



SWISS Säännöt
20.8.2026

Drift Madness Track Ry

Joona Salmi

DRIFT MADNESS SWISS- JA KAAVIOKILPAILUN SÄÄNNÖT

DRIFT MADNESS SWISS- JA KAAVION SÄÄNNÖT

Sisällysluettelo

1. Soveltamisala
2. Kilpailun rakenne
3. Ajosuoritusten arvostelu
4. Ensimmäisen Swiss-kierroksen lähtöjärjestys
5. Swiss-pariajon tulos
 - 5.1 Normaali voitto
 - 5.2 Tasaväkinen pariajo
 - 5.3 Molempien tappio
6. Nollatut ajosuoritukset Swiss-vaiheessa
 - 6.1 Yksi kuljettaja nollaa yhden suorituksen
 - 6.2 Yksi kuljettaja nollaa molemmat suorituksensa
 - 6.3 Molemmat nollaavat yhden suorituksen
 - 6.4 Molemmat nollaavat saman vedon
 - 6.5 Molemmat nollaavat molemmat suorituksensa
7. Swiss-järjestys kierrosten välillä
8. Buchholz-pisteet
9. Toisen ja kolmannen Swiss-kierroksen parien muodostaminen
 - 9.1 Parituksen eteneminen
 - 9.2 Siirtäminen toiseen voittoryhmään
 - 9.3 Parien uudelleenjärjestely
 - 9.4 Ehdoton uusintaottelukiello
10. Swiss-kierrosten lähtöjärjestys
11. Bye run Swiss-vaiheessa
 - 11.1 Bye runin määrääminen
 - 11.2 Bye runin ajotapa
 - 11.3 Hyväksytty bye run
 - 11.4 Nollattu bye run
 - 11.5 Ulosajo bye runissa
 - 11.6 Tekninen vika bye runissa
 - 11.7 Punainen lippu bye runissa
12. Lähtöön saapumatta jättäminen Swiss-vaiheessa
13. Keskeyttäminen Swiss-vaiheessa
14. Swiss-lajittelun lopullinen järjestys
15. Kaavion muodostaminen
16. Kaavion parin lähtöjärjestys



SWISS Säännöt
20.8.2026

17. Kaavion parin ratkaiseminen
18. Nollatut ajosuoritukset kaaviossa
 - 18.1 Toinen kuljettaja nollaa yhden suorituksen
 - 18.2 Toinen kuljettaja nollaa molemmat suorituksensa
 - 18.3 Molemmat nollaavat yhden suorituksen
 - 18.4 Molemmat nollaavat saman vedon
 - 18.5 Molemmat nollaavat molemmat suorituksensa
19. Kontaktit kaaviossa
20. Ajosuorituksen uusiminen
21. Lähtöön saapumatta jättäminen kaaviossa
22. Tekninen vika kaaviossa
23. Bye run kaaviossa
 - 23.1 Bye runin määrääminen
 - 23.2 Bye runin ajotapa
 - 23.3 Hyväksytty bye run
 - 23.4 Nollattu bye run
 - 23.5 Ulosajo bye runissa
 - 23.6 Tekninen vika bye runissa
 - 23.7 Punainen lippu bye runissa
24. Tyhjä kaaviohaara
25. Molemmat kuljettajat jäävät pois kaavion parista
26. Swiss-sijoitus viimeisenä ratkaisuperusteena
27. Finaali ja pronssiottelu
28. Tulosten ja parien julkaiseminen
29. Tuomariston päätöksen ilmoittaminen
30. Päätösvalta
31. Poikkeustilanteiden yleiset periaatteet



1. Soveltamisala

Näitä sääntöjä sovelletaan Drift Madness -kilpailuihin, joissa kilpailu muodostuu Swiss-lajittelusta ja sitä seuraavasta kaaviosta.

Säännöissä määritellään:

- Swiss-lajittelun lähtöjärjestys;
- Swiss-parien muodostaminen;
- kilpailijoiden järjestys kierrosten välillä;
- uusintaotteluiden estäminen;
- bye run -suoritukset;
- voittojen, tappioiden ja nollausten käsittely;
- Swiss-lajittelun lopputulos;
- kaavion muodostaminen;
- kaavioparien ratkaiseminen ilman One More Time -vetoja; sekä
- keskeyttämisten, teknisten vikojen ja muiden poikkeustilanteiden käsittely.

Muilta osin kilpailussa noudatetaan voimassa olevia Autourheilun yleisiä sääntöjä, driftingin lajisääntöjä, kilpailukohtaisia sääntöjä, kilpailun lisämääräyksiä sekä kilpailussa julkaistuja tuomarointiperusteita.

2. Kilpailun rakenne

Kilpailu muodostuu:

- kolmen kierroksen Swiss-lajittelusta; ja
- Swiss-lajittelun perusteella muodostettavasta kaaviosta.

Jokainen Swiss- ja kaaviopari muodostuu kahdesta vedosta:

- ensimmäisessä vedossa kuljettaja A ajaa lead-kuljettajana ja kuljettaja B chase-kuljettajana;
- toisessa vedossa kuljettaja B ajaa lead-kuljettajana ja kuljettaja A chase-kuljettajana.

Kilpailussa:

- ei ole käytössä viiden minuutin aikalisää;
- ei ole käytössä syyttömän osapuolen korjausaikaa; ja
- ei ajeta One More Time -uusintavetoja.

Tuomariston on ratkaistava jokainen normaali pariajo kahden varsinaisen vedon perusteella.



3. Ajosuoritusten arvostelu

Tuomaristo arvioi ajosuorituksia kilpailussa julkaistujen tuomarointiperusteiden mukaisesti.

Arvostelussa huomioidaan muun muassa:

- lead-ajolinja;
- chase-ajolinja;
- kulma;
- nopeus;
- sitoutuminen ajosuoritukseen;
- chase-kuljettajan läheisyys;
- siirtymät;
- virheet;
- kontaktit;
- radalta poistumiset;
- spinnaamiset; ja
- ajosuoritusten mahdolliset nollaukset.

Ajosuorituksen nollaus määräytyy kilpailussa julkaistujen tuomarointiperusteiden perusteella.

4. Ensimmäisen Swiss-kierroksen lähtöjärjestys

Ennen ensimmäistä Swiss-kierrosta kaikille kilpailuun osallistuville kuljettajille muodostetaan satunnainen järjestys. Satunnaistaminen suoritetaan kilpailun järjestäjän käyttämällä arvonta- tai kilpailunhallintajärjestelmällä. Ensimmäisen kierroksen parit muodostetaan arvotun järjestyksen perusteella seuraavasti:

- lähtösija 1 vastaan lähtösija 2;
- lähtösija 3 vastaan lähtösija 4;
- lähtösija 5 vastaan lähtösija 6; ja
- vastaavasti järjestyksen loppuun saakka.

Jos ensimmäiselle kierrokselle osallistuu pariton määrä kuljettajia, arvotun järjestyksen viimeiseksi sijoittunut kuljettaja ajaa bye run -suorituksen. Ensimmäisen kierroksen arvottu lähtösija säilytetään koko Swiss-lajittelun ajan viimeisenä vertailuperusteena.



5. Swiss-pariajon tulos

Swiss-pariajon tulokseksi määrätään:

- voitto ja tappio;
- molempien kuljettajien tappio; tai
- hyväksytty tai nollattu bye run.

5.1 Normaali voitto

Kuljettaja saa parista yhden voiton, kun tuomaristo määrää hänet parin voittajaksi.

Parin hävinneelle kuljettajalle kirjataan tappio.

5.2 Tasaväkinen pariajo

Jos molemmilla kuljettajilla on vähintään yksi hyväksytty ajosuoritus, tuomariston on määrättävä parille voittaja. Tuomaristo ei voi määrätä tasatulosta, sillä perusteella, että kuljettajien suoritukset ovat yhtä vahvat.

Tällaisessa tilanteessa voittaja ratkaistaan kahden vedon kokonaisarvion perusteella.

5.3 Molempien tappio

Jos molempien kuljettajien molemmat ajosuoritukset nollataan eikä kummallakaan ole yhtään hyväksyttyä ajosuoritusta:

- voittaja on se, kumpi ajoi suoritustaan hyväksytysti pidemmälle

6. Nollatut ajosuoritukset Swiss-vaiheessa

6.1 Yksi kuljettaja nollaa yhden suorituksen

Jos toinen kuljettaja nollaa yhden suorituksensa ja vastustaja ajaa molemmat suorituksensa hyväksytysti, nollaus huomioidaan vakavana virheenä. Nollaus ei kuitenkaan automaattisesti ratkaise paria, jos vastustajan hyväksytyissä suorituksissa tapahtuu merkittäviä virheitä tai nollauksen katsotaan aiheutuneen vastustajan toiminnasta.

6.2 Yksi kuljettaja nollaa molemmat suorituksensa

Jos toinen kuljettaja nollaa sekä lead- että chase-suorituksensa ja vastustajalla on vähintään yksi hyväksytty suoritus, vastustaja määrätään parin voittajaksi.

6.3 Molemmat nollaavat yhden suorituksen

Jos molemmat kuljettajat nollaavat yhden suorituksensa ja molemmilla on yksi hyväksytty suoritus, tuomaristo ratkaisee voittajan hyväksytyjen suoritusten perusteella. Paria ei ajeta uudelleen.

6.4 Molemmat nollaavat saman vedon

Jos molemmat kuljettajat nollaavat saman vedon mutta toisessa vedossa vähintään toisella kuljettajalla on hyväksytty ajosuoritus, tuomaristo ratkaisee voittajan toisen vedon ja koko parin tapahtumien perusteella.

6.5 Molemmat nollaavat molemmat suorituksensa

Jos molempien kuljettajien molemmat suoritukset nollataan, voittaja on se, kumpi ajoi pidemmälle hyväksytysti.



7. Swiss-järjestys kierrosten välillä

Jokaisen Swiss-kierroksen jälkeen kuljettajat asetetaan järjestykseen seuraavilla perusteilla:

- voittojen lukumäärä;
- Buchholz-pisteet;
- vastustajien vastustajapisteet;
- keskinäisen kohtaamisen tulos;
- hyväksytyjen eli nollaamattomien ajosuoritusten lukumäärä; ja
- ensimmäisen kierroksen arvottu lähtösija.

Suurempi voittojen, Buchholz-pisteiden, vastustajien vastustajapisteiden ja hyväksytyjen suoritusten määrä on parempi. Keskinäistä kohtaamista käytetään vertailuperusteena vain, jos vertailtavat kuljettajat ovat kohdanneet toisensa ja kohtaaminen ratkaisee heidän keskinäisen järjestyksensä yksiselitteisesti.

8. Buchholz-pisteet

Kuljettajan Buchholz-pistemäärä muodostuu laskemalla yhteen kaikkien hänen Swiss-lajittelussa kohtaamiensa vastustajien saavuttamien voittojen määrä.

Esimerkki:

Kuljettajan kolme vastustajaa ovat saavuttaneet Swiss-vaiheessa kolme, kaksi ja yhden voiton.

Kuljettajan Buchholz-pistemäärä on: $3 + 2 + 1 = 6$ pistettä.

Bye runia ei käsitellä vastustajana, eikä siitä muodostu Buchholz-pisteitä.

Keskeyttäneen tai kilpailusta suljetun vastustajan ennen keskeyttämistä saavuttamat voitot huomioidaan Buchholz-laskennassa normaalisti. Vastustajien vastustajapisteet muodostuvat laskemalla yhteen kuljettajan kohtaamien vastustajien Buchholz-pisteet.

9. Toisen ja kolmannen Swiss-kierroksen parien muodostaminen

Toisen ja kolmannen Swiss-kierroksen parit muodostetaan edellisen kierroksen jälkeen vahvistetusta Swiss-järjestyksestä.

Kuljettaja pyritään parittamaan sellaisen kuljettajan kanssa:

- jolla on sama määrä voittoja;
- joka on Swiss-järjestyksessä mahdollisimman lähellä; ja
- jota vastaan kuljettaja ei ole aikaisemmin kyseisessä kilpailussa ajanut.

Samaa kuljettajaparia ei saa muodostaa uudelleen missään Swiss-lajittelun vaiheessa.

9.1 Parituksen eteneminen

Paritus aloitetaan Swiss-järjestyksen ensimmäisestä parittamattomasta kuljettajasta.

Kuljettajalle valitaan hänen jälkeensä Swiss-järjestyksessä korkeimmalla oleva kuljettaja:

- jolla on sama määrä voittoja; ja
- jota vastaan hän ei ole vielä ajanut.

Kun pari on muodostettu, molemmat kuljettajat poistetaan kyseisen kierroksen paritettavien kuljettajien joukosta. Tämän jälkeen paritus jatkuu jäljellä olevista kuljettajista korkeimmalle sijoittuneesta kuljettajasta.



9.2 Siirtäminen toiseen voittoryhmään

Jos voittoryhmässä on pariton määrä kuljettajia tai kuljettajalle ei löydy sallittua uutta vastustajaa, ryhmän alimmaksi sijoittunut parittamaton kuljettaja voidaan siirtää paritettavaksi seuraavaan alempaan voittoryhmään. Siirretty kuljettaja paritetaan alemman voittoryhmän korkeimmalle sijoittuneen sellaisen kuljettajan kanssa, jota vastaan hän ei ole aikaisemmin ajanut. Kuljettajaa ei saa siirtää alempaan voittoryhmään, jos ryhmän sisäinen paritus voidaan toteuttaa muuttamalla muiden vielä ajamattomien parien järjestystä.

9.3 Parien uudelleenjärjestely

Jos suora järjestyksen mukainen paritus johtaisi aikaisemmin ajetun parin uusiutumiseen, kilpailunhallintajärjestelmä tai kilpailunjohto muuttaa jäljellä olevien kuljettajien pareja mahdollisimman vähän. Parien uudelleenjärjestelyn tavoitteet ovat tässä järjestyksessä:

1. estää kaikki aikaisemmin ajetut uusintaottelut;
2. pitää saman voittomäärän kuljettajat vastakkain;
3. pitää kuljettajat mahdollisimman lähellä toisiaan Swiss-järjestyksessä; ja
4. minimoida siirrot voittoryhmien välillä.

9.4 Ehdoton uusintaottelukiello

Samaa kuljettajaparia ei muodosteta uudelleen Swiss-lajittelun aikana.

Jos jäljellä olevien kuljettajien paritus ei onnistu ilman uusintaottelua, kilpailunjohtoon on purettava tarvittava määrä saman kierroksen vielä ajamattomia pareja ja muodostettava ne uudelleen. Uusintaottelun estämiseksi kuljettaja voidaan parittaa eri voittoryhmässä olevan kuljettajan kanssa.

10. Swiss-kierrosten lähtöjärjestys

Ensimmäisellä Swiss-kierroksella parit ajetaan arvotun lähtöjärjestyksen mukaisesti.

Toisella ja kolmannella kierroksella parit ajetaan vahvistetun Swiss-järjestyksen mukaisesti siten, että korkeimmalle sijoittuneen kuljettajan pari ajetaan ensimmäisenä. Parin sisällä Swiss-järjestyksessä korkeammalle sijoittunut kuljettaja merkitään kuljettajaksi A ja alemmalle sijoittunut kuljettajaksi B. Kuljettaja A ajaa ensimmäisessä vedossa lead-kuljettajana, ellei lähtölistassa tai kilpailukohtaisissa säännöissä toisin määrätä.



11. Bye run Swiss-vaiheessa

11.1 Bye runin määrääminen

Bye run määrätään, jos Swiss-kierroksella on pariton määrä kilpailuun osallistuvia ja ajokykyyisiä kuljettajia. Bye run annetaan lähtökohtaisesti Swiss-järjestyksessä alimmalle sijoittuneelle kuljettajalle, joka ei ole aikaisemmin saanut bye runia. Sama kuljettaja voi saada toisen bye runin vain, jos kaikilla edelleen kilpailussa mukana olevilla kuljettajilla on jo ollut bye run tai muuta sääntöjen mukaista vaihtoehtoa ei ole. Bye runia ei saa määrätä parituksen helpottamiseksi silloin, kun kuljettajamäärä on parillinen.

11.2 Bye runin ajotapa

Swiss-vaiheen bye run ajetaan yhtenä lead-ajolinjan mukaisena soolosuorituksena.

Kuljettajan on:

- saavuttava lähtöön määrätyllä vuorollaan;
- otettava lähtö normaalisti;
- aloitettava arvosteltava suoritus;
- ajettava kilpailussa määrättyä lead-ajolinjaa; ja
- suoritettava arvosteltava rataosuus loppuun.

Bye run on arvosteltava kilpailusuoritus.

11.3 Hyväksytty bye run

Kuljettaja saa bye runista yhden voiton, jos tuomaristo hyväksyy suorituksen.

Bye runin hyväksyminen ei edellytä virheetöntä suoritusta, mutta suoritus ei saa täyttää nollatun ajosuorituksen tunnusmerkkejä.

11.4 Nollattu bye run

Jos bye run nollataan:

- kuljettaja ei saa voittoa;
- kuljettajalle kirjataan tappio;
- bye runia ei ajeta uudelleen; ja
- kuljettaja jatkaa seuraavalle Swiss-kierrokselle normaalisti, ellei hän keskeytä kilpailua.

11.5 Ulosajo bye runissa

Jos kuljettaja ajaa bye runissa radalta ulos, tuomaristo ratkaisee, onko kyseessä:

- suoritusta heikentävä virhe; vai
- koko ajosuorituksen nollaava virhe.

Jos ulosajo ei nollaa suoritusta ja kuljettaja suorittaa radan loppuun, bye run voidaan hyväksyä.

Jos ulosajo täyttää nollatun ajosuorituksen tunnusmerkit, bye run nollataan.

11.6 Tekninen vika bye runissa

Jos kuljettaja ei teknisen vian vuoksi pysty aloittamaan tai suorittamaan bye runia hyväksytysti, kuljettajalle kirjataan tappio. Teknisen vian vuoksi ei myönnetä korjausaikaa tai uutta bye runia.



11.7 Punainen lippu bye runissa

Jos bye run keskeytetään punaisella lipulla syystä, joka ei johdu kuljettajasta tai hänen ajoneuvostaan, suoritusta uusitaan. Jos punainen lippu aiheutuu kuljettajan ulosajosta, ajovirheestä, ajoneuvon teknisestä viasta tai radalle jäämisestä, suoritusta ei uusita.

12. Lähtöön saapumatta jättäminen Swiss-vaiheessa

Kuljettajan on oltava valmiina lähtöön julkaistun lähtöjärjestyksen mukaisesti. Kuljettajalle, joka ei saavu lähtöön, kirjataan tappio. Lähtöön saapuneen vastustajan on ajettava hyväksytty bye run saadakseen voiton. Jos lähtöön saapunut vastustaja nollaa bye runinsa, katsotaan kuitenkin lähtöön saapunut kuljettaja voittajaksi. Jos kumpikaan kuljettaja ei saavu lähtöön, katsotaan voittajaksi se, jonka ensimmäisen kierroksen arvontanumero on korkeampi.

13. Keskeyttäminen Swiss-vaiheessa

Kilpailijan on ilmoitettava keskeyttämisestään viipymättä kilpailunjohtajalle tai kilpailutoimistoon. Keskeyttänyt kuljettaja poistetaan seuraavien kierrosten parituksesta. Ennen keskeyttämistä ajatut parit ja niiden tulokset jäävät voimaan. Jos keskeyttäminen tapahtuu parien julkaisemisen jälkeen mutta ennen parin ajamista, vastustajalle määrätään bye run. Keskeyttänyt kuljettaja säilyy lopputuloksissa saavuttamiensa voittojen ja vertailupisteiden mukaisella sijalla, ellei kuljettajaa ole suljettu kilpailusta.

14. Swiss-lajittelun lopullinen järjestys

Kolmen Swiss-kierroksen jälkeen kuljettajat asetetaan lopulliseen järjestykseen seuraavilla perusteilla:

1. voittojen lukumäärä;
2. Buchholz-pisteet;
3. vastustajien vastustajapisteet;
4. keskinäisen kohtaamisen tulos;
5. hyväksytyjen ajosuoritusten lukumäärä; ja
6. ensimmäisen kierroksen arvottu lähtösija.

Swiss-lajittelun 24 korkeimmalle sijoittunutta kuljettajaa etenee Top 32 -kaavioon.

Top 32 -paikka ei ole sidottu tiettyyn voittomäärään.

Top 32 -kaavioon etenee aina lopullisen Swiss-järjestyksen 24 parasta kuljettajaa.



15. Kaavion muodostaminen

Top 32-kaavio muodostetaan seuraavasti:

- Swiss 1 vastaan Swiss 32;
- Swiss 2 vastaan Swiss 31;
- Swiss 3 vastaan Swiss 30;
- Swiss 4 vastaan Swiss 29;
- Swiss 5 vastaan Swiss 28;
- Swiss 6 vastaan Swiss 27;
- Swiss 7 vastaan Swiss 26;
- Swiss 8 vastaan Swiss 25.
- jne

Kaavio jatkuu tämän jälkeen ennalta määrätyn TOP16-kaavion mukaisesti Top 8-, Top 4- ja finaalivaiheisiin. Swiss-vaiheen uusintaottelukiello ei koske pudotuspelejä.

Kuljettajat voivat kohdata TOP16 Kaaviossa kuljettajan, jota vastaan he ovat ajaneet Swiss-vaiheessa.

Kaavion ensimmäisellä kierroksella ei ajeta by-runeja.

Kaaviovaiheeseen etenee Swiss lajitteluiden 24 parasta.

16. Kaavioparin lähtöjärjestys

TOP16-kaavioparissa paremmin Swiss-lajittelussa sijoittunut kuljettaja merkitään kuljettajaksi A.

Kuljettaja A ajaa ensimmäisessä vedossa lead-kuljettajana. Kuljettaja B ajaa ensimmäisessä vedossa chase-kuljettajana. Toisessa vedossa kuljettajien roolit vaihtuvat. Alkuperäinen Swiss-sijoitus säilyy kuljettajan vertailusijoituksena koko Kaaviovaiheen ajan.

17. Kaavioparin ratkaiseminen

Kaaviovaiheessa jokaisesta normaalisti ajettavasta parista on määrättävä jatkoon etenevä kuljettaja. Tuomaristo ratkaisee voittajan kahden vedon kokonaisarvion perusteella. Tuomaristo ei voi määrätä kaavioparia tasapeliksi.

Suoritusten tasaväkisyys ei oikeuta uusintavetoon.

18. Nollatut ajosuoritukset Kaaviossa

18.1 Toinen kuljettaja nollaa yhden suorituksen

Jos toinen kuljettaja nollaa yhden suorituksensa ja vastustaja ajaa molemmat suorituksensa hyväksytysti, nollaus huomioidaan vakavana virheenä. Nollaus ei kuitenkaan automaattisesti ratkaise paria, jos vastustajan suorituksissa tapahtuu merkittäviä virheitä tai nollauksen katsotaan aiheutuneen vastustajan toiminnasta.



18.2 Toinen kuljettaja nollaa molemmat suorituksensa

Jos toinen kuljettaja nollaa molemmat suorituksensa ja vastustajalla on vähintään yksi hyväksytty suoritus, vastustaja määrätään parin voittajaksi.

18.3 Molemmat nollaavat yhden suorituksen

Jos molemmat kuljettajat nollaavat yhden suorituksensa ja molemmilla on yksi hyväksytty suoritus, voittaja ratkaistaan hyväksytyjen suoritusten perusteella. Paria ei ajeta uudelleen.

18.4 Molemmat nollaavat saman vedon

Jos molemmat kuljettajat nollaavat saman vedon mutta toisessa vedossa vähintään toisella on hyväksytty suoritus, pari ratkaistaan hyväksytyn vedon ja koko parin tapahtumien perusteella.

Tuomaristo voi huomioida nollatun vedon tapahtumat siihen hetkeen asti, jolloin nollaukseen johtanut tapahtuma tapahtui.

18.5 Molemmat nollaavat molemmat suorituksensa

Jos molempien kuljettajien molemmat suoritukset nollataan, voittaja ratkaistaan seuraavassa järjestyksessä:

1. nollausten syy;
2. kuljettajien vastuu nollauksiin johtaneista tapahtumista;
3. suoritusten taso ennen nollauksia;
4. virheiden vakavuus;
5. virheiden lukumäärä;
6. tuomariston kokonaisarvio kahden vedon tapahtumista; ja
7. alkuperäinen Swiss-sijoitus.

Jos toinen kuljettaja on ollut vähemmän vastuussa nollauksiin johtaneista tapahtumista tai hänen suorituksensa ovat olleet ennen nollauksia kokonaisuutena paremmat, hänet määrätään parin voittajaksi. Jos kuljettajia ei voida erottaa ajosuoritusten perusteella, jatkoon etenee paremmin Swiss-lajittelussa sijoittunut kuljettaja. Paria ei ajeta uudelleen eikä voittajaa ratkaista arvonnalla.

19. Kontaktit Kaaviossa

Tuomaristo määrittää kontaktista ensisijaisesti vastuussa olevan kuljettajan. Jos kuljettajan virhe aiheuttaa kontaktin, jonka vuoksi vastustajan suoritus nollautuu tai keskeytyy, vastustajan suoritusta ei automaattisesti käsitellä hänen omana nollauksenaan.

Tuomaristo voi:

- nollata kontaktin aiheuttaneen kuljettajan suorituksen;
- huomioida syyttömän kuljettajan suorituksen kontaktin tapahtumahetkeen asti; tai
- määrätä molemmat suoritukset nollatuiksi, jos molempien toiminta vaikutti olennaisesti kontaktiin.

Jos kontaktin aiheuttajaa ei pystytä yksiselitteisesti osoittamaan, tuomaristo ratkaisee parin kaiken käytettävissä olevan aineiston perusteella. Kontakti ei lähtökohtaisesti oikeuta uusintavetoon.



20. Ajosuorituksen uusiminen

Ajosuoritus voidaan uusida vain, jos suorituksen tasapuolinen toteuttaminen estyy syystä, johon kumpikaan kuljettaja ei ole voinut vaikuttaa.

Tällaisia syitä voivat olla:

- ulkopuolisen turvallisuusriskin vuoksi annettu punainen lippu;
- lähtövalojen tai muun järjestäjän teknisen järjestelmän toimintahäiriö;
- radalle joutunut ulkopuolinen henkilö, ajoneuvo tai este;
- radan äkillinen muuttuminen ajokelvottomaksi; tai
- muu vastaava ulkopuolinen tapahtuma.

Seuraavat tilanteet eivät oikeuta uusintavetoon:

- ajovirhe;
- spinnaus;
- radalta poistuminen;
- tekninen vika;
- renkaan rikkoutuminen;
- voimansiirron rikkoutuminen;
- kilpailutilanteeseen kuuluva kontakti; tai
- muu kuljettajasta tai hänen ajoneuvostaan johtuva tapahtuma.

Uusittu veto ei ole One More Time -veto, vaan keskeytyneen alkuperäisen vedon korvaava suoritus.

21. Lähtöön saapumatta jättäminen Kaaviossa

Kuljettajan on oltava valmiina lähtöön julkaistun lähtöjärjestyksen mukaisesti.

Jos kuljettaja ei saavu ensimmäiseen vetoon mutta saapuu toiseen vetoon:

- ensimmäinen suoritus nollataan; ja
- toinen veto ajetaan normaalisti.

Jos kuljettaja ei saavu kumpaankaan vetoon, hän häviää parin. Lähtöön saapuneen vastustajan on ajettava hyväksytty kaavion bye run edetäkseen jatkoon.

22. Tekninen vika Kaaviossa

Tekninen vika ei oikeuta viiden minuutin aikalisään, korjausaikaan tai ylimääräiseen vetoon.

Jos ajoneuvo rikkoutuu ensimmäisen vedon aikana tai sen jälkeen, kuljettaja saa osallistua toiseen vetoon vain, jos hän on valmiina lähtöön normaalin lähtöjärjestyksen mukaisesti. Kilpailun kulkua ei viivästetä korjauksen vuoksi. Jos kuljettaja ei pysty osallistumaan toiseen vetoon, hänen toinen suorituksensa nollataan. Jos vastustajalla on vähintään yksi hyväksytty suoritus, vastustaja määrätään parin voittajaksi.

Jos myös vastustajan molemmat suoritukset nollataan, pari ratkaistaan kohdan 18.5 mukaisesti.



23. Bye run Kaaviossa

Ellei kohdassa 15. määrätä muuta, niin;

23.1 Bye runin määrääminen

Kaavion bye run määrätään, jos kuljettajalla ei ole ajokykystä vastustajaa esimerkiksi seuraavista syistä:

- vastustaja on keskeyttänyt;
- vastustaja on suljettu kilpailusta;
- vastustaja ei saavu lähtöön;
- vastustajan ajoneuvo ei ole ajokyyinen; tai
- edellisen kaaviohaaran paikka on jäänyt tyhjäksi.

Kaavion bye run ei anna automaattista jatkopaikkaa. Kuljettajan on ajettava hyväksytty bye run edetäkseen seuraavalle kierrokselle.

23.2 Bye runin ajotapa

Kaavion bye run ajetaan yhtenä lead-ajolinjan mukaisena soolosuorituksena.

Kuljettajan on:

- saavuttava lähtöön määrättyllä vuorollaan;
- otettava lähtö normaalisti;
- aloitettava arvosteltava suoritus;
- ajettava määrättyä lead-ajolinjaa; ja
- suoritettava arvosteltava rataosuus loppuun.

Bye runia ei ajeta kahteen kertaan.

23.3 Hyväksytty bye run

Jos bye runia ei nollata, kuljettaja etenee seuraavalle kierrokselle. Suorituksen ei tarvitse olla virheetön, mutta se ei saa täyttää nollatun ajosuorituksen tunnusmerkkejä.

23.4 Nollattu bye run

Jos Kaavion bye run nollataan:

- kuljettaja ei etene seuraavalle kierrokselle;
- bye runia ei ajeta uudelleen;
- kaaviopaikka jää tyhjäksi; ja
- seuraavalla kierroksella kyseisen kaaviohaaran vastustajan on ajettava hyväksytty bye run.



23.5 Ulosajo bye runissa

Jos kuljettaja ajaa bye runissa radalta ulos, tuomaristo ratkaisee, onko kyseessä:

- suoritusta heikentävä virhe; vai
- suorituksen nollaava virhe.

Jos ulosajo ei nollaa suoritusta ja kuljettaja suorittaa radan loppuun, bye run voidaan hyväksyä.

Jos ulosajo nollaa suorituksen, kuljettaja ei etene.

23.6 Tekninen vika bye runissa

Jos kuljettaja ei teknisen vian vuoksi pysty aloittamaan tai suorittamaan bye runia hyväksytysti, suoritus nollataan. Teknisen vian vuoksi ei myönnetä korjausaikaa tai uutta bye runia.

23.7 Punainen lippu bye runissa

Jos bye run keskeytetään syystä, joka ei johdu kuljettajasta tai hänen ajoneuvostaan, suoritus uusitaan. Jos punainen lippu aiheutuu kuljettajan ajovirheestä, ulosajosta, teknisestä viasta tai radalle jäämisestä, suoritusta ei uusita.

24. Tyhjä kaaviohaara

Jos kaavioparista ei etene kuljettajaa, kaaviopaikka jää tyhjäksi.

Tyhjään kaaviopaikkaan ei nosteta:

- Swiss-lajittelussa alemmaksi sijoittunutta kuljettajaa;
- aikaisemmalla Kaaviokierroksella pudonnutta kuljettajaa; tai
- muuta varakuljettajaa.

Tyhjän kaaviopaikan seuraavalla kierroksella kohtaavan kuljettajan on ajettava hyväksytty bye run edetäkseen.

25. Molemmat kuljettajat jäävät pois kaavioparista

Jos kumpikaan kaavioparin kuljettajista ei saavu lähtöön tai pysty osallistumaan pariin:

- kumpikaan ei etene;
- kaaviopaikka jää tyhjäksi; ja
- seuraavan kierroksen vastustajan on ajettava hyväksytty bye run.

Jos molemmat kuljettajat suljetaan kilpailusta, kumpikaan ei voi edetä Swiss-sijoituksensa perusteella.

26. Swiss-sijoitus viimeisenä ratkaisuperusteena

Parempaa Swiss-sijoitusta käytetään kaavioparin ratkaisemiseen vain, jos:

- molempien kuljettajien molemmat suoritukset on nollattu;
- suoritusten perusteella ei voida osoittaa parempaa kuljettajaa;
- nollausten aiheuttajaa ei voida erottaa;
- kuljettajien virheet ovat kokonaisuutena samanarvoiset; ja
- paria ei voida ratkaista aikaisemmilla vertailuperusteilla.

Swiss-sijoitus ei vaikuta normaaliin tuomarointiin. Se toimii ainoastaan viimeisenä ennalta määrättyä ratkaisuperusteena.



27. Finaali ja pronssiottelu

Finaali ja mahdollinen pronssiottelu ratkaistaan samoilla säännöillä kuin muut kaavioparit.

Myös finaalissa:

- ajetaan kaksi varsinaista vetoa;
- ei ajeta One More Time -vetoa;
- voittaja ratkaistaan tarvittaessa alkuperäisen Swiss-sijoituksen perusteella.

Jos finaalin molemmat kuljettajat nollaavat molemmat suorituksensa eikä kuljettajia voida erottaa ajosuoritusten perusteella, kilpailun voittajaksi määrätään paremmin Swiss-lajittelussa sijoittunut kuljettaja.

Pronssiottelussa vastaavassa tilanteessa kolmanneksi sijoittuu paremmin Swiss-lajittelussa sijoittunut kuljettaja.

28. Tulosten ja parien julkaiseminen

Jokaisen Swiss-kierroksen jälkeen julkaistaan vähintään:

- kierroksen tulokset;
- kuljettajien senhetkinen Swiss-järjestys;
- voittojen määrä;
- Buchholz-pisteet niiden ollessa käytettävissä; ja
- seuraavan kierroksen parit.

Parit ovat virallisia, kun kilpailunjohto on vahvistanut ja julkaissut ne:

- kilpailun virallisella ilmoitustaululla;
- tulospalvelussa; tai
- kilpailijoiden virallisessa viestintäkanavassa.

Parituksen laskenta- tai syöttövirhe voidaan korjata ennen kyseisen parin ensimmäisen vedon lähtölupaa.

Kun parin ensimmäiselle vedolle on annettu lähtölupa, paria ei enää muuteta muun kuin turvallisuuteen, keskeyttämiseen tai kilpailusta sulkemiseen liittyvän syyn vuoksi.

29. Tuomariston päätöksen ilmoittaminen

Tuomariston on ilmoitettava jokaisen kaavioparin jälkeen jatkoon etenevä kuljettaja.

Jos pari ratkaistaan nollausten jälkeen, ratkaisuperuste voidaan ilmoittaa esimerkiksi seuraavasti:

- voitto hyväksytyn suorituksen perusteella;
- voitto vastustajan kahden nollauksen perusteella;
- voitto vähäisemmän vastuun perusteella;
- voitto tuomariston kokonaisarvion perusteella; tai
- voitto paremman Swiss-sijoituksen perusteella.

Tuomariston ei tarvitse julkaista yksittäisten tuomareiden ääniä tai yksityiskohtaista pistejakoa, ellei kilpailukohtaisissa säännöissä toisin määrätä.



30. Päätösvalta

Arvostelutuomarit ratkaisevat:

- ajosuoritusten arvostelun;
- ajosuoritusten nollaukset;
- kontaktien vastuut;
- pariajajien voittajat;
- tuplanollatilanteiden voittajat; ja
- bye runien hyväksymisen.

Kilpailunjohto ratkaisee:

- Swiss-paritukset;
- lähtöjärjestykset;
- lähtöön saapumisen;
- keskeyttämiset;
- tyhjät kaaviopaikat;
- ulkopuolisen häiriön vuoksi uusittavat suoritukset;
- kilpailusta sulkemisen vaikutukset; ja
- muut kilpailun etenemiseen liittyvät kysymykset.

31. Poikkeustilanteiden yleiset periaatteet

Tilanteissa, joita näissä säännöissä ei ole erikseen käsitelty, noudatetaan seuraavia periaatteita:

1. One More Time -vetoja ei ajeta.
2. Viiden minuutin aikalisää tai korjausaikaa ei myönnetä.
3. Samaa Swiss-paria ei ajeta kahdesti.
4. Saman voittomäärän kuljettajat pyritään parittamaan keskenään.
5. Bye runista ei saa voittoa tai jatkopaikkaa ilman hyväksyttyä ajosuoritusta.
6. Kuljettajan oma tekninen vika tai ajovirhe ei oikeuta uusintavetoon.
7. Normaalista kaavioparista määrätään yksi jatkoon etenevä kuljettaja.
8. Parempaa Swiss-sijoitusta käytetään vain viimeisenä kaavioparin ratkaisuperusteena.
9. Pudonnutta kuljettajaa ei palauteta tyhjään kaaviopaikkaan.
10. Kilpailijoita kohdellaan tasapuolisesti.