

Sisällys

1. [Alkusanat](#)
2. [Kilpailukutsu ja ennakoilmoittautuminen](#)
3. [Kilpailulisenssi ja huoltajalisenssi](#)
4. [Erälistat](#)
5. [Saapuminen kilpailupaikalle](#)
6. [Varikko](#)
7. [Ilmoittautuminen paikan päällä](#)
8. [Kidetaajuus](#)
9. [Rengastarrat](#)
10. [Harjoittelu kisaradalla ennen kilpailun alkua](#)
11. [Ajajakokous](#)
12. [Transponderi](#)
13. [Eräharjoitus](#)
14. [Aika-ajot](#)
15. [Finaalit](#)
16. [Stop and go -rangaistus eli stoppari](#)
17. [Radiosäilö](#)
18. [Katsastus](#)
19. [Nostovuoro](#)
20. [Tulostaulu](#)
21. [Palkintojenjako](#)
22. [Yleisiä ohjeita ajamiseen](#)
23. [Sadekeli](#)
24. [Vuoden 2003 SM- ja NM-kilpailun voittajat](#)
25. [Loppusanat](#)



Alkusanat

RC-pienoisautoharrastuksen kaikkein paras osa on kilpailutoiminta. Jokaisessa meissä asuu pieni tai vähän suurempi kilpailuvietti, ja tässä se pääsee esiin hausalla, mutta jännittävällä tavalla.

Kaksi tärkeintä perusohjetta kilpailemiseen on, että sitä ei pidä ottaa liian vakavasti, eikä kilpailuihin osallistumistaan tarvitse lainkaan epäroida, jos se vähänkään kiinnostaa. Ensimmäiseen kilpailuunsa osallistuvan ei missään nimessä pidä tuntea oman osaamisensa tai pärjäämisensä suhteen stressiä, vaan pitää muistaa, että kaikki maailmallakin hyvin tunnetut suomalaiset rc-tähdet ovat joskus olleet ensimmäisissä kisoissaan, vaatimattomalla kalustolla ja kompuroivalla ajotaidolla, ja sydän pamppaillen.



Seuraavilla sivuilla on käytännön tietoja kilpailuista. Ensikertalaiselle niissä tulee vastaan paljon uusia asioita, jotka ehkä tuntuvat mahdottomilta ymmärtää tai muistaa. Totuus on kuitenkin toisenlainen: kilpailutapahtuma on hyvin selkeä, ja siellä pärjää, vaikka ei olisi mitään ohjeita lukuunkaan, kuten useimmat eivät aloittaessaan olekaan.

Tämän oppaan tarkoitus onkin antaa tietoa asioista sellaiselle, joka niihin haluaa etukäteen tutustua. Tai auttaa selventämään kisoissa käyneille, joko kilpailijana tai katsojana, mistä eri asioissa siellä oikein oli kysymys.

Opas on kirjoitettu ja kuvitettu sähkö-touring-autojen kilpailuja ajatellen, mutta monilta osin se vastaa myös muiden rc-autoilulajien käytäntöjä.

Mutta aloitetaanpa.

Kilpailukutsu ja ennakoilmoittautuminen

Kilpailukutsut ovat nähtävissä RC-Maailman ja Rc-netin keskusteluforumissa 2-4 viikkoa ennen kilpailua:

<http://forum.wmhost.com/>

Kirjallisia kutsuja jaetaan yleensä myös rc-kerhoissa ja edellisten kilpailuiden yhteydessä.

Ennakoilmoittautuminen suoritetaan kilpailukutsussa annetun ohjeen mukaisesti, tiettyyn ajankohtaan mennessä, joko sähköpostilla tai kirjallisesti. Ilmoitettavat tiedot ovat nimi, seura, luokka, pyydetty määrä 27 MHz- tai 40 MHz -radiotaajuuksia, sekä yhteystiedot. Alle 16-vuotiaiden kilpailijoiden ilmoittautumisessa on oltava holhoojan allekirjoitus.

SM/NM-sarjan kilpailuissa vaaditaan vähintään neljä radiotaajuutta, joiden perusteella erien laatijat jakavat autot alkueriin siten, että samaan erään ei tule kahta samaa taajuutta käyttävää autoa.

Mikäli kilpailuun, johon on ilmoittautunut, ei pääsisikään osallistumaan, on siitä ilmoitettava viipymättä kilpailun järjestäjälle.

Kilpailulisenssi ja huoltajalisenssi

Osallistuminen muihin kuin kerhokisoihin (=harjoituskilpailuihin) edellyttää voimassa olevaa kilpailulisenssiä. Alle 18-vuotiailta kilpailijoilla on lisäksi oltava mukana huoltaja, jolla on voimassaoleva huoltaja- tai kilpailulisenssi. Huoltajan ei tarvitse olla oma isä tai äiti, vaan sellaiseksi kelpaa esim. paikalla olevan kisakaverin huoltaja, tai vaikka täysi-ikäinen kerhokaveri, kunhan hänen kanssaan on asiasta sovittu.

Kilpailulisenssin hinta on 24€johon sisältyy kilpailuissa ja kilpailumatkoilla voimassa oleva ryhmätapaturmavakuutus. Lisenssi tilataan AKK:sta, ja sen edellytyksenä on kuuluminen johonkin AKK:n alaiseen seuraan. (<http://www.akk-motorsport.fi/lisenssit/lisenssilomakkeet/>)

Erälistat

Kilpailun erälistat julkaistaan RC-Foorumissa yleensä paria päivää ennen kisoja. Sieltä jokainen ilmoittautunut voi etukäteen katsoa, mihin alkuerään hänet on sijoitettu. Esillä on myös kilpailun aikataulu, josta näkee omien harjoitus- ja alkueriensä tarkat kellonajat.

Joskus alkuerissä käytettävät kidetaajuudet ovat nähtävänä jo erälistojen yhteydessä, mutta on myös tavallista, että vasta kisapaikalla saa tietää, mitä ennakoilmoittautumisen yhteydessä antamistaan kidetaajuuksista on lupa käyttää.

Saapuminen kilpailupaikalle

Kilpailupaikan ovet aukeavat noin tuntia ennen kilpailun alkua. Paikalle on hyvä saapua viimeistään puolisen tuntia ennen kilpailun virallista alkamisajankohtaa, jolloin ehtii hyvin perustaa ”leirinsä” ja lataamaan ensimmäisen akkunsaa, ellei ole sitä jo valmiiksi tehnyt.

Kilpailukutsussa on kerrottu, mitä tarvikkeita ja palveluja on tarjolla järjestäjien puolesta, kuten sähkö, pöydät tuolit ja buffetti. Useimmiten kilpailijoita pyydetään tuomaan mukanaan omat pöytänsä, tuolinsa ja jatkojohtonsa. Kesäkilpailuihin on syytä varautua ottamaan mukaan myös jonkinlaisen sadesuojan, jolla tarvikkeet ja sähkölaitteet ovat nopeasti peitettävissä.

Varikko

Kilpailijoiden käyttöön on aina varattu varikkoalue, jossa autojen huolto- ja korjaustoimet sekä akkujen lataaminen tapahtuu. Joskus kilpailujärjestäjien toimesta varikolla on valmiiksi pöydät ja tuolit, mutta ne on myös varauduttava itse tuomaan, milloin kilpailukutsussa on niin sanottu.



Ilmoittautuminen paikan päällä

Harjoituskierrosten jo pyöriessä tapahtuu ilmoittautuminen ja kilpailumaksun maksaminen kisajärjestäjille. Kilpailulisenssit tarkistetaan ilmoittautuessa. Tällöin kilpailija saa kilpailu-ohjelman erälistoineen (luettelo kaikista osanottajista) ja aikatauluineen, tarvittaessa numerotarrat autoonsa sekä rengastarrat.

Kidetaajuus

Viimeistään ilmoittautuessaan kilpailija saa tietää, mitä antamistaan radiotaajuuksista hän saa ohjattujen harjoittelu- ja aika-ajoerien aikana käyttää.

Huom. Taajuus saattaa muuttua finaaliin, koska osanottajat jakautuvat niihin eri tavalla kuin alkuerissä, alkuerätulostensa mukaan. Alkuerien jälkeen onkin tauko, jonka aikana kilpailujärjestäjät tekevät finaalien erälistat ja tarkistavat, että niihin ei tule samoja taajuuksia. He kutsuvat tauon aikana luokseen ne kilpailijat, joiden kohdalla radiotaajuuden vaihto on välttämätön. Periaatteena tällöin on, että kahden saman taajuuden sattuessa erään, alkuerien perusteella paremmin sijoittunut saa pitää sen taajuuden, joka hänellä oli alkuerissä.

Rengastarrat

Kilpailuissa on yleensä sallittua käyttää kahta rengassarjaa, siis 2 x 4 rengasta. Valvonnan helpottamiseksi kilpailun järjestäjät merkitsevät jokaisen kilpailijan renkaat. Yleisimmin tämä tapahtuu ns. rengastarroilla, pienillä tarraliuskoilla, jotka saadaan ilmoittautumisen yhteydessä paikan päällä. Kilpailijan on itse kiinnitettävä ne renkaidensa vanteisiin, ja ne tarkistetaan erien välillä katsastusten yhteydessä. Jos rengastarra tällöin puuttuu, kilpailijan tulos kyseisessä erässä hylätään. Lisäksi käytössä saattaa olla renkaiden ”sinetöinti” pienellä tipalla kynsilakkaa, mutta se tapahtuu aina kisajärjestäjien toimesta. Vuoden 2004 ainoa sallittu rengastyyppe on Take-Off CS-27.

Ulkoratakaudella säännöt sallivat myös sadekelirenkaiden käytön niissä erissä, jotka kilpailun johdon ilmoituksella ovat ”märkiä”. Sadekelirenkaat saavat olla minkälaiset tahansa, yleisimmin käytetään ns. käärme kuvioista rengastyyppejä, joka on näkyvissä yhdessä luvun ”Sadekeli” kuvista.



Harjoittelu kisaradalla ennen kilpailun alkua

Kilpailun alussa on aina mahdollisuus harjoitteluun, normaalien erien pituisissa jaksoissa. Se voi olla toteutettu joko ns. vapaina tai ohjattuina harjoituksina.

Vapaisissa harjoituksissa (kerhokisat) paikka sopivassa harjoitusvuorossa varataan ilmoitus- taululla olevalta listalta, kirjoittamalla siihen oma kidetaajuutensa ja nimensä. Tällöin on varmistettava, että samaa taajuutta ei kukaan muu ole jo aiemmin varannut samalle harjoitteluajalle.

Ohjatuissa harjoituksissa (SM/NM-sarjan kilpailut ja muut suuret valtakunnalliset kilpailut) harjoitusajat on jaettu alkuerien jakoa noudattaen, ja ne on ilmoitettu kilpailuaikataulussa. Tällöin on lupa käyttää ainoastaan sitä kidetaajuutta, minkä kilpailujärjestäjät ovat kullekin kilpailijalle alkueriä varten varanneet. Sen voi käydä erikseen kysymässä, ellei ilmoittautumista ole vielä tehnyt.

Ajajakokous



Harjoitteluajan päätyttyä, ennen alkueriä pidetään kymmenisen minuuttia kestävä ajajakokous, jossa kilpailun johto esittelee kisajärjestäjät tehtävineen, kertoo kilpailussa noudatettavista käytännöistä, kuten nostovuoroista, stop-and-go –rangaistuksen käytöstä jne. Tällöin on mahdollisuus kysyä, jos jokin asia on epäselvä.

Ajajakokoukseen osallistuminen on kilpailijoille pakollista.

Transponderi

Ajanottoa varten jokainen auto saa transponderin eli ”ponderin”, joka maalilinjan ohittaessa antaa siinä olevaan sähkölankasilmukkaan sykäyksen. Jokaisesta sykäyksestä autolle rekisteröityy yksi kierros, ja sykäysten välisestä ajasta lasketaan kierrosaika sekunnin sadasosan tarkkuudella.



Kilpailija on itse velvollinen noutamaan ponderin (noudetaan edellisen erän vielä ajaessa, koska pondereita on käytössä kaksi sarjaa 2 x 10kpl), kiinnittämään sen autoonsa, ja palauttamaan välittömästi eränsä loputtua.

Käytäntönä on joskus, että ponderi annetaan vasta, kun auto on tarkastettu ja hyväksytty katsastuksessa, jolloin siihen kuluva aika ja katsastuksessa mahdollisesti oleva pieni jono on syytä huomioida, ettei myöhästyisi omasta erästään.

Eräharjoitus

Eräharjoitus, mikäli sellainen ajetaan, on vähintään normaalin erän pituinen ajoharjoitus, jonka tarkoituksena on todeta, että kidetaajuuksien jako on tehty oikein, sekä tarkistaa, esiintyykö autoissa radiohäiriöitä. Jokaisen kilpailijan on tästä syystä oltava ajajakorokkeella oman eräharjoituksensa ajan, ohjaimensa virta kytkettynä, vaikka ei itse ajaisikaan.

Auton lähtöpaikka eräharjoitukseen on vapaa, ja lähteminen tapahtuu omaan tahtiin sen jälkeen, kun siihen on annettu kuulutuksella lupa.

Eräharjoituksessa autoon on kiinnitetty transponderi, jonka avulla autolle mitataan kierrosajat. Kunkin auton paras yksittäinen kierrosaika ratkaisee lähtöjärjestyksen ensimmäiseen aika-ajoerään.



Alkuerät eli aika-ajot

Alkuerien tarkoituksena on määrittellä osanottajien sijoittelu eri finaaliin (A-finaali, B-finaali jne.) ja määrätä lähtöjärjestys niissä. Tämä tapahtuu paremmuusjärjestyksessä, eli jokaisen kilpailijan parhaan aika-ajotuloksen perusteella. Lisäksi aika-ajot tietenkin suovat tilaisuuden auton säätämiseen, radan ajolinjojen harjoitteluun, ja oman ajon vertailuun kilpakavereihin nähden.

Alkuerien lukumäärä vaihtelee. Kerhokisoissa ajetaan 2 tai 3 alkuerää, suurissa kansallisissa kilpailuissa 3 tai 4, ja SM/NM-kilpailuissa 4 tai 5.



Autojen ollessa valmiina, vapaasti ryhmittyneinä radalla lähtömaalilinjan edessä, kuulutus kertoo etukäteen lähtöjärjestyksen. Järjestys määräytyy ensimmäisessä alkuerässä eräharjoituksen nopeimman kierrosajan perusteella, ja myöhemmissä alkuerissä edellisten erien tulosten paremmuusjärjestyksen perusteella. Autot lähtevät kuulutuksista yksittäin liikkeelle, noin sekunnin välein, ja jokaiselle kilpailijalle lasketaan oma henkilökohtainen aika siitä hetkestä lähtien, kun hänen autonsa ylittää lähtölinjan.

Perussääntö aika-ajoja ajettaessa on, että jokainen kilpailee kelloa vastaan, ei toisiaan vastaan. Jokainen kilpailija on aina velvollinen antamaan tilaa takanaan olevalle selvästi nopeammalle autolle! Niin todellakin kannattaa tehdä, sillä ohitusyritykset ilman ”yhteispeliä” johtavat yleensä molempien osapuolten vahinkoon ja ajan menetykseen kummallakin.

Tulos aika-ajoerässä määräytyy ajetusta kierrosmäärästä ja ajoajan ylittävistä sekunneista.

Esim. 5 minuuttia kestävässä erässä auto on maalissa, kun se 5 minuutin ajoajan täytyessä seuraavan kerran ohittaa maalilinjan. Aina on siis jatkettava ajoa vaikka kuulutus kertoo ajoajan täyttymisestä, kunnes kaikkien autojen ilmoitetaan tulleen maaliin.

Tulos ilmoitetaan esim. "24 kierrosta 5:08:00", jolloin autolla oli 23 kierrosta jo täynnä ajoajan täytyessä, ja se ylitti maaliviivan 8 sekuntia tämän jälkeen, jolloin ajetuksi kierrosmääräksi tuli 24.

Paremmuusjärjestys määräytyy sen mukaan, kuka on ajanut eniten kierroksia, ja saman kierrosmäärän ajaneiden kesken sen mukaan, kenellä on pienin aika (=vähiten sekunteja 5 minuutin päälle, tässä esimerkissä 8 sek).

Oman ajoerän jälkeen palautetaan transponderi, viedään auto katsastustarkastukseen, ohjain radiosäilöön, ja mennään seuraavan erän nostajiksi etukäteen merkityille paikoille. Kun sekin erä on ajettu, oma auto noudetaan katsastuksesta, jonka jälkeen voi mennä varikolle tai katsomaan muiden ajoa, ihan miten haluaa. Mutta ennen seuraavaa omaa erää, joka on noin tunnin kuluttua, on ladattava seuraava akku, ehkä huollettava autoa, ja laitettava renkaihin pitoainetta. Renkaiden liimaukset ja auton kunto kannattaa opetella tarkistamaan aina hyvissä ajoin ennen jokaista erää.

Finaalit

Aika-ajojen perusteella kaikki saman luokan autot laitetaan paremmuusjärjestykseen, ja jaetaan A-finaaliin, B-finaaliin jne. niin pitkälle kuin osanottajia riittää. Kun kilpailujärjestäjät ovat laatineet finaali-erälistat aika-ajotuloksien perusteella, ne kuulutetaan, ja asetetaan nähtäviksi ilmoitustaululle. Jos kilpailijalla on aihetta huomautukseen finaali-erien suhteen, se täytyy tehdä viipymättä listojen esillepanon jälkeen.

Finaalin lähdöt tapahtuvat Formula-malliin lähtöruuduista, joko ruutulippulähetyksellä tai äänimerkillä. Kumpi tapa on käytössä, kerrotaan ajajakokouksessa. Lippulähetyksessä, autojen ja ajajien ollessa valmiit, lähettäjä nostaa lipun suoraan ylös merkiksi siitä, että lähtöhetkeen on aikaa noin 30 sekuntia. Kun lippu laskeutuu vaakasuoraan ja pysähtyy siihen hetkeksi, on aikaa noin 15 sekuntia. Tästä lippu laskee hitaasti maahan/lattiaan asti, se viivähtää siinä hetken, ja nousee 1-5 sekunnin kuluessa nopeasti ylös. Se on lähtömerkki.

Vinkkinä lähtötapahtumasta aloitteleville: on tavallinen virhe kiihdyttää auto lähtösuoralla täyteen vauhtiin ja rysäyttää ensimmäiseen mutkaan hidastavien autojen päälle. Vanha totuus on, että kilpailua ei ratkaista ensimmäisessä mutkassa, vaan se kannattaa opetella ajamaan rauhallisesti. Ei ole kuitenkaan harvinaista nähdä kokeneimpienkin kilpailijoiden kolaroivan tässä tilanteessa, koska autot ajavat hyvin lähekkäin.



Erän voittaja on se, jolla on eniten ajettuja kierroksia, kun ajoajan täytyttyä kilpailijat ajavat maalilinjan yli. Saman kierrosmäärän ajaneiden kesken paremmuuden ratkaisee maalintulojärjestys.

Finaali-erien määrä vaihtelee kilpailun mukaan. Kerhokisoissa voidaan ajaa 2-3 finaali-kierrosta, kun taas isommissa kilpailuissa ja SM/NM-sarjassa A-finaali ajaa aina 3 kertaa ja muut finaali-erät 2 kertaa.

Lopputuloksia varten finaali-erien sijoitukset lasketaan yhteen ja kunkin luokan ja erän tulokset määräytyvät yhteispisteiden perusteella. A-finaalissa, sekä kaikissa kolmen finaali-kierroksen kilpailuissa jokaisen kilpailijan huonoin sijoitus jätetään huomiotta.

Erien välissä ollaan jälleen yksi erä nostovuorossa, huolletaan autoa ja valmistaudutaan seuraavaan erään. Ja turistaan kavereiden kanssa.



Ensikertalaisille saattaa tulla yllätyksenä, että erien lähtöajoilla on minuutintarkka aikataulu. Tämä on välttämättömyys, koska kisapäivän aikana ajetaan yhteensä 50-70 erää, ja aikataulun toteutumiseksi siitä on pidettävä tiukasti kiinni. Ei ole harvinaista, että kokematon kuski herää lataamaan akkuaan liian myöhään, tai ei saa autoaan lähtövalmiiksi oman eränsä alkuun mennessä. Eikä tarvitse olla niin kokematonkaan, sillä varmasti jokainen on kokenut tilanteen joskus. Pientä joustoa myöhästelijöille annetaan aikataulun salliessa, etenkin kerho-kisoissa, mutta silloinkin on kysymys vain minuuteista.

Mikäli viime hetkellä huomaa omassa autossaan jotakin ongelmaa, jonka hoitaminen kestää vain lyhyen aikaa, voi aina käydä kysymässä, tai lähettää kaverinsa kysymään, saako muutaman minuutin lisäaikaa, jolloin tilanteesta tiedetään kuuluttaa muille kilpailijoille.

Auton katsastus tapahtuu joskus jo ennen erää, tai sekä ennen että jälkeen erän, jolloin transponderin saa autoonsa vasta hyväksytyin katsastuksen jälkeen. Tällöin katsastuspaikalle kannattaa mennä jo hyvissä ajoin ennen erää, koska siellä on samaan aikaan muitakin.

Stop and go -rangaistus eli "stoppari"

Auton aiheuttaessa syyttömälle kanssakilpailijalle haittaa, kuten kiivaassa ajorytmissä helposti tapahtuu, käytetään kisoissa "stop and go" -rangaistusta ja/tai huomautuksia. Rataan on merkitty "stopparia" varten alue, ja se myös osoitetaan ajajakokouksessa kilpailun alussa.

Rangaistuksen saaneelle kuljettajalle kuulutetaan tästä välittömästi tapahtuman jälkeen, jolloin hänen pitää seuraavan kolmen kierroksen aikana ajaa autonsa stop and go -alueelle ja pysähtyä siihen. Liikkeelle saa lähteä vasta, kun kuulutus antaa luvan: "Aja!". Pysähtymisaika kestää normaalitapauksessa pari-kolme sekuntia.



Tyypillisiä rangaistuksen aiheita ovat:

- varaslähtö finaalierässä
- peräänajo, josta edellä ajanut auto kärsii
- varomaton radalle tulo, josta jokin toinen auto kärsii (kun on itse ajanut ulos radalta, niin paluu sille tapahtuu pienessä paniikissa helposti varomattomasti)
- toistuva tai tahallinen oikaisu
- ajo vasten radan ajosuuntaa
- tien sulkeminen nopeammalta autolta alkuerissä tai kierroksella ohittavalta autolta

Sen sijaan autojen kylkikosketuksesta ei rangaistusta määrätä, vaikka toinen auto ajaisi sen seurauksena ulos, ellei tilannetta ole katsottu tarkoitukselliseksi haitanteoksi.

Toiselle autolle aiheutetun vahingon voi hyvittää myös pysähtymällä heti tapahtuman jälkeen ja odottamalla, että kärsinyt auto pääsee taas jaloilleen ja edelle. Tämä on paitsi hyvin reilua, myös usein sovellettu käytäntö välttää "stop and go".

Yleensä tuomarit pyrkivät seuraamaan kärkiautojen ajoa, ja huolehtimaan siitä, että niiden keskinäinen kilpailu on reilua, ja että ne saavat tilaa ohittaessaan hitaampia autoja kierroksella.

Radiosäilö

Kilpailun ajan kaikki kilpailijat säilyttävät radio-ohjaimensa järjestäjien osoittamassa radiosäilössä, ensimmäisestä alkuerästä tai eräharjoituksesta alkaen. Ohjain haetaan sieltä vasta oman erän alkaessa, ja palautetaan sinne heti oman erän jälkeen.

Tämä sääntö on ainoastaan kilpailun häiriöttömän kulun varmistamiseksi, että kukaan ei varikolla laittaisi radiotaan päälle, mikä aiheuttaisi yllättäviä tilanteita par'aikaa samalla taajuudella ajavalle kilpailijalle.

On tärkeätä merkitä ohjaimen nimensä näkyvään paikkaan, ja mahdollisesti muillakin tavoilla tehdä ohjaimestaan helposti tunnistettavan. Tämä siksi, että radiosäilössä saattaa vierekkäin olla useita samanlaisia ohjaimia, jolloin omansa tunnistaminen helpottuu, ja vaara oman lähettimen joutumisesta erehdyksessä väärälle kilpailijalle pienenee.

Nimi ohjaimessa on tärkeä myös siksi, että lähes jokaisessa kilpailussa joku unohtaa hakea ohjaimensa radiosäilöstä kilpailun päätyttyä.

Katsastus

Kaikissa isoissa kilpailuissa, ja usein pienemmissäkin, suoritetaan autojen katsastus. Se voidaan tehdä periaatteessa milloin vain, mutta yleisenä käytäntönä on, että autot viedään katsastuspaikalle erän jälkeen, kun itse siirrytään seuraavan erän nostajaksi. Nostoerän jälkeen oman erän autot yleensä ovat valmiit noudettaviksi.

Ei ole harvinaista, että katsastus tapahtuu jo ennen omaa ajoerää, ja transponderi luovutetaan vasta hyväksytyä katsastusta vastaan. Tätä varten on tietenkin varattava muutama minuutti ylimääräistä aikaa.

Katsastuksessa tarkastetaan, että auto on sääntöjen mukainen. Sääntökirja sanoo näin:



TS-10 ja TJ-10

- pituus (esikuvan mukaan)
- leveys max. 200 mm
- leveys ilman koria max. 190 mm
- akseliväli max. 273 mm
- korkeus (ajokunnossa) min. 115 mm
- renkaan leveys 18-26 mm
- vanteen halkaisija max. 48 mm
- siipikaaren pituus max. 40 mm
- siiven leveys max. 190 mm
- siiven sivulevy max. 40x25 mm
- siiven takaylitys max. 10 mm
- siiven maksimikulma (esikuvan mukaan)
- minimipaino 1500 g (ilman transponderia)
- ajoakun akkukennojen määrä 6 kpl

Yleisimmin katsastuksessa tarkastetaan auton paino ja korkeus. Mikäli katsastuksessa todetaan, että auto ei ole sääntöjen mukainen, katsastusta edeltäneen erän tulos hylätään. Jos katsastus on tapahtunut ennen erän alkua, on auto tietenkin mahdollista saattaa sääntöjen mukaiseksi ja osallistua erään, mikäli aika tähän riittää.

Yleisin hylkäyssyy katsastuksessa on auton alipainoisuus. Työkalupakissa kannattaakin aina pitää lyijypainoja, joiden tarrakiinnityksillä auton paino on tarpeen vaatiessa nopeasti korjattavissa.

Autot punnitaan useaan kertaan kilpailun aikana, ja joskus joutuu yllätyksekseen huomaamaan sen olevan alipainoinen, vaikka paino edellisessä punnituksessa vielä oli ollut yli 1500g. Tämä johtuu useimmiten eri painoisista akuista, tai sitten autoon vaihdetusta osasta, jonka paino onkin eri kuin poistettu osa. Myös renkaiden insertit saattavat olla eri painoisia.

Vuodesta 2004 lähtien SM/NM-sarjan kilpailuissa noudatetaan EFRA:n sääntöjä akkujen ja korimallien osalta. Mikäli tietoa näistä ei ole, on syytä varmistaa akkuja ja koria ostettaessa, että ne ovat hyväksytyjä malleja.

Nostovuorot



Aika-ajonerissä ja finaalerissä jokaista erää varten on nostajat, joiden tehtävänä on nostaa radalta suistuneet autot mahdollisimman nopeasti takaisin radalle. Nostajat ovat yleensä edellisen erän kilpailijoita: ajettuaan eränsä kuljettajat siirtyvät seuraavalle erälle nostajiksi, heti transponderin palautettuaan ja vietyään autonsa katsastukseen ja ohjaimensa radiosäilöön. Ajajakokouksessa yleensä ilmoitetaan nostovuorokäytännöstä. Nostovelvollisuuden laiminlyönti johtaa kilpailijan parhaimman alkuerätuloksen tai finaalerätuloksen mitätöimiseen.

Nostajat sijoittuvat ympäri rataa sen kriittisimpiin kohtiin, missä ulosajoja helpoimmin tapahtuu. Usein radalle on valmiiksi merkitty numeroin nostopaikat, jolloin kukin kilpailija menee omaa eränumeroaan vastaavalle paikalle.

Nostamisessa on tärkeää, että nostaja ei omalla toiminnallaan aiheuta haittaa muille autoille. Suistuneen auton radalle laitton tulee tapahtua siten, että se ei heti ole lähestyvien autojen tiellä. Jos radalta suistuneen auton nostamiseksi on ylitettävä ajorata, on tärkeämpää katsoa ja varoa lähestyviä autoja kuin kiirehtiä nostamaan autoa radalle.



Tulostaulu



Tulostaulu on tärkeä informaatiokanava. Siellä ovat mm. listat kilpailun osanottajista, aikataulu ja erien tulokset. Jokaisen alkueräkierroksen jälkeen taululle tulee myös yhteenveto tilanteesta, josta näkee, mihin finaali-erään sen hetkisen tilanteen mukaan on sijoittumassa.

Kunkin erän tulokset asetetaan ilmoitustaululle näkyville välittömästi erän jälkeen. Kilpailijoiden on syytä käydä tarkistamassa oma tuloksensa nostovuorosta vapauduttuaan, ja mikäli siinä on huomauttamista, on siitä ilmoitettava välittömästi kilpailujohdolle.

Palkintojen jako

Kaikkien finaali-erien jälkeen kisajärjestäjät laskevat tulokset ja laativat tulosluettelon. Kuulutuksella ilmoitetaan, kun se on asetettu nähtäville, ja siitä hetkestä alkaa sääntöjen mukainen vastalauseen jättämisaika. Mikäli lopputulosten laskennassa havaitsee huomauttamista, on se tehtävä viipymättä.



Kilpailun viimeisenä tapahtumana suoritetaan palkintojenjako. On tavallista, että pitkämatkalaiset haluavat päästä lähtemään kotimatkalleen jo viimeisen ajamansa erän jälkeen, tai jos auto on rikkoutunut jo aiemmin kilpailun kuluessa, eikä kilpailua ole voinut jatkaa. Tällöin on muistettava ilmoittaa kilpailujohdolle poistumisensa, sillä palkintojenjaosta ilmoittamatta poisjääminen voidaan tulkita epäurheilijamaiseksi käytökseksi.

Yleisiä ohjeita ajamiseen



Selvästi nopeammalle autolle, joka on ohittamassa kierroksella, on aina annettava tietä! Aika-ajoissa myös nopeammalle autolle, vaikka se ei olisikaan ohittamassa kierroksella, on annettava tietä. On tuskin olemassa tehokkaampaa tapaa häiritä ja ärsyttää kanssakilpailijoitaan, ja saada itse tumpelon maine, kuin kisailla auton kanssa, joka on ohittamassa kierroksella! Tätä eivät vasta-alkajat aina ymmärrä, koska ovat itsekin yrittämässä ajaa mahdollisimman hyvää tulosta.

Asian tärkeys valkenee vasta sitten, kun on itse samassa tilanteessa: oma ajo sujuu hyvin, takaa-ajajat ovat lähellä, ja sitten hitaammat autot sulkevat tien, eivät päästä ohitse, ja pahimmassa tapauksessa kilkkaavat nopeamman auton ohitusyrityksessä pöpelikköön.

Tien antaminen tapahtuu yksinkertaisesti vähentämällä nopeutta sopivassa kohdassa ja tekemällä ajolinjalle tilaa. Mutkat ovat usein sopivia paikkoja, jolloin väistävä auto hidastaa vähän ja ajaa ulkokaarretta pitkin.

Ohittavan auton kuljettajan pitää kuitenkin antaa hitaammalle tilaisuus väistämiseen. Samoin kuin hitaampi auto menettelee virheellisesti, ellei anna ohitusmahdollisuutta nopeammalle, nopeampi auto tekee virheen yrittäessään ohittaa hitaamman huonossa paikassa heti tämän tavoitettuaan. Näissä tilanteissa tarvitaan aina yhteispeliä ja luottamusta kaveriin.

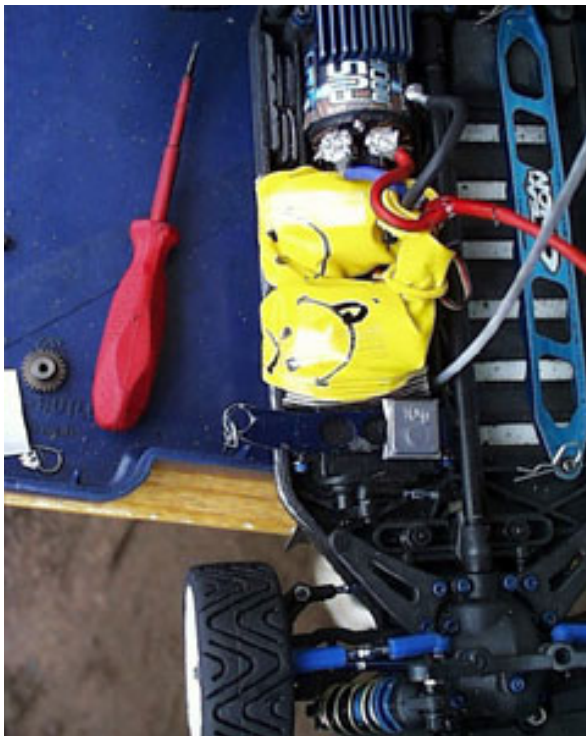


Sadekeli

Ulkoratakaudella ei ole harvinaista, että kilpailun aikana sataa. Jos sade on jo täysin kastellut radan, sadevesi on kerääntynyt lätäköiksi, eikä sääennuste anna toivoa paremmasta, kilpailu voidaan peruuttaa tai keskeyttää kilpailujohdon, tuomariston ja valvojan päätöksellä. Joskus myös ajajakokouksen annetaan päättää asiasta äänestämällä.



Mikäli kilpailu pidetään sadeolosuhteissa, täytyy siihen osallistuvien suojata autonsa sähköosat erittäin hyvin, ja huolehtia siitä, että radio-ohjain ei pääse kastumaan. Auton sähköosien suojaaminen on vaativa tehtävä, eikä se aina onnistu kokeneimmaltakaan kilpailijalta. Vesisuihkut auton ympäristössä ja sisällä ovat erittäin voimakkaita, ja kosteus pääsee tunkeutumaan lähes kaikkialle.



Paljon käytetty tapa on pujottaa sekä vastaanotin että nopeudensäädin ilmapallojen sisään. Lisäksi ne voi kääriä imukykyiseen talouspaperiin ennen ilmapalloihin laittoa, jonka tehtävänä on imeä palloihin mahdollisesti pääsevä kosteus. Ilmapallojen suut kiristetään kiinni nippusiteellä siten, että kiristyskohdassa sähköjohtojen ympärillä on sinitarraa tiivisteenä. Mutta edes tämäkään ei milloinkaan ole pomminvarma tapa.

Radio-ohjainta on tapana pitää tiiviin muovipussin sisällä, johon on tehty pieni reikä antennia varten. Katoksellisessa ajajakorokkeessa ongelma on luonnollisesti pienempi. Kilpailun jälkeen sähköosat tarkastetaan silmämääräisesti, eikä autoon missään tapauksessa enää laiteta virtaa päälle, ennen kuin sähköosat ovat saaneet kunnolla kuivua lämpimässä ja kuivassa paikassa. Heti kisan jälkeen kaikkiin laakereihin on hyvä suihkuttaa kosteudelta suojaavaa öljyä kotimatkan ajaksi. Ja heti kotiin saavuttua laakerit irrotetaan, puhdistetaan ja öljytään.

Kilpailijoiden kannattaa vakavasti harkita osallistumisestaan, mikäli rata on märkä. Yleistäen voi sanoa, että yli puolet märkiin eriin osallistuvista saavat kosteuden aiheuttamia häiriöitä tai vaurioita autoonsa. Varsinkin kalliiden nopeudensäätimien rikkoontuminen on ollut hyvin yleistä. Ellei kyseessä ole todella tärkeä kilpailu ja siinä menestyminen, on aina viisaampaa jättää ajamatta.

Toisaalta, tosimelellä kilpailevan on myös hankittava itselleen kokemusta autonsa suojaamisesta ja ajo-olosuhteista märällä radalla. Joskus saattaa nimittäin olla tilanne sellainen, että ”radalle on mentävä”, ja silloin on hyvä, jos jo ennalta tietää, mitä sadekelissä ajaminen on.

Pienenä vinkkinä ensimmäistä kertaa märällä radalla ajaville: rata on liukkaimmillaan silloin, kun se on vain vähän kostea. Roiskemärällä radalla on erinomainen pito veden sivuttaisvastuksen vuoksi, mutta toisaalta veden vastuksen vuoksi virrankulutus akusta on kuivia olosuhteita suurempi.

Vuoden 2003 SM- ja NM-kilpailun voittajat





Loppusanat

Kuten alussa todettiin, rc-pienoisautoharrastuksen kaikkein paras osa on kilpailutoiminta. Sen ymmärtää vasta, kun on itse ollut mukana.

Tule kokeilemaan! Et pety.

Mikäli tämän oppaan luettuasi jäit kaipaamaan tietoja jostakin aiheesta, kerro siitä, niin toiveesi pyritään huomioimaan oppaan seuraavassa päivityksessä.

RC-autoiluterveisin ja tapaamisiin radoilla

Porvoossa 8.1.2004

Vesa Koskivuo

vesa.k@dnainternet.net