

## **Kisapäivien juttua, maagisesta Ukrainan SlotRacing Skaalaluokkien MaailmanMestaruuskilpailuista 4.-12.10.2013 ja kuinkas siellä sitten kävikään :**

Alkuun suunnitellut roolit ko. kilpailussa : Atte on kilpailun johtaja, Tumppi on pömpelimies, Andy hoitaa katastusnurkkaa, lajittelee autot ja pistää tulokset faceen, Ihor hoiti tulokset Valiko sivuille. Sitten oli paikallisia joiden vastuulla oli ratahommat...

Aten kanssa sovittiin sitten, että mä vedän suurimmaksi osaksi harjoitukset heattien/semien/finaalin välisen treenin valvonnan, suurimman osan heateista. Atte sitten vetää kaikki Semit ja Finaalit ja noi produn kovimmat Finaalit.

Organisaattorin tehtävä on luoda kilpailuihin kunnan kisaohjelma, mutta kun sellaista ei alkanut näkyä niin organisaattorille ehdotin, että sen voin tehdä ISRA2009 mallin pohjalta. On se aina paree kilpailijoille ja pömpeliinkin, kun on jotain mitä seurata! Täten se homma sitten ikään kuin allekirjoittaneelle jäi.

### **Perjantai 4.10.**

Clubilla taidettiin olla siinä 8:30, tikettisysteemin mukainen treeni alkoi 9:00. Kolme tuntia per luokka: Produ, ES32, F1 sitten tunnin tauko (=viralliset avajaiset) ja ES24.

Aamulla Aten kanssa siinä tsekattiin paikkoja, odotus itellä oli, että perjantai on free tutkitaan ja katellaan jne.. mutta ei! Pakkohan sitä oli sitten pömpelissä istua ja valvoa tuota vapaata treeniä, koko päivä! Heillä kun ei resua siihen ollut. Vapaan treenin tikettisysteemi on ihan hyvä. Taululla on oma "magneettilappu" joka pistetään sille uralle ja erälle jossa haluaa ajaa. Kun olet ajanut – menet heti nostamaan ja sen jälkeen käyt siirtämässä sen oman lapun seuraavalle vuorolle. Se ei vaan toimi! Systeemin pitäisi perustua ns. herrasmiessäntöön, mutta kun ei niin ei. Sitä on pakko valvoa! Huijareita tuossa on aikas monessa kansakunnassa – aivan sama onko sitten aloitteleva kilpailija, kokenut pitkän linjan kilpailija vai peräti ISRA delegaatti joka ajaa kisaa –hyvin monet huijaa heti jos ja kun silmä välttää. Joten siinä se päivä meni sitten "rauhassa" paikkaan tutustussa. Aten kanssa aina välillä vaihdettiin vuoroa.

Hyvin äkkiä kävi selväksi, että paikalla on pari perustavaa laatua olevaa ISOA ongelmaa:

1.Ensimmäinen mekkihuone oli "kaukana" ja toinen oli vielä kauempana. Niihin piti kulkea huoltohallin kautta! Ei ollut kuulutuslaitteita eikä mitään tulosmonitoria rakennettu ko. tiloihin. Noh, varmaan kisat tuli kiireellä heillä, että eivät olleet kerennyneet niitä rakentaa, äh saamattomuutta, kilpailijoiden ja huoltajien aliarvioimista!

2.Toinen ISO ongelma oli se, että rata oli kohtuu lähellä ikkunaa, tähän vuoden aikaan aurinko tuollakin paistaa alempaa, aikaisemmissa kisoissa aurinko ei kuuleman mukaan ollut ongelma! Eli heti aamusta jos aurinkoa oli, se tuotti pääsuoran alkupäähän ison valon, josta oli tuskaa nostajille ja toisinaan pömpelimiehelle nähdä autoja kunnolla! Puhumattakaan siitä miten se vaikutti poikkeavasti radan ko. kurvin pidotukseen! Päivän aikana se sitten kääntyi kuskien taakse –itsekin kävin kokeilemassa, oli muuten "kohtuu" lämmintä ja sitten iltapäivästä pääsuoran kurvi oli ongelma. Ja myöhemmin kun ja jos se vielä jaksoi paistaa niin se peilas tosi ikävästi vahatun hallinlattian kautta pömpelimiehen silmiin.

Kerroin heti paikalliselle organisaattorille, että asia pitää laittaa kuntoon, kilpailussa ei moista sallita. Noh, tekemätä se jäi, kun ei arvosta muita kilpailijoita niin ei arvosta!

Samaten painostettiin koko ajan, että varikkotilojen kuulutus sekä kilpailumonitori pitää saada sinne jotenkin näkymään, että kaikki osaavat sitä seurata ja täten näkevät mikä on tilanne ratatilassa.

Mitäs päivästä muuten jäi käteen ? Rata näytti toimivan ihan hyvin, ei ongelmia, kohtuu magee profiililta (no joo, ei lähellekään niin hyvä kuin ISRA2009 ja Palosaaren rata ;-)). Mutta siis ihan kelpo ISRA rata! Illalla olis ollut makeen

näkönen kakku, sitä en sitten maistanut jostain syystä, ruokavalio, mutta kuohuvaa tokikin! Hotellille lähdettiin siinä 22:15??

## Lauantai 5.10.

Lauantaina sitten aloitettiin varsinainen kisatoiminta. Ovet auki 7:30 rata oli pesty ja pidotettu, ajettiin se Aten kanssa ns. sisään, tämä radan preppaus meni kuten oli suunniteltu. Ekat ohjatut treenit alkoi sitten 8:00. Aikataulussa oli myös selvästi kerrottu miten, millä aikataululla, millekin ryhmälle annetaan tarvittavat "hand-out" osat. Ei penteles, organisaattori vain päätti että ne voidaan antaa kaikille yhtä aikaa, ei se sitä mitenkään erikseen informoinut. Olin tehnyt kahdeksalle kisapäivälle ISRA2009 tyyllisen kisaohjelman jota olisi ollut helppo noudattaa –meteliähän siitä sitten tuli, kun olivat jo osia jakaneet.

Practiset meni sitten miten meni, kohtuu hyvin, kun porukka vielä oppi kättelemään ja lukemaan missä erässä heidän kulloinkin piti olla. Hiukka eri tavalla olisin informaation harjoituseristä rakentanut jos olisin tiennyt miten hyödyntää Spytechin ominaisuuksia. Mutta kaikki saivat omissa erissään ajettua jne.. Joskus neljän aikaan loppui treenit (tuskinpa tässä jäljessä oltiin??) Sen jälkeen sitten hierottiin vielä autoja katsastuksessa, josta sitten aiheutui ongelmia. Jokaisen viimeisen harjoituserän tahi viimeisen harjoituserän noston jälkeen kerrottiin läsnä oleville että heillä on tasan 20minuuttia aikaa viedä autonsa katsastukseen. Noh, kun ei ollut varikkotiloissa kuulutus laitteita eikä monitoria, niin porukat ei sitten osanneet omaa kelloa katella koska se 20min olisi kulunut, muutamat sitten toi autonsa myöhässä, josta seurasi se 10kierrosta penaltyä. Itse sanoin kilpailun Jury:lle että mulla ei ole pokkaa antaa penaltia kilpailijoille, koska mainitut seikat uupuvat, enkä nähnyt missään edes virallista kelloa! Kilpailun Jury kuitenkin tekee sitten omat päätöksensä. Jury:ssä 4 jäsentä kaikki kilpailijoita – 1 kilpailija tuli myöhässä, osaatteko arvata mikä oli päätös? Äänestyksen jälkeen 3-1 : 10 kierrosta penaltyä!

Kun tuomaristo oli pohtimassa penaltyja, mulle oli annettu taski kirjoittaa kaikki nimet Spytechiin, jostain käsittämättömästä syystä johtuen niitä ei ollut sinne etukäteen kirjattu, toistasataa nimeä –herranjestas.... Kun 20 nimeä olin kirjoittanut, niin yksi hemmo kaiken tietävä Spytechistä 15vuoden kokemuksella tuli kertomaan, että ei noin pois siitä ja mee sinne produ puolelle.. tein työtä käskettyä – sitten se hemmo ihmetteli, että sulla ei olekaan nimiä, noh –niitähän mä just kirjoitin. Joten ei kun uudestaan, pääsin noin 70 nimen kohdalle, niin Spytech otti ja kaatui ja kaikki oli menetetty.. jostain syystä siinä ei saa tallennettua niitä nimiä välillä! Vaan se koko systeemi pitää kerralla kirjoittaa, sitten saat tallennettua. En tiedä kukahan ideanikkari moisen koodin on sitten vääntänyt.

Myöhemmin kävi sitten vielä niin, kun Atte tartte special jeesiä Spytechin kanssa, niin tuo itsensä kehuja ohjeisti aina sitten Ruotsin Andersin juttusille se tosiaan osasi jeesaata Spytechin kanssa, sen mitä sitten ylipäätään pystyi, mutta tuo maaginen hemmo 15vee kokemusta ei loppuen lopuksi juurikaan osannut mitään jeesata vaikka puheet oli toista luokkaa. Itse jätin suosiolla Spytech sydeemit Aten ja muiden hoidettavaksi ja astuin puikkoihin aina silloin kun oli aika "push the button"! Luojan kiitos ei aikanaan tullut Hertsikkaan moista Spytechiä ostettua, LaneMaster on paljon parempi ja vielä kun vierelle ottaa läppärin ja valmiin Excel pohjan, niin ei tartte tupeksia! Mielenkiinnolla odotan Palosaaren kisoja että pääsen opettelemaan, ennen kisoja, siellä olevaa LapMasteria.

Kisoissa tuskaa sitten tuotti se, että organisaattori halusi että samalla koneella ajetaan exploreria ja sen kautta streamaus maailmalle, vielä oli webbikamerakin kiinni jolla saatiin sitten viimein vihdoinkin ekaan mekkitilaan edes jotain. Kaikki ko. softat ko. koneessa samaan aikaan Spytechin kaikki oli asia joka hirvitti ihan kaikki ja herätti keskusteluja –niin EI SAA TEHDÄ kun kyseessä on Spytech! Mutta kun luulee tietävänsä kaiken eikä kokeneempien kisajärjestäjien mielipidettä arvosta niin minkäs teet... se kone oli välillä tuskaa käyttää. Ja siitä aiheutui jatkossakin sellaisia 2-6minuutin lisäviiveitä erien vaihtoon!

Sen jälkeen sitten ajettiin produn aika-ajot, joku muistikuva mulla on että ne alkoi myöhässä, ei kello 18:00 kuten oli suunniteltu, oliskos aloitus ollut 19:00 tahi 20:00?? Aika-ajot meni odotetun lailla, pl. Eiköhän viimeisessä groupissa ollut yksi joukkue, joka ei ilmestynyt ajamaan ollenkaan! Jälkiselitykset oli, että eivät kuulleet / olleet tietoisia että on heidän vuoro. Joten kun olivat tulleet myöhässä katastukseen saaneet siitä 10kierrosta, niin nyt sitten vielä antoivat ikään kuin toisen kymmenen kierrosta eteen muille kuskeille...

Production -24 Aika-ajojen nopein joukkue : Nikitin Nikita / Vasilevskiy Vladimir (RUS) – 11,37 kierrosta/minuutissa.

Kovaa spekulatiota sitten oli, laskiko joku huipputeam ajonsa väärin aika-ajoissa, koska moni A luokan team myöhästyi katsastuksesta, niin oli selvää että he kaikki ajavat aamulla ekassa finaali-erässä. Mutta sinne erään sitten eksyi ennakkoon hieman heikompi team myös ja täten yksi huipputeam joutui toiseen erään, jossa oli varmaan haasteita sitten ennakolta hitaampien joukkueiden kanssa.

Lauantai päättyi uskoakseni joskus 21/22:00 aikaan, ensin tehtiin ne finaali-erät aamuksi.

## **Sunnuntai 6.10.**

Ovet auki 7:30 ajettiin Aten kanssa rata lämpimäksi. Eka finaali-erä alkoi aikataulun mukaan 8:00.

Lauantai iltana oli sitten tullut efekti laskurien kanssa. Viisaita ohjeita oli annettu organisaattorille, laskurin ”navat” on väärin päin ne tulee kääntää! Tekivät sen yön aikana ja niinhän siinä sitten kävi, että homma meni pieleen heti aamusta lähtien. Taisi mennä kolmatta tuntia, kun vaihdettiin Spytechhiä ja kaikkea muuta asiaan liittyvää komponenttia. Lopulta saatiin itse Spytech Gurukin puhelimeen ohjeita antamaan. Oliskohan ollut niin että päästiin jatkamaan joskus 11:00??

Tehtiin sitten pikapäätös tuossa, koska laskurit oli epäselviä, me annettiin jokaisen erän alkuun yhden minuutin warm-up. Tästä tuli vähä noottia jossain vaiheessa, kaikki ei sitä heti hokannut.. produssahan ei ole mitään warm-uppia vaan kisa lähtee suoraan käyntiin. Noh mun mielestä kaikki ongelmat huomioiden, se oli pienin pahe tässä asiassa.

Joka erän jälkeen maaginen Spytech tietokone oli vielä pakko käynnistää uudelleen kaikkine vakooja ohjelmineen niin ylimääräistä aikaa turhaantui vielä semmoinen 2-6 minuuttia / erä. Se Spytech kun on niin buginen kuuleman mukaan, että voipi kuinka vain itsensä kadottaa kesken kaiken, joten buutti on pakollinen.

Sunnuntai illalle ajatellut ES32 luokan kaksi ohjattua harjoituserää siirsin maantai aamulle. Viiminen Produ finaali taisi päättyä joskus 21:00/22:00 välillä. Sitten siihen on merkattu puolentoista tunnin tauko : rata kuntoon seuraavaan luokkaan : sekä 1. ISRA delegate meeting. Joten olisi mennyt niin myöhään että kahta rundia ei olisi saatu ajaa, niin ehdotin siirtoa suosista maanantai aamulle, jonka kaikki hyväksyi.

Kisa meni myöhään ja ISRA kokous painoi päälle, joten Produ autojen loppukatsastus jäi sitten maanantai aamulle.

Hotellilla taidettiin sitten olla joskus 23:00????

\*\*

Tässä vaiheessa sitten kun ekasta aikataulusta oli ikään kuin ”tuhottu” semmonen 4-5 tuntia, niin mun piti oikein tosissaan alkaa miettiä tulevia luokkia miten ne viedään läpi, koska kilpailijoita on paljon ja päivät jo valmiiksi tiukkoja, joten jotain piti alkaa heti miettimään. Vaihtoehto, että viimeiselle lauantai aamulle vietäisiin ES24 alkueriä on erinomaisen huono vaihtoehto, joten sitä tuli välttää viimeiseen asti. Asia ei helpottanut myöskään se, että tiloista piti olla pois kello 23:00 / myöhemmin saatiin tieto että valot sammuu 24:00. Ovet aukeaa 7:30 –millään muotoa niitä ei saada auki ennen sitä. Joten haasteita oli luvassa.

Koska oli odotettavissa että ES32 luokka menee pitkälle sekä maanantaina että tiistaina, niin ehdotin että lyhennetään harjoituserän pituus neljästä (4) minuutista kolmeen (3) minuuttiin. Säännöt sanoo kutakuinkin niin, että jos on max määrä 104 kilpailijoita niin tuo voidaan tehdä –OK, tässä oltiin force major tilanteessa. 13 harjoituserää, jokainen ajaa 8 kierrosta, joten säästö oli 104minuuttia, eli 1h 44min : Joka tapauksessa vietiin kilpailijoilta 8\*1 minuutti tärkeää harjoitus- ja testiaikaa pois. Tuossa ajassa kokenut huippukuski pystyy testaamaan yhden asian enemmän / ura. Taas toisaalta tuo oli pakko paikka olosuhteisiin nähden.

\*\*

## **Maanantai 7.10.**

Maanantaina aloitettiin uudistetun aikataulun mukaisesti, ovet auki 7:30 eka ohjattu harjoituserä käyntiin 8:00.

**Produ jälkikatsastus valmistuu** : Jossain vaiheessa aamupäivää sitten alkasi kantautumaan tietoa, että Produ autoja on hylätty –rankemman kera. Vastaprotestiakin oli tehty yhdestä autosta –kävin itse tarkistamassa mistä on kyse, en kyllä osaa sanoa, miten kummassa se hylättiin eikä mennyt se vastaprotestikaan läpi. Sitten oli epäselviä etuakseleita ja mitä lie.. Tosiaan vinkki jatkuu : Kun saatte hand-out osia, niin ne kannattaa kuvata tosi tarkasti siinä osien luovuttajan pöydällä, näköjään kaikki on mahdollista.

Ennen ES32 aika-ajaja odotettiin vielä RaceJuryn ratkaisuja tuosta Produ luokan vastaprotestista.....

Tulokset saatiin aikaan Produn team racesta, hylätyt poistettiin ja tulokset jäi historiaan!

**Onnea Heikki Sinisaari –Hyvinkää Slot Racing Club, hieno kolmas sija Suomeen** (parinaan Ruotsin Viktor Bergman)! Top8 Suomalaisittain komisti vielä Matti Fyhrin Anjalankosken UA parinaan Latvian Janis Nabokins viides sija!

ISRA kilpailujen katsastuksen ongelma on se, että jokaiseen luokkaan otetaan neljä katsastajaa eri maista. He ovat myös itse ko. luokkien kilpailijoita. Tästä seuraa epämääräinen alkukatsastus, jossa kilpailija saattaa saada käsityksen, että hänen autonsa on katsastuksen läpäistyään laillinen, näin ei suinkaan ole! Vaan kilpailija on aina itse vastuussa siitä että hänen autonsa on sääntöjen mukainen! Katsastuksen epämääräisyyteen palataan seuraavan luokan yhteydessä....

ES32 treenit ohi kutakuinkin suunnitellusti ja sitten oli vuorossa porrastettu maaginen 20minuutin katsastus. Tällä kertaa se meni kunnialla.

pl. sääntöjen mystisyyksiä, jos ei mene auto läpi:

### **3.1.3 Enclosed park and technical inspection**

....

All non-legal cars will be returned to the entrant and **there will be additional 5 minutes to fix the car when technical inspection is closed**. Cars deemed illegal by the end of that period **will be technically inspected during race time** and if passed the entrant becomes a driver.

Itse tuon ymmärrän siten, että auto katsastetaan sitten kun kisa alkaa.... Noh, sattui tapaus että he kuitenkin katsastivat auton saman tien, kun moinen viisi minuuttia oli kulunut. Eli eräälle kuskille annettiin viimeisen harjoitusajon/nostovuoron jälkeen laillisesti 25minuuttia, muiden käyttäessä 20 minuuttia ! –jooa joo....

Viiveitä tuli RaceJuryn palaverin takia ES32 aika-ajojen aloitukseen, ES32 aika-ajot päättyivät joskus 19:00 jälkeen. Siinä sitten alkasin taas kelloa kättelemään ja ei kun suunnittelemaan uutta aikataulua...

Eurosport - 32 aika-ajojen nopein, Jan Zemlicka Czech 4.254 sekunttia / kierros.s

Alun perin piti ajaa alkuerät M – H maanantai iltana ja tiistai aamusta sitten G – A, aika ei antanut myöten joten uudelleen sijoittelu : Maanantaina alkuerät M – J tiistai aamusta alkuerät I – A, joten kaksi erää H ja I siirrettiin tiistaille, yhteensä semmonen 1h 30min.

Samalla se merkkasi sitä että myös F1-32 luokan ohjatut harjoituserät ajoikaa tuli karsia 4minuutista 3minuuttiin. Taas vietiin kilpailijoilta kallista harjoitus- ja testiaikaa pois! Ja niiden aloitus tuli siirtää keskiviikko aamulle.

Maanantaina taidettiin olla hotellilla joskus 23:00/24:00 välillä...

## **Tiistai 8.10.**

Tiistai normi toimet, ovet auki 7:30, ajettiin Aten kanssa rata lämpimäksi. Jatkettiin aikataulun mukaan 8:00 ES32 alkueriä.

Joitain häiriöitä päivän aikana tuli, sillä taas menttiin pitkäksi, ES32 finaali päättyi joskus kello 22:00, kun sen piti päättyä 18:30. Alkuperäinen aikataulu kertoo päättymisajaksi 16:30... joten siitä oltiin hukattu neljän kisapäivän jälkeen semmoinen 5h30min + kilpailijoilta riistetty harjoitusaika 1h44min eli yhteensä aikaa oli hukattu 7h15minuuttia!! –aika rankkaa....

Ai niin tiistain häiriö! Se aurinko ! Se kun salakavalasti tuli taasen häiritsemään, joten pistettiin kisa poikki ja kerrottiin organisaattorille että peittää ikkunat! Eräs kilpailija mulle kertoi maanantaina iltana että ei aja ellei ikkunoita ole aamulla peitetty. Otin asian puheeksi organisaattorin kanssa, hän totesi että omasta mielestään se ei ole ongelma, se on lyhyt aikainen ja kääntyy pois, totesin että hänen mielipiteensä ei kiinnosta vaan kilpailijoiden jotka ovat tulleet toiselta puolelta maapalloa kisaamaan! Heitä täytyy kuunnella ja asia tulee korjata! –mitään ei tehty, kunnes tosiaan otettiin Tiistaina katko ja odotettiin....

Luokasta saatiin tulokset aikaan eikä tässä tullut jälkikatsastusongelmia. Katsastusongelma on siis se että kilpailijat katsastaa! Viivalla oli kasa ES32 autoja joissa ei ollut sääntöjen vaatimaa 1mm ”reunaa” edessä, varsin monessa oli röyhkeästi leikattu reuna pois. Olin myös näkevinäni että joissakin autoissa ohjuri jäi näkyviin edestä, vaikkakin se pitää peittyä, kokeilin vetää korin eteen –siitä huolimati oli autoja joissa ohjuri näkyi! Ja kaiken kukkuraksi kruununa päälle, ennen semejeä ja ennen finaalia autot katsastetaan. Finaaliin pistin yhden auton viivalle, jossa ei ollut sääntöjen vaatimia eturenkaita ollenkaan! –jos ISRA delegaatit hoitaa katsastuksen noin huonosti, ehkä mun velvollisuus race controllerina olisi ollut puuttua tuohon asiaan, mutta annoinpa olla!

Selväksi oli jo aiemmin tullut, että niin osa kilpailijoistakin kuin osa ISRA delegaateistakin lukee sääntökirjaa miten itse haluaa sitä tulkita, tarpeen mukaan poimii sieltä vain sellaisia kohtia, jotka itselle sillä kohtaa tuntuu hyvältä!

Otetaanpas tähän :

- Meillä oli se tyyli että katollaan menevä auto ei kierrosta saanut vaan se pistettiin sinne laskurin jälkeen, minne kuski sen ihan itse omalla ajotyylillään saattoi. Jos oli kolaria tai nostajamokaa, niin silloin hyväksyttiin autot ennen laskuria. Itkua ja poruahan siitä tuli joten muutettiin sitten käytäntö niin, että vietiin aina laskurien taakse, annettiin viiveen hoitaa jne.. Oli noiden laskurien kanssa myös sitä ongelmaa, että jos tuli stop ja auto meni laskurin yli, niin se piti myös pistää laskurin taakse että saa sen kierroksen, muutoin ei ottanut! Jos auton laittoi liian lähelle laskuria, ei ottanut kierrosta, se piti olla mieluiten noin metri ennen laskuria, että sai kierroksen.
- Toki asian teki hankalaksi se seikka, että laskurit on sijoitettu täysin väärään paikkaan tuolla radalla, sen lisäksi että ongelmaa oli tekniikan kanssa myös...

**ISRA säännöt ko. laskuri yms. asioista :**

- Itse ymmärrän tuon 1.14 kohdan siten, että jos se auto jossain muualla radalla lentää minne sattuu ja miten sattuu, niin siellä se palautetaan sinne mistä lähti. Laskureissa toimitaan tuon 1.13 periaatteen mukaan.

#### 1.13 Racing principles

....

The number of laps made can only be the result of the lap counter. **No lap correction is made for missed counting due to the car's braids, nor lane jumping (rider) unless caused by a turn marshal placing the car on the wrong lane.** Race direction must check the lap counting system if there is a sustained problem. If a problem with the lap counter occurs, then upon its correction, the race direction must re-run the current segment. Drivers will have their cars back only to change wheels and braids.

#### 1.14 Marshalling of cars and counting of laps.

**If a car falls off it must be placed back by a turn marshal where it initially left the slot.**

Race direction must check the lap counting system if there is a sustained problem.

The test is made through running across the counter a minimum of ten (10) laps with a test car always available to the race direction.

If a problem with the lap counter is detected, then upon its correction, the race direction must re-run the current segment.

Drivers will have their cars back only to change wheels and braids if the driver so wish.

Lap corrections are made for missed counting in the two following and explicit scenarios only:

- a) A car is a rider. The driver, a turn marshal or the race controller call "Track!". In the process of turning the power off the car passes the lap counter. Only if the turn marshals closest to the lap counter and/or the race direction see the incident and review it as a missed lap, the car shall be placed before the lap counter.
- b) A car flies across the lap counter during a crash in the lap counter area. The driver, a turn marshal or the race controller call "Track!". Only if the turn marshals closest to the lap counter and/or the race direction see the incident and review it as a missed lap, the car shall be placed before the lap counter.

Tiistaina oltiin hotellilla varmaan joskus 23:00 aikaan... ja sitten luomaan uutta aikataulua loppuviikolle ;-)

### **Keskiviikko 9.10.**

Ovet auki 7:30 rata oli pesty ja pidotettu, ajettiin se Aten kanssa sisään.

F1-32 ohjatut harjoituserät aloitettiin 8:00-

Formula 1 – 32 –luokan concourse voittaja auto, Harri Kangasmäki. Valinnan teki Toyota-centerin Julia!

Aika-ajot taidettiin aloittaa suunnitellusti noin 15:00 aikaan..

Formula 1 - 32 aika-ajojen nopein, Paolo Trigilio Italia 5.175 sekunttia / kierros

Siellä tulikin sitten häiriöitä toisinaan kun Spytech antoi rataa virran –virtaa ei tullutkaan, kello kävi ja kuski menetti aikaa. Taisi koskea kuutta kilpailijaa – he saivat uusintamahdollisuuden sitten aika-ajojen jälkeen. Tuosta tuli hieman viivettä sitten päivälle. Alkuerät L – E ajettiin kuitenkin keskiviikko illalla, taisi päivä loppu 23:30? Ja hotellilla 24:00...

Jossain vaiheessa tuo laskurien tahi powerin vika radalle löydettiin radan alapuolella olevasta boxista joka ohjaa sähkököt kontaktorille, siellä oli johto kutakuinkin irti ja sen seurauksena siellä ei välillä ollut kontaktia.. asia korjattiin, eikä sen jälkeen enää moiseen ongelmaan törmätty. Taisi siellä joku sitäkin ihmetellä, että onko maaginen Spytech laatikko edes alkuperäinen.....

### **Torstai 10.10.**

Aamun avaus, ovet auki 7:30 ajettiin Aten kanssa rata lämpimäksi ja aloitettiin loput erät D – A suunnitellusti 8:00.

Alkuerät meni suunnitellusti, samoin meni semifinaalit, aikataulun mukaan finaalin alku lähes kohdillaan 15:00. Urat 1-5 Matti oli kutakuin ekasta erästä lähtien sijoilla 3-4 kuudenteen tullessa kakkosena, seitsemännessä sitten jo Horkyn kanssa piikkipaikalla, kahdeksannessa taisi Horky melkein jo karata mutta Matti tuli lopun lujaa ja taisi mennä sitten viimeisten sekuntien aikana edelle!

### **Onnea Matti Fyhr Anjalankosken UA –ISRA2013 MaailmanMestari F1-32 luokassa !**

Siirtyminen varsinaiseen pääluokkaan EuroSport-24.

Sen jälkeen oli paussia radan pesua ja pidotusta. Sitten mentiinkin mettään... organisaattori halusi että pidetään vapaatreeni – tiketti systeemi 15minuuttia, noh se tiedettiin jo Aten kanssa että ei toimi, sillä rata ei tule ajettavaan kuntoon. Vaadimme autot ja kaasut että saamme radan ajettua sisälle, Jussin ja Artun suosiollisella avustuksella sitten saatiin yksi auto ja Atte sai organisaattorilta yhden auton. Tuossa tilanteessa organisaattorilla suorastaan keitti yli... huomasit että kaveri ei tosiaankaan tiedä minkälaisia kisoja se on aikanaan halunnut! Sain siihen sitten tukea muista maista aikas paljon, että näin se homma pitää mennä ja kyllä se organisaattorikin sitten jo palautui hetken itseään keräten. Se oli itselle semmonen hetki taasen, että mitä ihmettä minä siellä teen! –noh ajattelin sitten kaikkia niitä kilpailijoita, joille haluan lopun viikon pelastaa!

Rata saatiin jotenkuten sisäänajettua, mutta sinne jäi siitä huolimati liikaa pitoa! Harjoitustreenit poikki, pesivät suorat vielä kertaalleen, pitoa kun oli mutkista suorille asti jo levinnyt. Sen jälkeen alkoi sitten homma rulettamaan ja saatiin treenit vietyä suunnitellusti läpi.

Tosin näissäkin treeneissä aikataulun takia jouduttiin karsimaan aikaa kolmesta minuutista neljään minuuttiin! Taas sai kilpailijat kärsiä. Joku muistikuva on, että torstaina treenit oli ohi joskus 23:00 paikkeilla ja hotellilla sitten oltiin joskus 24:00 aikaan.

### **Perjantai 11.10.**

Perjantai polkastiin käyntiin normi aamutoimet, 7:30 ovet auki, radan sisäänajo Atte ja minä.

Viimeinen harjoituserä käyntiin 8:00, se meni suunnitellusti.

EuroSport-24 aika-ajojen nopein, Vladimir Horky Czech 3.556 sekuntia / kierros.

Tässäkin taisi tulla joitain häiriöitä aika-ajoissa... joten menttiin vähän pitkäksi.

Seuraavaksi oli tavoitteena ajaa kaikki 13 alkuerää eristä M – A perjantai päivän aikana, jossain vaiheessa tuli jo selväksi että ei onnistu ennen kello 24:00 joten annoin organisaattorille tehtäväksi selvittää joskus 18:00? Aikaan mitä tapahtuu kello 24:00 ? sammuuko valot vai ei, saadaanko ajaa kaikki alkuerät suunnitellusti perjantaina vai pitääkö alkaa suunnittelemaan joiden erien siirtämistä lauantai aamulle?” Vastaus saatiin tunnin-kahden odottelun jälkeen, jatkoajaka saatiin ja täten oltiin sitten hyvällä mallilla!

Informoin kaikille että lauantai aamun aloitus aika kello 8:00 siirretään tunnilla eteenpäin kello 9:00 alkavaksi, koska meillä menee yli puolen yön joten on varmasti tarpeen saada aamulle tunti lisää nukkuma aikaa!

Viimeinen erä loppui noin 24:15 sitten tehtiin semifinaalilistat ja lopetettiin ”perjantain” osalta. Hotellille ja nukkumaan noin 01:00.

### **Lauantai 12:10**

Viimeiseen aamuun clubille 8:30 radan sisäänajo, 9:00 autojen luovutus semifinalisteille ja valvonta... taisi olla kello 10:00 kun aloitettiin sitten ajamaan semifinaaleja. Finaali aloitus noin 13:35?

Ekasta urasta lähtien Matti oli piikkipaikalla, tokalla erolla vähä jo eroakin, puolessa välissä hyvä 6 kierroksen johto, kuudennen jälkeen kierros johtoa kisan kakkoseen –Matti vaihtoi renkaat, sitä odotettiin myös kisan kakkoselta, mutta sitä vaihtoa ei koskaan tullut, kisa ohi Matti on MaailmanMestari!

### **Onnea Matti Fyhr Anjalankosken UA –ISRA2013 MaailmanMestari ES-24 luokassa !**

Kisat ohi, jäljellä väsymys, päällimmäisenä pettymys – kuinka kukaan kisaorganisaattori voi halveksua ja väheksyä noin paljon kilpailijoita, jotka ympäri maailmaa lähtee vuoden suurimpaan ja tärkeimpään kilpailuun, yli sata osanottajaa kuudestatoista kansakunnasta!

Tämä taisi tapahtumana olla hyvä opetus myös ISRA delegaateille sitä tilannetta silmällä pitäen kenelle niitä kisoja kannattaa antaa ja kenelle niitä ei kannata antaa! Saamani tiedon mukaan Ukrainan slottiliitto tms. on myöskin jakautunut aikas paljon kahtia, kisat ilmeisesti anoi se toinen leiri ja sitten jostain syystä toinen leiri kaappasi kisat itselle, tämä ilmeisesti oli sitten omiaan siihen että järjestävällä organisaatiolla ei paljoa resuja ollut ja valmistelutkin oli tehty ala-arvoisesti.

Sen lisäksi että hoidimme pömpeliä Aten kanssa, jouduimme keräämään hiittien jälkeen autoista radan sadasosat, tuomaan uudet autot ja laittamaan ne viivalle. Puhumattakaan siitä, että sitten sai vielä järjestellä aika-ajojen jälkeen autot oikeille laudoille, kun tämä yksi maailmanmatkaaja jätti senkin homman tekemätä.

Joo... olihan siinä tarinaa, kutakuinkin varmaan kaikki ydin asiat muistin...

Ensi vuonna olisi tavoitteena lähteä kisaamaan Latviaan ja sitten 2015 vuodeksi pyydettiin jo pömpeliin... hmm...

Niitä odotellessa

T:Tumppi