivat tiimin avustajan käynnistää ulkopuolisella starttimoottorilla. Käynnistys työntämällä tai hinaamalla kielletty.

14.8.6 TAKAVALOT

Jokaisessa autossa tulee olla vähintään yksi tarpeen vaatiessa toimiva takavallo. Strobo-, vilkku-, suuriteho-, laser-, infrapuna- tai muut valoa heijastavat laitteet kielletty. Katso myös ryhmäsäännöt.

14.8.7 KATKAISIJAT

Kaikkien katkaisijoiden ja painonappien tulee olla mekaanisia toiminnaltaan. Infrapuna-, laser-, katseohjattu-, hipaisuohjattu-, valo-ohjattu- tai muu ei-mekaaninen katkaisin kielletty.

14.8.8 VAIHTOVALO

Vaihtohetken merkkivalo saadaan kytkeä ainoastaan kierroslukumittarin tai sytytysjärjestelmän lähtöön.

14.9 APUJÄRJESTELMÄT

14.9.1 TIETOKONE

Vain vakioautoissa, joihin tehdas on tietokoneen asentanut alun perin, saa se vaikuttaa auton toimintoihin. Ryhmäsääntöjen salliessa OEM-tyyppinen elektroninen polttoaineen ruiskutus sallittu. Kaikkien johtojen, tunnistimien ja muiden järjestelmään kuuluvien osien tulee olla katsastajan tunnistettavissa. Kaikissa muissa autoissa olevat tietokoneet saavat vain kerätä informaatiota ja ne eivät millään tavoin saa vaikuttaa auton toimintaan.

Tietokone määrittellään miksi tahansa laitteeksi (sähköinen, mekaaninen, pneumaattinen, hydraulinen, jne.) joka vaikuttaa jollain tavoin auton johonkin toimintaan kuljettajasta riippumatta. Tietokoneen keräämän tai tallentaman tiedon välittäminen kuljettajalle tai jollekin ulkopuoliselle taholle (telemetria) on kielletty. Katso **TEKNISET YLEISÄÄNNÖT 14.9.2 TALLENTIMET.**

Luokkasääntöjen mukaiset ajastetut tai kierroslukuun perustuvat muuttujat ja vastaavat sallittuja, mutta kaikki automatisoidut toiminnat tulevat olla asetetut ja säädetyt ennen kilpailusuoritusta. Ajastin saa näyttää vain ohjelmoidun aikamäärän, analoginen tai digitaalinen näyttö sallittu. Auton korkeutta mittaavien tunnistimien ja laitteistojen käyttö kielletty, paitsi luokkasääntöjen salliessa. Autoissa olevat laitteistot voidaan milloin tahansa poistaa katsastajien niin päättäessä.

14.9.2 TALLENTIMET

Tallentimia saadaan käyttää ainoastaan auton eri toimintojen tallentajina siten, että ne eivät millään tavoin vaikuta itse auton toimintaan. Tallennin ei saa käynnistyä kaasupolkimen, kytkimen, jarrujen tms. mekanismin välityksellä, eikä myöskään joulukuusen, radiolähettimen, pyöränopeustunnistuksen, kiihtyvyyden, laserin, sijainnin radalla tai jonkun muun ulkopuolisen impulssin välityksellä. Tulee käynnistyä ainoastaan omasta erillisestä katkaisijastaan kuljettajan tai teamin jäsenen toimesta, eikä katkaisija saa olla kytketty mihinkään muuhun järjestelmään.

"Viides pyörä" tunnistimet (ns. Peiseler) kielletty (koskee myös wheelie bars:n pyöriä). Kaikkien linjojen, jotka vastaanottavat painetta tai virtausta pitää olla metallisia tai metallipunoksia.

Tietokoneen tallentaman tiedon lähettäminen tai välittyminen kuljettajalle tai johonkin ulkopuoliseen pisteeseen kielletty. Tiedosto saadaan purkaa ja tarkistaa vasta ajosuorituksen jälkeen.

Kaikki laitteet (mekaaniset, hydrauliset, pneumaattiset, sähköiset, optiset tai muut kuin OEM-tyyppiset), jotka avustavat kuljettajaa selvittämään oman tai vastustajan auton sijaintia radalla, kielletty.

Mikäli ajoneuvosta löytyy edellä mainittu laite, on seurauksena kilpailusta poissulkeminen, kilpailukielto (määräajaksi) ja kauden pisteiden menetys. Seurauksena saattaa olla myös AKK:n/FIA:n kansainvälisen kilpasäännösten mukainen lisärangaistus.

14.9.3 SAMMUTTIMIT

Jokaisella kilpailijalla ja/tai teamillä on oltava käyttövalmis ja viranomaisten hyväksymä vähintään 6 kg sammutin ja sammutuspeite käytössään. Se tulee olla sijoitettuna varikkopaikalle ja oltava helposti käyttöön otettavissa.

Sammutusjärjestelmän on oltava SFI- tai FIA-hyväksytyt, manuaalisesti toimiva, autoon kiinteästi valmistajan ohjeiden mukaan asennettu. Pullot ja putket tulee olla kiinnitetty runkolinjan sisäpuolelle. Pullojen pitää olla kiinteästi asennettuja, ei letkuklemmareilla tai nippusiteillä, eikä pikalukitteisia. Jos käytetään useampaa kuin yhtä pulloa, pitää niillä olla omat putkistonsa ja suuttimensa. Ainoastaan valmistajan toimittamat metalliputket ja suuttimet sallittu.

7.49 s ($\frac{1}{8}$ mile 4.49 s) ja nopeammissa ahdetuissa bensa- tai metanolikäyttöisissä etumoottorisissa autoissa sammutusjärjestelmä pakollinen, suutin linjaan on liitettävä paineilma sylinteri (min. halkaisija 16 mm) joka aktivoituu samalla ja kytkee päävirran pois. Järjestelmän aktivointi tulee tapahtua yhtäaikaaisesti samasta kytkimestä. Sammuttimien yhteenlaskettu tilavuus minimissään 8,5 kg. Moottoritilan järjestelmän minimikoko 6,2 kg, ohjaamon minimikoko 2,3 kg.

7.50 – 9.99 s ($\frac{1}{8}$ mile 4.50 – 6.39 s) etumoottoriset ahdetut bensa – tai metanolikäyttöiset etumoottoriset umpikoriset autot, kiinteä sammutusjärjestelmä vaaditaan, minimikoko 2,3 kg (5 lbs). Järjestelmässä oltava linja, jossa toinen suutin ohjaamossa ja toinen konehuoneessa.

7.50 – 9.99 s ($\frac{1}{8}$ mile 4.50 – 6.39 s) vapaasti hengittävä etumoottorinen umpikorinen auto, sammutusjärjestelmää suositellaan. Katso myös luokkakohtaiset määräykset.

Suuttimien sijoitus on äärimmäisen tärkeää. Kaksi suutinta sijoitetaan moottorin etupuolelle, yksi kumpaankin reunaan. Yksi suutin asennetaan ohjaamoon ohjaus akselin lähelle. Jos sammutin laukaistaan, tulee pullon tyhjentyä kokonaan. Osittain tyhjentyvä järjestelmä kielletty.

Pullot tulee asentaa siten, etteivät ne vaurioitu moottori-, kytkin- tai muusta räjähdyksestä tai lentävistä esineistä. Pullot tulee myös asentaa niin korkealle, ettei esim. auton pyörän irtoaminen aiheuta pullon kosketusta rataa. Pullot on asennettava niin, etteivät ne ole lämmölle alttiita.

Vain metalliset laukaisuvaijerit sallittu, muovipäälysteiset kielletty. Laukaisu-vaijereiden tulee olla asennettu mahdollisimman suojaiseen kohtaan törmäyksen tai muun hätätilanteen varalta. Moottorin ja kytkinkopan alueella laukaisuvaijeri asennettava runkoputken sisälle. Noudatettava valmistajien suosituksia asennuksessa erityisesti huomioiden vaijerien taipumasäteen ja suojelemisen venymiseltä ja vääntymiseltä. Järjestelmän varmistussokat on poistettava lineup'ssa ennen lähtöalueelle siirtymistä. Auton ulkopuolelle asennettu lisälaukaisin kahva merkittävä selkeästi sammutusjärjestelmä -tarralla, katso kuva tarrasta kohdasta **15.7.7 SAMMUTUSJÄRJESTELMÄ.**

Tämän järjestelmän asennus suositeltavaa kaikkiin autoihin. Kaikki painesammuttimet oltava teräsvuorattuja, teräs- tai alumiinisuuittimilla varustettuja ja niissä on oltava painemittari. Kaikissa pulloissa oltava pullon vetoisuutta ilmoittavat merkinnät. Kilpailijan vastuulla on punnita pullot ennen joka kilpailua.

Sammutusjärjestelmien sammutinpullojen huolto- / tarkastusväli on kaksi vuotta.

14.9.4 TUNKIT JA PUKIT

Auton alla ei varikolla saa työskennellä, ellei se ole varmistettu pukeilla. Tämän määräyksen rikkominen johtaa kilpailusta poissulkemiseen.

Kaikissa ryhmissä työskentelykorkeus vähintään 178 mm (7") mitattuna maasta takarenkaan alapintaan.

14.9.5 NOSTIN

Mikä tahansa, millä tahansa toimiva apulaite, joka pyrkii nostamaan kilpa-auton vetäviä pyöriä radan pinnasta lähtöviivalla, on kielletty.

14.9.6 YLISUURET TRAILERIT

Suurta kuljetuskalustoa (rekat jne.) käyttävien kilpailijoiden tulee huomioida, että kuljetuskaluston takaovien on oltava suljetut aina lastaamisen ja purkamisen tultua suoritetuksi. Myös lisäramppien on oltava poissa näkyvistä aina käytön jälkeen. Kuljetusauton ja lisäkatoksen yhteen laskettu leveys ei saa ylittää 6.7 m (22 jalkaa).

14.9.7 PAINEPULLOT

Kaikissa painepulloissa (ilma, CO₂, sammutin jne.) joita käytetään vaihteistoissa, kytkimissä, jne. täytyy olla kaiverrus, josta käy ilmi pullon minimi luokitus. Kaikkien pullojen minimi luokitus on 124 bar (DOT 1800 paunaa). Kaikkien pullojen tulee olla tukevasti kiinnitettyjä (ei nippusiteillä eikä klemmareilla). Painepulloista tulee ilmoittaa autossa olevalla tarralla. Jos painepulloa käytetään pneumaattiseen ohjaukseen, on hyväksytyjä täyteaineita ainoastaan typpi, ilma ja hiilidioksidi.

Katso kuva tarrasta kohdasta [15.7.6 PAINEPULLO](#).

14.9.8 TYÖNTÖAISAT

Kilpa-auton työntäminen tai hinaaminen käyntiin on kielletty.

14.9.9 TELEMETRIA

Telemetria kielletty kuten esimerkiksi reaaliaikainen datan välittäminen autosta. Luvaton lähettäminen johtaa kilpailusta pois sulkemiseen ja kauden pisteiden menetykseen.

14.9.10 LUISTONESTO

Kaikenlaiset sähköiset tai mekaaniset luistonestojärjestelmät kielletty, paitsi jos luokkasäännöt sen sallivat. Luistonestojärjestelmäksi luetaan kaikki järjestelmät tai toiminnot, jotka mittaavat reaaliaikaisesti pyörän luistoa, moottorin kierrosluvun muutoksia jne ja saadun tiedon mukaisesti vaikuttavat auton käyttöön. Katso [TEKNISET YLEISÄÄNNÖT 14.8.2 DELAY BOXES \(VIIVEJÄRJESTELMÄT\)](#), [14.8.3 SYTYTYSVIRTA](#), [14.9.1 TIETOKONE](#), [14.9.9 TELEMETRIA](#).

14.9.11 HINAUSAJONEUVOT

Hinausajoneuvon on oltava merkittynä hinattavan auton kilpailunumerot. Hinausajoneuvon kyydissä saa olla enintään yhtä monta kyydissä kuin siinä on istumapaikkoja. Kaikkien tulee olla hytissä tai kokonaan lavan laitojen sisäpuolella. Takaluukulla ei saa istua, lavalla tai astinlaudoilla ei saa seistä. Kaikissa

huoltoajoneuvoissa/varikkoajoneuvoissa valo- ja äänimerkin antolaitte pakollinen. Laturit ja muut ulkopuoliset jännitelähteet sekä jatkojohdot kielletty oman varikkopilttuun ulkopuolella. Auton poistuttua omasta varikkopilttuusta lähtöalueelle, on sen oltava kilpailuvalmiina ja ainoastaan hinausajoneuvoa on sallittu käyttää, kunnes auto palaa omaan varikkopilttuuseensa. Super ryhmissä sekä ryhmässä SS siirrettävä generaattori sallittu Lineupissa ennen kilpailusuoritusta.

14.9.12 KAKSISUUNTAINEN RADIOYHTEYS

Sallittu kaikissa ryhmissä kuljettajan ja tiimin välillä, paitsi JR -ryhmissä. Ei saa missään tapauksessa käyttää tiedon hankintaan tai kontrollitoimintoihin vaikuttamiseen (vaaka, fuel check, katsastus).

14.9.13 LÄMMITYSKÄYTTÖ

Kuljettajan tulee istua paikallaan aina kun moottori on käynnissä. Moottorin käyttö on kielletty varikolla ilman, että auto on pukeilla ja vetävät pyörät riittäväällä etäisyydellä maasta tai ilman ajajaa autossa, vaikka auto olisikin pukeilla. Lämmityskäyttö on kielletty varikkohiljaisuuden, ohjaajakokouksen sekä kilpailun esittelyseremonioiden aikana. Transbraken testaus, stall testi, line lockin testaus ja/tai vaihteiston lämmitys on kielletty kaikilta autoilta missä tahansa varikolla paitsi juuri ennen lähtöviivaa, ellei auto ole pukeilla. Tämän määräyksen rikkominen johtaa kilpailusta poissulkemiseen.

14.9.14 KAMERAN KIINNITYS

Kameraa ei saa kiinnittää kuljettajaan, wheeliebarseihin ajovarusteisiin tai hallintalaitteisiin. Kameran kiinnitys ajoneuvoon ei saa olla pelkän imukupin varassa, myöskään letkuside eikä nippuside kelpaa. Kiinnitysosien tulee olla metallia, kaikki muut materiaalit kielletty. Kuljettaja ei saa nähdä reaaliaikaista kuvaa. Onnettomuusvideoita ei saa julkaista missään tilanteissa. FHRA:lla on oikeus saada kaikki kuvattu materiaali käyttöönsä veloitusetta. Livemateriaalin lähetykseen vaaditaan FHRA:n lupa.

14.10 KULJETTAJA

14.10.1 VAATETUS

Jokaisen henkilön täytyy olla kokonaan pukeutunut lähtöalueella, lineup:ssa sekä kilparadalla. Kengät, hihallinen paita ja pitkälahkeiset housut ovat pakolliset. Kulkulupa oltava koko ajan esillä. Sama koskee kaikkia osallistuvien teamien jäseniä.

14.10.2 AJONEUVON ULKOASU

Kilpailuun osallistuvien autojen tulee olla esiintymiskelpoisia ja esiteltävissä koska tahansa. Katsastaja voi hylätä kilpailusta auton, mikäli katsoo että auto ei täytä tätä vaatimusta.

14.10.3 KÄSIVARSIIHNAT (ARM STRAPS)

Mikäli luokkasäännöt edellyttävät on käsivarsihhnoja käytettävä siten, etteivät kuljettajan kädet tai käsivarret voi ulottua turvakehikon ja/tai korilinjaa ulkopuolelle. Käsivarsihhnat voidaan yhdistää kuljettajan turvavöihin siten, että hihnat irtoavat yhdessä turvavöiden kanssa. Tarkemmat tiedot valmistajilta.

14.10.4 ASIAPAPERIT

Jokaisella kuljettajalla, joka osallistuu FHRA:n ja/tai FIA:n alaisuudessa järjestettävään kilpailuun tulee olla henkilöllisyystodistus, voimassa oleva AKK:n tai oman maansa ASN:n myöntämä kansainvälinen, kyseisen

luokan DR-kuljettajatutkinto, auton katsastuskortti. Poikkeuksena Junior kuljettajat, katso 3 KIIHDYTYS AJON SÄÄNNÖT.

Asiapaperit voidaan tarkastaa järjestäjän taholta koska tahansa.

14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT

14.10.5.1 KULJETTAJAN KIINNITYS

Pikalukitteinen SFI 16.1/SFI 16.5/SFI 16.6, FIA8853-2016 11.49 s ja nopeammissa umpiautoissa ja 13.49 s ja nopeammissa avoautoissa. Väistä pitää selkeästi ilmetä SFI 16.1/SFI 16.5/SFI 16.6 hyväksyntä tai FIA8853-2016, Hans-yhteensopivuus, sekä valmistuspäivämäärä/voimassaoloaika. Istuinosan väiden pitää olla samaa sarjaa hartioväiden kanssa.

Kansallinen lisäys: FIA 8853-98 tai 8853-2016 standardin mukaisien 6-pisteen turvaväiden viimeinen käyttöpäivä voidaan kansallisesti (Suomessa) ylittää enintään viidellä (5) vuodella 8.50 s/250 km/h ja hitaammissa ajoneuvoissa. Kansallinen lisäys: SFI 16.1/SFI 16.5/SFI 16.6/SFI standardien mukaisien 5-pisteen turvaväiden viimeinen käyttöpäivä voidaan ylittää kahdella (2) vuodella kaikissa ryhmissä.

SFI 16.1/SFI 16.5/SFI 16.6/SFI standardien mukaisien vähintään 6-pisteen turvaväiden viimeinen käyttöpäivä voidaan kansallisesti (Suomessa) ylittää enintään neljällä (4) vuodella 8.50 s/250 km/h ja hitaammissa ajoneuvoissa.

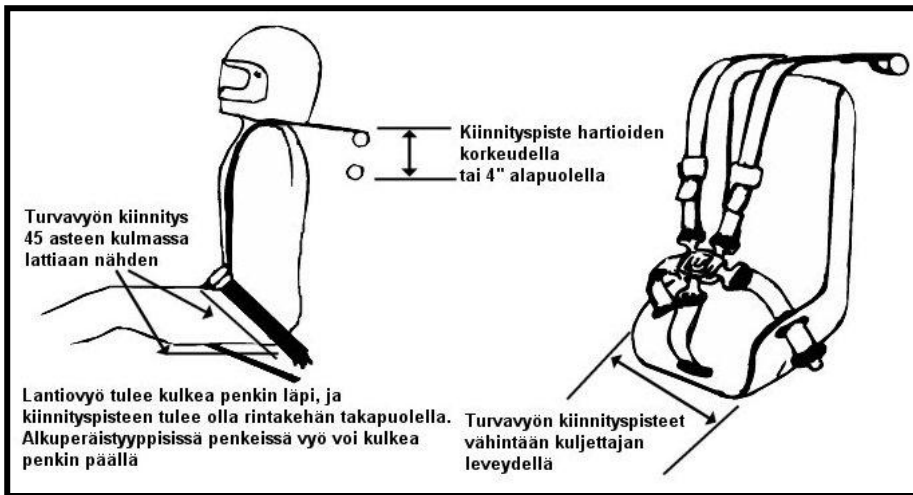
Mikäli ajat Suomen ulkopuolella, niin varmista kunkin maan vaatimukset voimassaoloajoista erikseen.

Törmäyksen tai auton katolleen kääntymisen seurauksena auton turvaväistä poistetaan SFI/FIA - hyväksyntätarra/lappu katsastajan toimesta. Tällä varmistetaan se, että väyt uusitaan ennen seuraavaa ajoa.

Vain sellaiset väyt tai väylukko käy, joka vapauttaa kaikki väyt (5 – 7 kpl) kerralla. Jos käsivarsihihnat ovat käytössä, tulee varmistaa, että ne eivät pääse takertumaan tai avaamaan vahingossa turvaväiden lukitusta. Hartioväiden tulee kiinnittyä kehikkoon tai rungon poikittaisputkeen ja niiden tulee estää kuljettajan liikkuminen ylös-eteen-suunnassa.

Istuinosan väyt eivät saa olla alimpiin runkoputkiin kietomalla kiinnitetyt. Mitään väyn osia ei saa kiinnittää autoon pulttaamalla turvaväystä läpi. Tarkista lisäohjeet valmistajalta.

Junior ryhmissä: Viisi (5) piste, 1 3/4" min. levyinen turvaväyjärjestelmä pakollinen. FIA-väyt voimassa merkintöjen mukaan ja SFI-väiden viimeinen käyttöpäivä voidaan ylittää kolmella (3) vuodella Kilpailun katsastajat päättävät viime kädessä käyttökunnon.



Kuva 23: Turvavyöt

14.10.5.2 TURVAVYÖT

Turvavyöt pakolliset kaikissa autoissa. Kaksi tai kolme tuumaa leveät. Turvavyöt SFI 16.1 / 16.5 / 16.6 tai FIA 8853-2016 pakolliset autoissa, jos aika on 11.49 s tai nopeampi, avoautoissa jos aika on 13.49 s tai nopeampi ja kaikissa hiekka-kirpputyypisissä ajoneuvoissa, jos aika on 12.00 s tai hitaampi. Kun ajan perusteella vaaditaan SFI 16.1 / 16.5 / 16.6 tai FIA 8853-2016-turvavyöt, niihin kuuluvaa lattiaan kiinnitettävää vyötä tulee myös käyttää. (SFI-vöissä valmistajan tekemä kavennus HANS:ia/HYBRIDI:ä varten sallittu.)

1.1.2024 alkaen tulee 7.50 s (½ mile 4.50 s) ja nopeammat autot tulee varustaa vähintään 6-pisteturvavöillä.

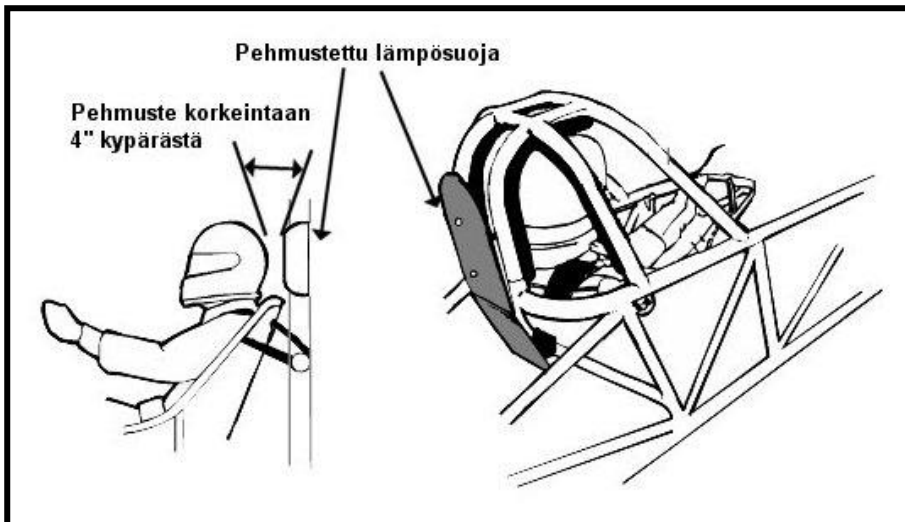
Alkuperäiset kolmipistevyöt sallitaan kaikissa 11.50 s ja hitaammissa alkuperäistyyppisillä istuimilla varustetuissa autoissa, sekä 2007 ja uudemmissa kaikilla alkuperäisillä tehtaan turvavarusteilla varustetuissa 9.50 s ja hitaammissa autoissa.

Vöiden tulee kiinnittyä kehikkoon tai rungon poikittaisputkeen tai vahvistettuun kiinnikkeeseen, niin että kaikki sovitteet ovat suorassa linjassa vetosuuntaan nähden. Istuinosan vyöt eivät saa kietoutua alimpien runkoputkien ympäri. AKK:n ja FIA:n suosittelemat teräsvalu- tai U-pultti tyyppiset asennukset hyväksytyjä. Mikäli asennuksessa käytetään litteitä teräslevyjä, on niiden minimipaksuus oltava 6 mm (1/4") ja niiden reunat on pyöristettävä ehkäisemään vöiden leikkautumista. Mitään turvavyön osia ei missään tapauksessa saa kiinnittää autoon pulttaamalla turvavyöstä läpi. Kaikissa lasikuitulattiaisissa autoissa on asennettava vähintään 50 mm x 50 mm x 2 mm (2" x 2" x 0.83") seinämä vahvuinen nelikulmainen poikkiputki runkoputkien väliin kuljettajan istuinvöiden kiinnitystä varten.

14.10.6 PÄÄN SUOJUKSET

Kaikissa autoissa, joissa on turvakaari tai kehikko, on ne oltava pehmustettuja kuljettajan pään takaa ja suunniteltuja estämään niskan retkahtamista törmäyksen sattuessa. Turvakaari tai kehikko tulee pehmustaa kaikkialta missä se saattaa joutua kosketukseen kuljettajan kypärän kanssa. Tarpeellinen pehmusteen paksuus on vähintään 6 mm (1/4") 9.99 ja nopeammissa ajoneuvoissa SFI 45.1 ja 45.2/FIA 8857-2001 vaatimusten mukainen. Teippien tai muiden vastaavien ohuiden materiaalien käyttö pehmitteeksi kielletty. Pehmustettu turvakaari tai kehikko on oltava enintään 100 mm (4") etäisyydellä kuljettajan kypärästä. Istuimessa oleva vahvistettu niskatuki sallittu. Katso Kuva pään suojus.

7.50 s (½ mile 4.50 s) nopeammat pehmuste verhoiltava palamattomalla suojakankaalla.



Kuva 24: Pään suojus

14.10.7 KYPÄRÄ JA AJOLASIT

Kaikkien kilpailuun osallistuvien kuljettajien on käytettävä kypärää. Katso tunnustetut ja sallitut kypärästandardit, esimerkit hyväksyntä -tarroista / -merkeistä voimassaolo, sopivuus ja hyväksynnän viimeiset käyttöpäivämäärät listalta: FIA Technical list nro. 25 (www.fia.com/regulation/category/761).

Kypärä Standardien voimassaoloajat:

Standardi	Hyväksyntä päättyy
FIA 8860-2010	31.12.2028
FIA 8860-2018 & 8860-2018-ABP	EI MÄÄRITELTY
FIA 8859-2015	31.12.2035
FIA 8859-2024 & 8859-2024-ABP	EI MÄÄRITELTY
SNELL SA2020	31.12.2031
SNELL SA2025	31.12.2036
SFI 31.1/2015	31.12.2026
SFI 31.1/2020	31.12.2031
SFI 24.1/2015 (vain JR käytössä)	31.12.2026
SFI 24.1/2020 (vain JR käytössä)	31.12.2031

FIA-Standardin 8860-2010 tai 8860-2018 mukaista kypärää suositellaan ehdottomasti kaikkiin avokoriautoihin, jotka kulkevat 6,00 sekuntia tai nopeammin.

Umpikypärää suositellaan kaikissa ryhmissä. Umpikypärän käyttö pakollinen 9.99 s ja nopeammissa autoissa sekä 13.99 s ja nopeammissa avokorisissa autoissa. Umpikypärässä visiirin käyttö pakollinen (suojalasit kielletty).

Mikäli käyt ajamassa kansainvälisissä kilpailuissa, tarkista maakohtaiset kypärä vaatimukset.

On suositeltavaa, että kaikilla kilpailijoilla on oikein valittu kypärä heidän oman painonsa ja kokonsa mukaan (määräysten mukaisesti).

14.10.8 PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR)

Pään ja niskan tuki (HANS = Head And Neck Support, FHR = Frontal Head Restraint) pakollinen 9.99 s tai 217 km/h (135 mph) nopeammissa autoissa. Tarkista ryhmäkohtaiset määräykset. Käytettäessä pään ja niskan tukea on kypärässä oltava helmet SFI Spec 3.3 tai kuljettajan tulee käyttää kypärähuppua kaulan suojaamiseksi. Tai "Eject Helmet Removal System" (SDR 890-01-30) tai kypärähappu ulosvetoremmen pakollinen. Muutokset laitteeseen kielletty. Täytettävä SFI 38.1 tai FIA luokituksen vaatimukset. Tarkista kypärän yhteensopivuus pään ja niskan tuen kanssa, FIA Technical List No. 25, 29, 33 ja 41. Kiinnikkeiden asennus ainoastaan valmistajan voimassa olevien ohjeiden mukaisesti.

14.10.9 KILPA-AUTON/HUOLTOAUTON KULJETTAJAT JA MUKANAOLIJAT

Ainoastaan yhden henkilön sallitaan olla kilpa-auton ohjaamossa lähdön aikana pois lukien 14.00 s ja hitaammat ET-ryhmän autot. Minimi-ikä apukuljettajalle on 16 vuotta, turvavarusteet kuten kuljettajalla.

Niiden autojen (kilpa- tai huoltoautot), joita työnnetään tai vedetään tai, jotka työntävät tai vetävät, kuljettajien on istuttava normaalissa ajoasennossa. Ei nojaten turvarakenteisiin tai ohjaten seisten autoa ajon aikana työnnettäessä tai vedettäessä.

Kilpailun järjestäjä voi sallia poikkeustapauksissa näytös- tai esittelyajoja kilpa-autolla kuljettaja plus yksi matkustaja. Tällöin on erityisesti huomioitava matkustajan osalta turvallisuusnäkökohdat ja mahdolliset rajoitukset.

Kun kilpa-auto käynnistetään varikolla tai missä tahansa rata-alueella, on kuljettajan istuimella oltava auton käytön hallitseva henkilö.

14.10.10 KULJETTAJAN SUOJAVARUSTEET

Suojavarusteiden vaatimukset:

Suojaavan vaatetuksen vaatimukset ovat vähimmäisvaatimuksia, ja kuljettajien on täytettävä kaikki ajoneuvolle määrätyt suojaavan vaatetuksen vaatimukset. Kuljettajilla on vapaus käyttää vaatimuksia korkeatasoisempaa suojaavaa vaatetusta.

Jokaisen suojaavan vaatetuksen osan on täytettävä vaaditut tekniset määräykset. Jokaisessa vaatekappaleessa on oltava merkintä siitä, että se täyttää soveltuvat FIA-standardit tai SFI-määritykset, mikäli niitä vaaditaan, ja vaatetuksen on oltava hyvässä kunnossa.

Suojaava vaatetus käsittää:

- Ajopuvun (yksiosainen puku tai takki ja housut),
- Kypärähuppua (balaklavaa/aluspäähinettä)
- Hansikkaat
- Jalkineet

Jos kuljettaja käyttää rintaliivejä, tulee niiden olla palosuojatut urheilurintaliivit.

Jos käytetään FIA-standardin mukaista yksiosaista ajopukua, on palosuojatun alusasun käyttö pakollista, jotta vaatimukset täyttyvät.

Mikäli alusasun on vaadittu luokan säännöissä, sen on sisällettävä:

- Pitkät alushousut,
- Pitkähihainen aluspaita sekä
- Sukat.

Palosuojatun alusasun käyttöä suositellaan kaiken muun suojaavan vaatetuksen kanssa.

Nylonvaatteiden käyttö on kielletty. Synteettisten, palamattomien materiaalien käyttö, jotka ovat suoraan kosketuksessa kuljettajan ihoon, on kielletty. Kaikkien metallisten korujen käyttö alusasujen alla kielletty ajosuorituksen aikana.

Jos tietyn luokan säännöissä ei ole erikseen määritelty suojaavan vaatetuksen vaatimuksia, vähimmäisvaatimukset ovat seuraavat:

- Pitkät housut
- Pitkähihainen paita
- Käsineet
- Sukat
- Kengät.

Seuraavat ovat kiellettyjä:

- Shortsit
- Paljaat jalat
- Paljas ylävartalo
- Hihattomat paidat (tank topit)
- Avoimet kengät tai sandaalit.

Kaikissa käsineissä on oltava täysi kerros palosuojamateriaalia hanskan sisällä. Nahkapintaiset hansikkaat, joissa ei ole täyttä palosuojakerrosta erottamassa nahkaa ja kuljettajan kättä, eivät ole sallittuja.

Mikäli kaulurin käyttö on määrätty, mutta sen tilalla käytetään pään ja kaulan suojainta (HANS-laitetta), on käytettävä jompaakumpaa seuraavista:

- FIA-standardin 8856-2000 tai 8856-2018 mukaista kypärähuppua (balaklavaa/aluspäähinettä) tai
- SFI 3.3/5 -määritelmän mukaista kaulussuojattua kypärää.

Jos kyseessä on muuttamaton, täysikokoinen tehdasvalmisteinen henkilöauto, jonka polttoainejärjestelmää ei ole muutettu ja joka käyttää etanoli- tai metanolipohjaista bensiiniä (esimerkiksi E-85, suojaavan vaatetuksen vaatimukset ovat samat kuin bensiiniä käyttävissä autoissa).

Kaikkien avokoristen autojen kuljettajien on käytettävä hansikkaita, jotka täyttävät FIA-standardin 8856-2000 tai 8856-2018 tai SFI 3.3/5 määritelmän. Kaikkien avokoristen autojen kuljettajien, jotka eivät käytä SFI 3.3 -kauluria, on käytettävä SFI 3.3/5 -standardin mukaista kaulussuojattua kypärää.

JUNIOR DRAGSTER/JUNIOR FUNNY CAR:

Ajopuku, joka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.2A/1, ajokengät ja käsineet, jotka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI spec 3.3/1 pakollinen. Kypärähappu, joka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.3, tai kypärä varustettuna helmoin, joka täyttää SFI Spec. 3.3/5 pakollinen.

PÄÄN JA NISKAN TUKI (HANS/FHR) on pakollinen kaikissa JR-luokissa.

Junior Stock E-hyväksytty umpikypärä, Junior Modified umpikypärä täytettävä. Tarkista HANS yhteensopivuus.

KAIKKI AUTOT POIS LUKIEN JUNIOR-LUOKAT:

AUTOT 12.00 S (½ MILE 7.50 S) TAI HITAAMPI:

Pitkälahkeiset housut, pitkähihainen pusero, umpinaiset kengät sekä tarkoituksen mukaiset ajokäsineet vaaditaan.

AUTOT 10.00 S (½ MILE 6.4 S) TAI HITAAMPI:

Ajopuku, joka täyttää FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 tai SFI Spec. 3.2A/1 ja käsineet, jotka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI spec 3.3/1 pakolliset.

Mikäli moottori on mekaanisesti- tai turboahdettu tai polttoaineena metanoli: Ajopuku, joka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.2A/5, käsineiden ja kenkien on täytettävä FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 tai SFI spec 3.3/1 vaatimukset.

Kaikki ajoneuvot 9.99 s ja nopeammat mekaanisesti- tai turboahdetut ja polttoaineena metanoli: Ajopuvun täytettävä SFI Spec. 3.2A/15, käsineiden ja kenkien täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI spec 3.3/5 vaatimukset.

AUTOT 7.50 – 9.99 S (½ MILE 4.50 – 6.39 S) TAI LOPPUNOPEUS YLITTÄÄ 217KM/H:

Ajopuku, joka täyttää FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.2A/5, käsineiden ja kenkien on täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.3/1 vaatimukset.

Kaikki avo- tai umpikoriset autot ilman alkuperäistä tai teräksistä tuliseinää, jotka käyttävät ilokaasua tai ovat mekaanisesti- tai turboahdettuja, sekä kaikki autot automaattivaihteistolla, joka sijaitsee ohjaamossa (ei lattiaa vaihteiston päällä): Ajopuvun täytettävä SFI Spec. 3.2A/15, käsineiden ja kenkien täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI spec 3.3/5 vaatimukset.

Alusasun ja kypärähupun täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.3 vaatimukset. Kypärää, joka on varustettu SFI Spec 3.3/5 helmoilla voi käyttää kypärähupun sijaan.

AUTOT 6.00 – 7.49 S (½ MILE 3.66 – 4.49 S):

Ajopuvun täytettävä SFI spec 3.2A/15, käsineiden ja kenkien täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.3/5 vaatimukset.

Kaikki avo- tai umpikoriset autot ilman alkuperäistä teräksistä tuliseinää, käyttävät ilokaasua ja/tai ovat mekaanisesti- tai turboahdettuja, sekä kaikki autot automaattivaihteistolla, joka sijaitsee ohjaamossa (ei lattiaa vaihteiston päällä):

Ajopuvun täytettävä SFI spec 3.2A/15, käsineiden ja kenkien täytettävä SFI Spec. 3.3/15 vaatimukset.

Alusasun ja kypärähupun täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec. 3.3 vaatimukset. Kypärää, joka on varustettu SFI Spec 3.3/5 helmoilla voi käyttää kypärähupun sijaan.

Funny Car-tyyppiset tai etumoottoriset avoimella ohjaamalla olevat ajoneuvot ilokaasuilla ja/tai mekaanisesti- tai: Ajopuvun täytettävä SFI Spec 3.2A/20, käsineiden ja kenkien täytettävä SFI Spec 3.3/20 vaatimukset.

Alusasun ja kypärähupun täytettävä FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 tai SFI Spec 3.3 vaatimukset. Kypärää, joka on varustettu SFISpec 3.3/5 helmoilla voi käyttää kypärähupun sijaan.

14.10.11 MAINONTA JA MUU MATERIAALI

FHRA pidättää itsellään oikeuden muuttaa autojen korimainontaa koskevia ohjesääntöjä.

15 MUUTA HYÖDYLLISTÄ

15.1 LASKUKAAVOJA

Deck Tilavuus (cc)	$\text{Poraus} \times \text{poraus} \times 12.87 \times \text{deckin korkeus}$
Hevosvoimat HV	$(\text{RPM} \times \text{vääntö}) / 5.252$
Kannentiivisteiden (cc) tilavuus	$\text{Poraus} \times \text{poraus} \times 12.87 \times \text{kannentiivisteiden paksuus}$
Keskimääräinen männän nopeus	$\text{Kampiakselin isku} \times \text{RPM} / 6$
Kiertokankisuhde	$\text{Kiertokangen pituus} / \text{kampiakselin isku}$
Puristussuhde	$\frac{\text{palotilan cc} + \text{tiivisteiden cc} + \text{deckin cc} \times (\text{tilavuus} \times 2.0483)}{\text{palotilan cc} + \text{tiivisteiden cc} + \text{deckin cc}}$
Sylinteritilavuus CID	$\text{Poraus} \times \text{poraus} \times \text{isku} \times 0.7854 \times \text{sylinterien lukumäärä}$
Sylinterin tilavuus	$\pi \times \text{säde}^2 \times \text{korkeus}$
Venttiilin ala	$\text{Venttiilin halkaisija} \times \text{venttiilin halkaisija} \times 0.7854$
Vetopyörästön välityssuhde	$(\text{RPM maaliviivalla} \times \text{renkaan halkaisija}) / (\text{MPH} \times 336)$
Vääntö	$(5.252 \times \text{HP}) / \text{RPM}$
Ympyrän kehä	$\pi \times \text{halkaisija}$
Ympyrän pinta-ala	$\pi \times \text{säde}^2$

	Öljy	1 gal = 7.0 lb
Nesteiden painoja	Bensiini	1 gal = 6.2 lb
	Vesi	1 gal = 8.4 lb

säde²	säde * säde
π (pii)	3,1416

15.2 MUUNTOTAULUKOITA

PITUUS	inch (in)	tuuma	2.54 cm
	foot (ft)	jalka	30.48 cm
	yard (yd)	jaardi	91.44 cm
	mile	maili	1.609 km
PINTA-ALA	square inch	neliötuuma	6.45 cm ²
	square foot	neliöjalka	929 cm ²
TILAVUUS	cubic inch (cu.in/cid)	kuutiotuuma	16.39 cm ³
	US gallon (gal)	gallona (US)	3.785 l
	quart (qrt)	1/4 gallona	0.946 l
PAINO, VOIMA, PAINE	pound (lb)	naula, pauna	0.4536 kg
	ounce (oz)	unssi	28.35 g
	horse power (hp)	hevosvoima	0.7457 kW
	feet pound (ftlb)	jalkanaula, jalkapauna	0.138 kpm
	feet pound (ftlb)	jalkanaula, jalkapauna	1.11524 Nm
	pounds per square inch	pauna/neliötuuma	6.895 kPa = 0.06895 bar (psi, lb/sq.in)

15.3 SFI SPESIFIKAATIOT

*** Uusintatarkistettava kun SFI-luokitus muuttuu sekä aina muutostöiden jälkeen.

SFI	Tuote	VOIMASSA	
		7.50 s ja nopeampi	Kansalliset ryhmät
1.1	Yksilevykytkin & vauhtipyörä	-	-
1.2	Monilevykytkin & vauhtipyörä, E.T., Comp, PRO 8.50 s. Hitaammat ahtamattomat ei jälkitarkastusta	4 vuotta	4 vuotta
1.3	Monilevykytkin & vauhtipyörä PM, TMD, TMFC, PRO, TF, 1 vuosi	2 vuotta	4 vuotta
1.4	Monilevykytkin & vauhtipyörä, PM, TMD, TMFC	2 vuotta	4 vuotta
1.5	Monilevykytkin & vauhtipyörä (ahtimet, N ₂ O)	2 vuotta	4 vuotta
2.1A	Takamoottoridragsterin runko, 5.99 s ja nopeampi, TMD (mukaan lukien siipi ja taka-akselin kiinnitys)	***	
2.2C	Etumoottoridragsterin runko, 5.99 s ja nopeampi, TMD	***	
2.3T	Takamoottoridragsterin runko, TF (mukaan lukien taka-akselin kiinnitys)	***	
2.4D	Etumoottoridragsterin runko, 6.00 – 7.49 s, Comp A/D, B/D, C/D, A/ED, B/ED, A/ND, B/ND	***	
2.5E	Takamoottoridragsterin runko, 6.00 – 7.49 s	***	
2.6C	Etumoottoridragsterin runko, 7.50 s ja hitaampi	***	
2.7E	Takamoottoridragsterin runko, 7.50 s ja hitaampi	***	
3.2A/1, 3.2A/5	Ajopuvun takki (myös housut, jos sisältyvät)		
3.2A/15	Ajopuku	Ehjä hyväkuntoinen	Ehjä ja hyväkuntoinen
3.2A/20	Ajopuku	Ehjä hyväkuntoinen	Ehjä ja hyväkuntoinen
3.3,3.3/10	Niskakauluri ja kypärähuppu ym.		
3.3/1	Käsineet, Kengät		
3.3/5	Käsineet, Kengät, Saappaat		
3.3/15	Käsineet, Saappaat		
3.3/20	Käsineet, Saappaat		
4.1	Automaattivaihteistonsuoja, joustamaton	5 vuotta	8 vuotta
	Automaattivaihteistonsuoja, joustava	- 5 vuotta	- 5 vuotta
6.1	Kytkimen suoja 1.1 & 1.2 kytkimille (enintään kaksi levyä tai kolme levyä 8" halkaisija max.)	- FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta	- FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta
6.1W	Kytkimen suoja 1.1 & 1.2 säätöluukulla	FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta	FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta
6.2	Kytkimen suoja 1.2, 1.3, 1.4 & 1.5 kytkimille (titaaninen, tarkista valmistajalta saattaa olla 1 vuosi)	FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta	FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta
6.3	Kytkimen suoja 1.2, 1.3 & 1.4 kytkimille (tarkista valmistajalta, saattaa olla 1 vuosi)	- FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta	- FIA katso valmistajan ohje osan tarrasta

SFI	Tuote	VOIMASSA	
		7.50 s ja nopeampi	Kansalliset ryhmät
7.1	Moottorin alasuoja	Ehjä ja hyväkuntoinen	Ehjä ja hyväkuntoinen
7.2	Moottorin alasuoja	Ehjä ja hyväkuntoinen	Ehjä ja hyväkuntoinen
10.1G	TMFC runko	***	***
10.2A	Altered runko 6.00 – 7.49 s	***	***
10.3	Altered runko 7.50 s ja hitaampi		***
10.4B	Sivuohjausroadster 9.99 s ja nopeampi	***	***
10.5A	FC runko, 4.99 s ja nopeampi	***	
14.1	Ahtimen pidikkeet (Roots)	- FIA 4 vuotta	- FIA 4 vuotta
14.2	Ahtimen pidikkeet (Roots)	- FIA 4 vuotta	- FIA 4 vuotta
14.21	Ahtimen pidikkeet (Screw)	- FIA 4 vuotta	- FIA 4 vuotta
14.3	Ahtimen pidikkeet (Top Fuel)	4 vuotta	
14.4	Venttiilikannen suoja	4 vuotta	
14.5	Imusarjan räjähdysuoja	4 vuotta	
15.1	Takavanteet, TMD, TMFC, PS ja PM		
15.2	Etuvanteet		
15.3	Takavanteet	FIA 4 vuotta	
15.4	Takavanteet, TF, FC	FIA 2 vuotta	
16.1 – 16.5	Turvavyöt, FIA ryhmät	2 vuotta	
16.1 – 16.5	Turvavyöt, muut ryhmät	4 vuotta	Huomioi kansalliset poikkeukset, katso kohta 14.10.5 KULJETTAJAN KIINNITYS JA TURVAVYÖT
17.1	Sammutusjärjestelmä	2 vuotta	2 vuotta
18.1	Värinänvaimennin		
23.1	Imusarjan pullahduspaneeli		
25.1H	Umpikoriauton runko, 7.49 s ja nopeampi, enintään 1270 kg, katso ryhmäkohtaiset säännöt	***	
25.2C	Umpikoriauton runko, 6.00 – 7.49 s, enintään 1452 kg painava auto, katso ryhmäkohtaiset säännöt	***	
25.3C	Umpikoriauton runko, 6.50 – 7.49 s, enintään 1633 kg painava auto		***
25.4C	Umpikoriauton runko, 7.50 – 8.49 s, enintään 1633 kg painava auto		***
25.5D	Umpikoriauton runko, 7.50 – 8.49 s, alkuperäinen tai muutettu lattia ja rintapelti, alkuperäisellä rungolla tai itsekantavalla korilla enintään 1633 kg painava auto		***
25.6A	Umpikoriauto/truck alkuperäisellä tai alkuperäistä vastaavalla lattialla tai tulipellillä varustettu rungollinen tai itsekantavalla korilla 7.99 – 8.49 s enintään 2267kg (5000 lbs.)		***

SFI	Tuote	VOIMASSA	
		7.50 s ja nopeampi	Kansalliset ryhmät
27.1	Ikkunaverkko	Ehjä ja hyväkuntoinen	Ehjä ja hyväkuntoinen
	Ikkunaverkko FIA ryhmät	Ehjä ja hyväkuntoinen	
28.1	Polttoainesäiliö		
28.3	FIA 5 vuotta		
29.1	Automaatin vetolevy	10 vuotta FIA 3 vuotta	N/A FIA 3 vuotta
29.2	Automaatin vetolevy "High Horsepower"	3 vuotta	3 vuotta
29.3	Automaatin vetolevy, diesel ajoneuvot	3 vuotta	3 vuotta
30.1	Automaatin vetolevyn suoja	5 vuotta	8 vuotta
34.1	Ahdin (Screw)	3 vuotta	3 vuotta
38.1	Pään ja niskan tuki (HANS)	5 vuotta	5 vuotta
42.1	Ohjauspyörän keskiö		
43.1	Kardaani		
45.1, 45.2	Turvakaari- / kehikko putken pehmuste		
49.1, 49.2	TF taka- ja etusiiven perusosa	5 vuotta	
54.1	Paloeristyspinnoite		
61.1	Turboahdin PM	5 vuotta	

15.4 FHRA 2026 VAATIMUSTAULUKKO

Tuote	Aika (s)	6.00 – 7.49 s	7.50 – 9.99 s	10.00 – 10.99 s	11.00 – 11.49 s	11.50 – 13.99 s	14.00 s tai enemmän
Ahtimen pidikkeet		P	1:13	1:13	1:13	1:13	1:13
Ajoasu		P	P	P	P	10:10	10:10
Automaatin peruustusvaihdelukko		P	P	P	P	P	P
Automaatin suoja (SFI 4.1)		P	P	P	2:16	2:16	2:16
Automaatin vetolevy (SFI 29.1)		P	P	2:16	2:16	2:16	2:16
FHRA runkokatsastus			P				
Ikkunaverkko (umpikori)		P	6:3 / 10:3	6:3 / 10:3	6:3 / 10:3	6:3 / 10:3	6:3 / 10:3
Jarruvarjo		P	P	4:8	4:8	4:8	4:8
Kaaren / kehikon pehmuste		P/SFI	P/SFI	P/SFI	P	10:6	10:6
Kardaanilenkki		P	P	P	P	2:4	2:4
Kypärä		P	P	P	P	P	10:7
Kytkimensuoja (SFI 6.1/6.2)		P	P	P	P	2:12	2:12
Käsivarsihihnat (avokori)		P	P	P	P	10:3	10:3
Lisenssi		P	P	10:4	10:4	10:4	10:4
Nesteiden ylivuotosäiliö		P	P	P	P	P	P
Niskakauluri				10:8	10:8	10:8	10:8
Painepullo 124 Bar (DOT 1800)		P	P	P	P	P	P
Pään- ja niskan tuki (HANS/FHR)		P	P	10:8	10:8	10:8	10:8
Päävirtakatkaisija		P	P	8:4	8:4	8:4	8:4
SFI runkokatsastus							
Takavalo		P	P	P	P	P	P
Teräsvetoakselit		P	P	P	2:13	2:13	2:13
Turvakaari				P	P	4:7*	4:10
Turvakehikko		P	P	P	4:11	4:11	4:11
Turvavyöt (SFI 16.1)		P	P	P/10:5	P/10:5	P/10:5	P/10:5
Vaihteiston suojakaukalo		P					
Vauhtipyörä / Kytkin (SFI 1.1/1.2)		P	P	P	P	2:3	2:3
Vetolevyn suoja (SFI 30.1)		P	P	2:16	2:16	2:16	2:16
Värinävaimennin (SFI 18.1)		P	P	P	S	S	S

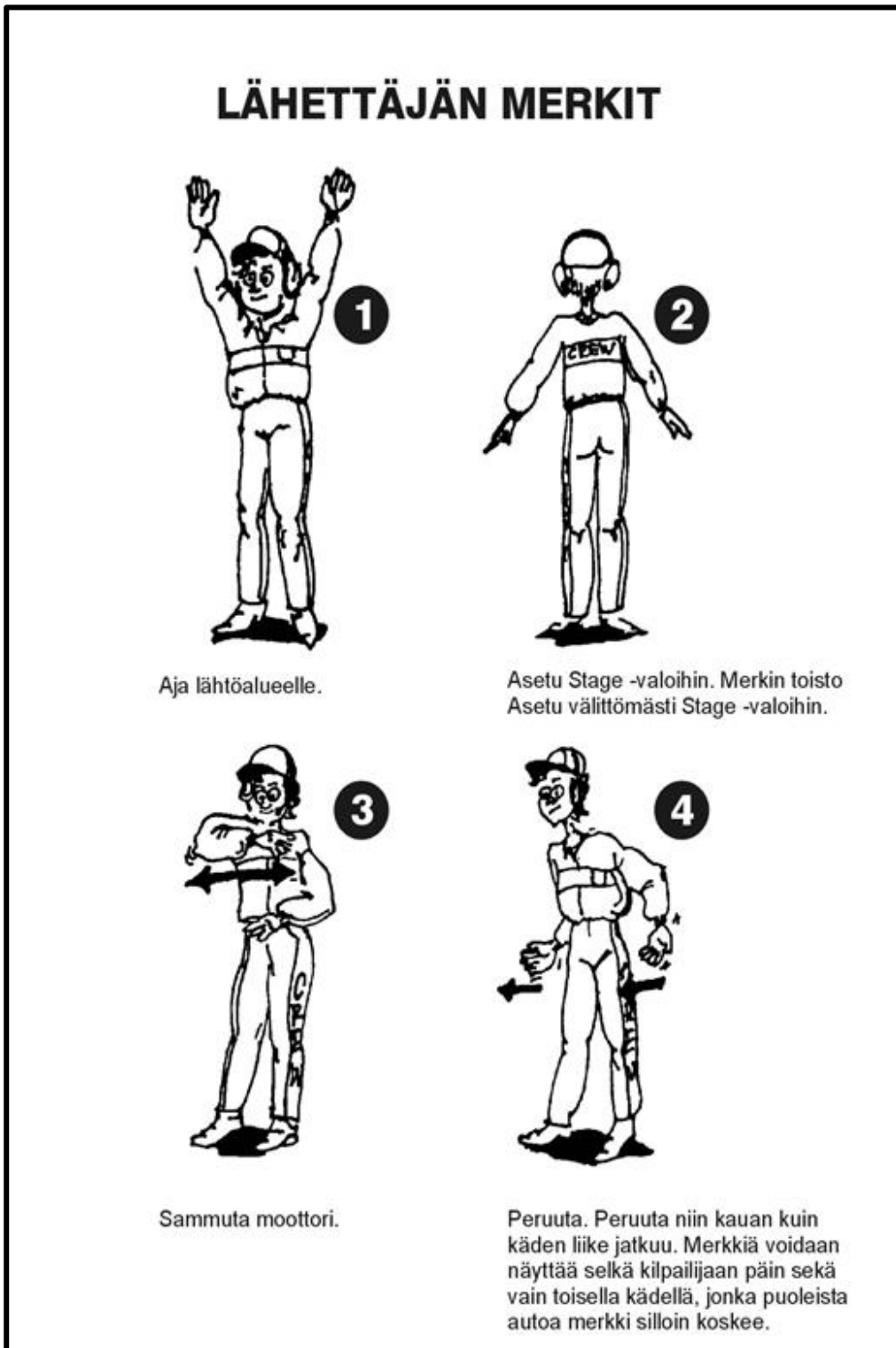
P = Pakollinen Numerointi tarkoittaa sääntökirjan tekniset yleissäännöt kappalenumeroa
S = Sallittu * Street säännöt

Tämä taulukko on vain ohjeellinen eikä korvaa tai kumoa FHRA sääntökirjan määräyksiä

15.5 SANASTO

Sana	Tarkoitus
Aftermarket	Jälkituotanto
Big block	Isolohko
Bore	Poraus, sylinterin halkaisija
Cfm, cubic feetperminute	Kuutiojalkaa minuutissa
Cid, cubic inch displacement	Iskutilavuus kuutiouumina
Compression ratio	Puristussuhde
Cowl induction	Ulkoilman sisäänotto painealueelta tuulilasin etupuolelta
Fuel injection	Polttoaineen ruiskutus
Full size	Täysikokoinen, isokorinen
Heavy duty	Vahvistettu
Highperformance	Suuritehoinen suorituskyky
Highriser	Korkea imusarja
Line lock	Järjestelmä, jolla ohjataan jarrupaine ainoastaan etujarruihin
Mph, miles per hour	Mailia tunnissa
OEM	Original Equipment Manufacturer, alkuperäisosavalmistaja
Ohv, overhead valve	Kansiventtiilimoottori
Optional	Valinnainen
Overbore	Yliporattu
Performance	Suorituskyky
Ram air	Ulkoilman sisäänotto kaasuttimeen, yleensä etupäästä
Rpm / revs per minute	Kierrosta minuutissa
Scoop	Ilmanottoaukko
Slicks	Kuvioton, pehmeästä kumiseoksesta valmistettu kisarengas
Small block	Pikkulohko
Strip	Kiihdytysajorata
Stroke	Iskun pituus
Throttle stop	Laite, joka lukitsee kaasuläpän haluttuun kierroslukuun
Torque	Vääntömomentti
Transbrake	Lukitsee vaihteiston lähtöhetkellä
Transmission	Vaihteisto
Wheelie bars	Liian keulimisen estävät tangot, joiden päissä pienet pyörät

15.6 LÄHETTÄJÄN MERKIT



Kuva 25: Lähetäjän merkit

15.7 KUVAT TARROISTA

15.7.1 ILOKAASU -TARRA



100

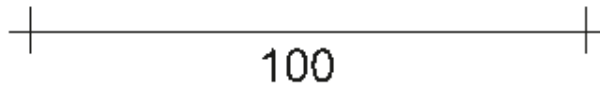
Kuva 26: Ilokaasu -tarra

15.7.2 JUNIORI RYHMÄ CM -TARRA

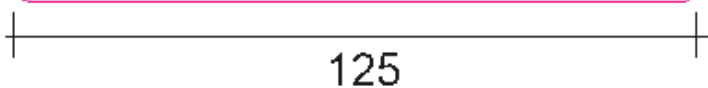
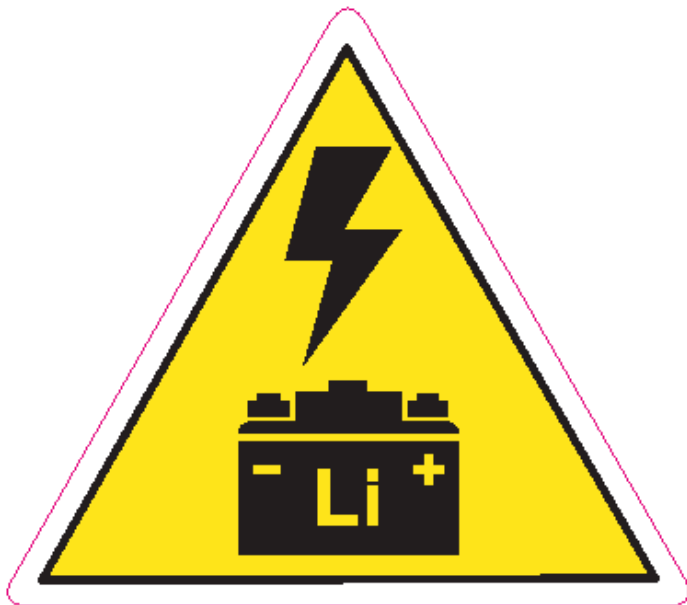


90

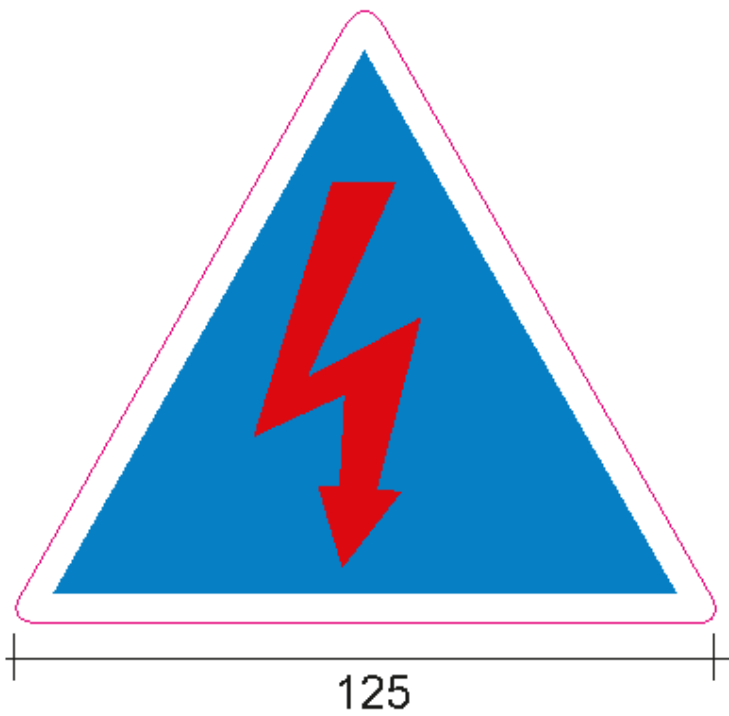
Kuva 27: Juniori ryhmä CM -tarra

15.7.3 METANOLI -TARRA

Kuva 28: Metanoli -tarra

15.7.4 LITIUM AKKUJEN MERKINTÄ -TARRA

Kuva 29: Litium akkujen merkintä -tarra

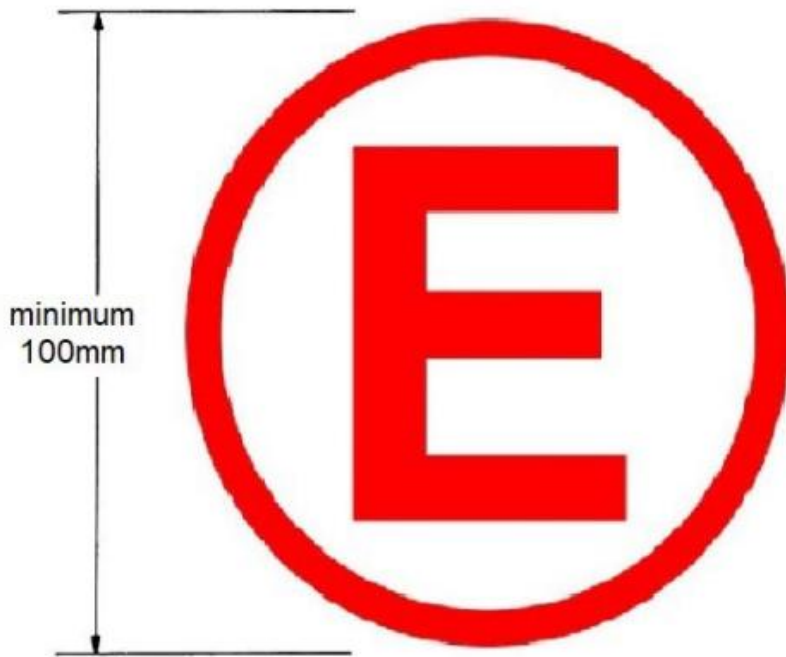
15.7.5 PÄÄVIRTAKATKAISIN -TARRA

Kuva 30: Päävirtakatkaisin -tarra

15.7.6 PAINEPULLO -TARRA

Kuva 31: Painepullo -tarra (kaksi eri vaihtoehtoa)

15.7.7 SAMMUTUSJÄRJESTELMÄ -TARRA



Kuva 32: Sammutusjärjestelmä -tarra