

مترجمان

عطا... ژيانی آسوده

اميد عامل قناد

هادی عبادی

تاييد يه فنی

عطا... ژيانی آسوده

عادل ژيانی آسوده

اميد عامل قناد

تايپ و ويراستاری

اميد عامل قناد

۴.....	مقدمه
۵.....	۱ - قوانین عمومی
۵.....	۲ - نحوه کار چراغ (پرچم) شروع مسابقه
۵.....	۲,۲ - منطقه شروع
۶.....	۲,۳ - شروع (Initiation)
۷.....	۳ - نحوه برگزاری دور انفرادی (Qualify)
۷.....	۳,۱ - معیار ارزیابی دور انفرادی (Qualify)
۹.....	۳,۲ - امتیازات دور انفرادی (Qualify)
۱۰.....	۳,۳ - دور انفرادی نا تمام
۱۰.....	۳,۴ - شرایط برابر در دور انفرادی
۱۱.....	۳,۵ - تکرار دور انفرادی
۱۱.....	۴ - نحوه برگزاری نبرد دو به دو حذفی (Tsuiso Or Tandem)
۱۲.....	۴,۱ - معیار ارزیابی نبرد دو به دو حذفی (Tsuiso Or Tandem)
۱۴.....	۴,۳ - دور های دو به دو ناتمام
۱۴.....	۴,۴ - سبقت گیری
۱۵.....	۴,۵ - روند اینشیت در سویسو
۱۵.....	۵ - تماس و برخورد در سویسو
۱۷.....	۶ - در آمدن یا صدمه دیدن لاستیک در سویسو
۱۸.....	۷ - سرویس خودرو ها در نبرد های سویسو
۱۸.....	۸ - ایجاد وقفه در مسابقه
۱۹.....	۸,۱ - نحوه اجرای وقفه در مسابقه
۱۹.....	۹ - بازپخش سویسو و کمک به داوری
۲۰.....	۱۰ - اعتراض و تجدید نظر در مسابقه
۲۰.....	۱۰,۱ - نحوه تشکیل پرونده اعتراض به یک مسابقه
۲۱.....	۱۰,۲ - بررسی پرونده های رقابت
۲۱.....	۱۰,۳ - اعتراض به رقابت
۲۲-۲۵.....	واژه نامه

مقدمه:

فرمولا دریفیت با شروع شانزدهمین فصل خود، به عنوان مرجع جهانی دریفیت حرفه ای به عنوان اولین سری مسابقات دریفیت در آمریکای شمالی شناخته میشود . دریفیت این رشته از مسابقات اتومبیلرانی را با جذب طرفداران و علاقمندان به خودرو از تمام اقشار جامعه به حد اعلاى خود رسانده و به سبک فرمولا دریفیت یک معیار برای مسابقات دریفیت در سرتاسر دنیا شناخته میشود.

در این رشته مهارتی- قدرتی از اتومبیلرانی ، رانندگان خودرو خود را عمداً از حالت تعادل خارج کرده و به صورت کنترل شده و با سرعت بالا به صورت Sideway در یک مسیر مشخص حرکت می دهند ، دارای بیشترین تنوع رقابت در بین رانندگان و ماشین ها در متنوع ترین مجموعه ها و امکانات است و برای کسب عنوان قهرمانی با یکدیگر به رقابت میپردازند.

آدرس 

تهران ، ضلع غربی مجموعه
ورزشگاه آزادی تهران ، پیست
اتومبیلرانی ، فدراسیون
موتورسواری و اتومبیلرانی

شماره تماس 

۴۴۷۳۴۸۷۰ - ۴۴۷۲۴۱۷۲

فکس 

۴۴۷۲۶۸۱۶

ایمیل 

info@mafiri.ir

۱- قوانین عمومی

مسابقات فرمولا دریفت شامل عمدتا یک برنامه ۲ روزه است که رانندگان ابتدا به صورت انفرادی (Qualifying) برای کسب جایگاه خود در جدول مسابقات و شناخت حریف به میدان میروند و سپس به صورت ۲ به ۲ (Tsuiso Or Tandem) و تک حذفی با یکدیگر به رقابت میپردازند.

۲- نحوه کار چراغ (پرچم) شروع مسابقه

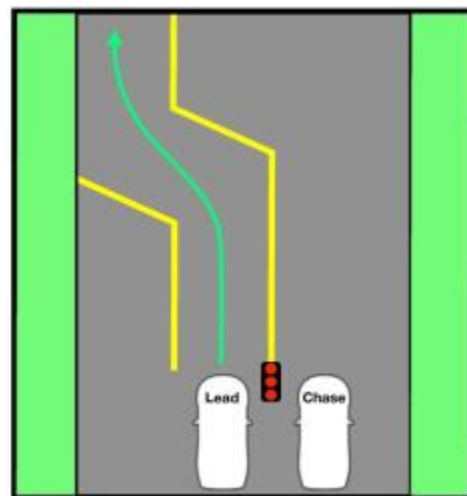
خط شروع مسابقه در آغاز مسیر مسابقه واقع شده است که معمولا توسط "مسئولان برگزاری دریفت" مشخص میگردد و نقطه شروع رسمی مسابقات انفرادی (Qualifying) و مسابقات ۲ به ۲ (Tandem or Tsuiso) است. در اینجا چراغ (پرچم) شروع توسط مسئول شروع مسابقه کنترل میگردد و زمانی که خودرو(ها) میتوانند از خط شروع عبور کنند را اعلام میکند.

۱-۲ منطقه شتابگیری :

خودرو دنبال کننده یا چیسر موظف به حفظ حداقل فاصله در مسیر صاف منتهی به منطقه شروع دریفت (اینیشیت) است و میتواند قبل از شروع خودرو لیدر آغاز به حرکت کند بشرط آنکه خللی در مسیر یا نحوه حرکت برای خودرو لیدر ایجاد نکند در این منطقه تا نقطه اینشیت که بنام شتابگیری اولیه میشناسیم هر نوع برخورد بین دو خودرو ، مقصر را چیسر معرفی خواهد کرد .

۲-۲ منطقه شروع (CHICANE)

اگر راننده پیشتانز (لیدر) با یکی یا بیشتر از یک مخروط (پایلون) های داخل شیکین (شکل پائین) در هنگام شروع مسابقه برخورد نماید ، مسابقه توسط پرچمدار و یا چراغ تعبیه شده در کنار مسیر و قبل از منطقه اینیشیت، متوقف شده و فرمان شروع مجدد صادر میگردد. محل پرچمدار یا چراغ شروع مجدد در جلسه قبل از شروع مسابقه اعلام میگردد.



در هنگام برگزاری مسابقه ۲ به ۲ ، در صورت برخورد راننده لیدر به یکی و یا بیشتر از پایلون های داخل شیکین به صورتی که از محل مشخص شده خود خارج شوند به ترتیب زیر عمل خواهد شد:

دفعه اول:

مسابقه متوقف شده و فرمان شروع مجدد صادر میگردد.

دفعه دوم:

مسابقه متوقف شده و فرمان شروع مجدد صادر میگردد.

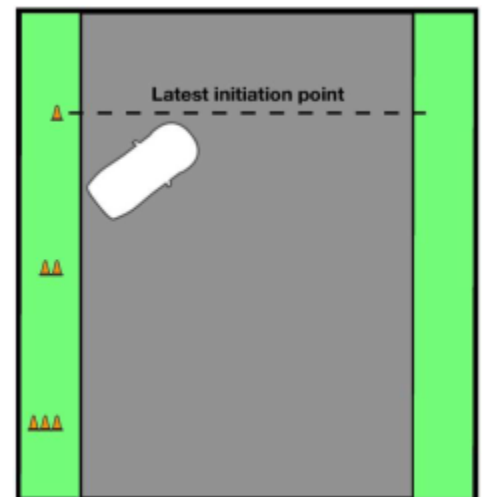
دفعه سوم:

امتیاز دور راننده لیدر "دور ناتمام" در نظر گرفته خواهد شد (ناتمام) .

***نکته: تعداد دفعات توقف و شروع مجدد مسابقه میتواند توسط داوران و مسئولان برگزاری مسابقه تغییر کند و باید در جلسه قبل از شروع مسابقه به اطلاع رانندگان رسیده باشد.

۲-۳ شروع (INITIATION)

خودرو در هنگام عبور از آخرین پایلون تکی ایستاده در کنار مسیر که به صورت "۱-۲-۳" چیده شده اند و نمایانگر منطقه اینیشیت هستند باید به صورت یک طرفه (Sideway) در حال حرکت باشد. (شکل زیر)



۳ نحوه برگزاری دور انفرادی (Qualifying)

رانندگان ۲ دور غیر متوالی در مسیر به ترتیب معکوس (از انتها به ابتدا) جدول رده بندی فصل جاری مسابقات را انجام میدهند نکته اولین راند براساس جدول فصل قبل مسابقات برگزار میشود.

۳-۱ معیار ارزیابی دور انفرادی

لاین:

رانندگان موظفند به پوشش دادن ناحیه های خارجی (Outside zones) و رسیدن به محدوده (touch and go) با قسمت عقب خودرو و رسیدن به نقاط داخلی مسیر (Inside Clipping point) با قسمت جلویی خودرو و نحوه حرکت در این مسیر مورد قضاوت قرار میگیرند .

زاویه

رانندگان موظفند در به پایان رساندن مسیر مسابقه با حداکثر زاویه ای که میتوانند سرعت خود را حفظ نمایند که نحوه حرکت آنها مورد قضاوت قرار میگیرند. موارد زیر شامل کسر امتیاز میگردند:

- شروع دوگانه. double int. (رفتن به حالت دریفت ، صاف شدن و شروع به دریفت مجدد قبل از رد شدن کامل از منطقه اینیشیت)
- برخورد با دیوارهای کناری (پیلون های خوابیده یا مسیر)
- خروج یک چرخ از مسیر مسابقه
- نرسیدن به نواحی خارجی و داخلی مسیر (Outside zones and inside clips)
- صاف شدن (straightening)
- خارج شدن از مسیر
- زاویه کم

استایل

استایل به معنی نحوه و شکل حرکت خودرو در تمام طول مسیر است و به ۲ قسمت تقسیم میگردد : ملزومات و روان بودن (Commitment and Fluidity)

ملزومات (Commitment)

ملزومات به حرکت رو به جلوی خودرو بطوری که در تمام مسیر تمامی نواحی خارجی و داخلی را با حداقل فاصله ممکن پرکند گفته میشود. به صورت ایده ال خودرو به جز در نواحی کاهش سرعت باید حرکت رو به جلوی خود را با سرعت قابل قبول در نزدیکی دیواره های خروجی و نواحی داخلی مسیر را با جسارت و به صورت پیوسته ادامه دهد.

موارد زیر شامل کسر امتیاز ملزومات میگردد:

- برداشتن پا از روی پدال گاز به صورت کلی یا جزئی قبل از اینیشیت
- اینیشیت قبل از آخرین نقطه منطقه اینیشیت
- کاهش سرعت در نواحی به غیر از مناطق کاهش سرعت
- نزدیک شدن به دیواره ها یا مناطق خارجی مسیر همراه با ترس

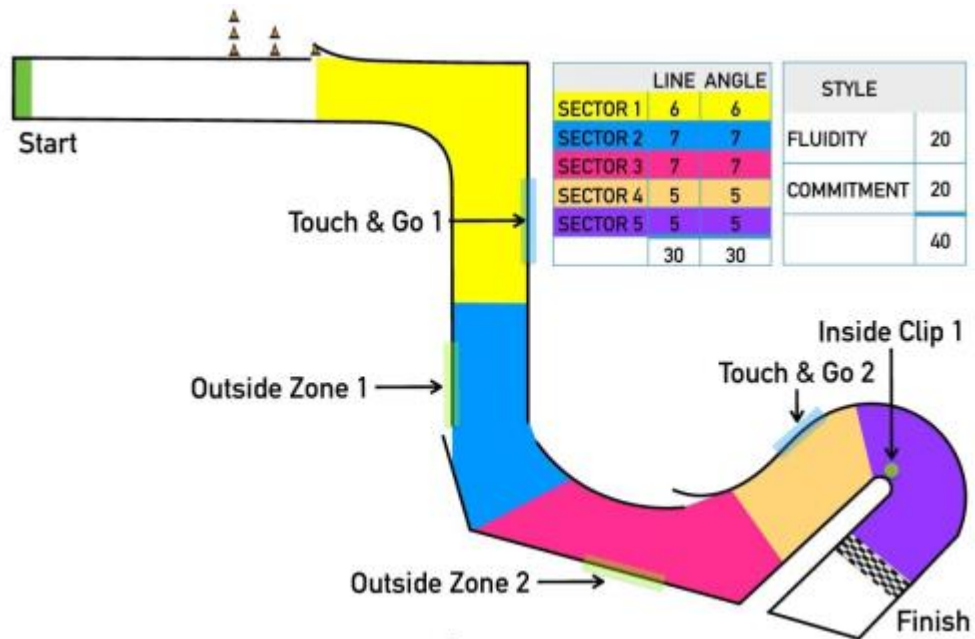
روان بودن (Fluidity)

داور استایل سرعت رسیدن به زاویه، نحوه رسیدن به زاویه، دستیابی و یا عدم دستیابی راننده به مقدار زاویه مطلوب را مورد ارزیابی قرار میدهد.

موارد زیر شامل کسر امتیاز روان بودن میگردد:

- سوئیچ کردن آهسته
- بازی با فرمان (استفاده از فرمان جهت اضافه یا کم کردن مقدار ناچیزی از زاویه در یک زمان)
- سوئیچ نادرست (اضافه یا کم کردن زاویه بدست آمده در وسط پیچ)

۳-۲ امتیازات دور انفرادی



لاین ۳۰ امتیاز

امتیاز لاین در هر مسیر (Layout) به بخش (Sector) های مختلف تقسیم میشود که مناطق بیرونی (Outside) ، پوینت های داخلی و تاچ اند گو ها دارای اهمیت هستند.

زاویه ۳۰ امتیاز

امتیاز زاویه در هر مسیر (Layout) به بخش (Sector) های مختلف تقسیم میشود که مناطق بیرونی (Outside) ، پوینت های داخلی و تاچ اند گو ها دارای اهمیت هستند.

استایل ۴۰ امتیاز

امتیاز استایل به ۲ قسمت تقسیم میگردد : ۱ - ملزومات ۲ - روان بودن و از لحظه شروع تا انتهای مسیر مورد قضاوت قرار میگیرد (هرکدام ۲۰ امتیاز)

۳-۳ دور انفرادی ناتمام

در صورتی که راننده هر کدام از اشتباهات زیر را به تنهایی انجام دهد ، هیچ امتیازی را برای آن دور دریافت نکرده و از عبارت " ناتمام " برای وی استفاده خواهد شد

- اسپین شدن
- دریافت برعکس (دریافت کردن در خلاف جهت مسیر مسابقه)
- بازشدن کاپوت ، صندوق عقب ، در های ماشین

۳-۴ شرایط برابر (Tie-Break) در دور انفرادی

در صورت وقوع مساله ای مانند امتیاز مساوی در دور انفرادی برای دو شرکت کننده و مسائلی از این قبیل ، جدول زیر مورد استفاده قرار خواهد گرفت:

Tie Breaker 1	High Qualifying Score (HQS)
Tie Breaker 2	Low Qualifying Score (LQS)
Tie Breaker 3	HQS Style Score
Tie Breaker 4	HQS Angle Score
Tie Breaker 5	HQS Line Score
Tie Breaker 6	LQS Style Score
Tie Breaker 7	LQS Angle Score
Tie Breaker 8	LQS Line Score

در صورتی که دو راننده دارای امتیاز برابر در بهترین دور کوالیفای خود باشند :

نفر برتر راننده ای است که امتیاز راند دوم کوالیفای او بیشتر باشد در صورت برابری ، امتیاز استایل برتری را مشخص میکند و اگر باز هم برابر بودند به ترتیب زاویه و سپس لاین مورد قضاوت قرار میگیرند

در مسابقه ای که نمی توان دور انفرادی را برای تمامی شرکت کنندگان به دلایلی همچون بارندگی و سایر مسایل به پایان رسانید ، ترتیب نفرات برای قرارگیری در جدول مسابقه ۲ به ۲ بر اساس امتیاز مسابقه قبلی و یا رده بندی فصل گذشته صورت میگیرد.

در صورت شرایط نامناسب جوی که باعث تعطیل شدن مسابقه نشده اما بر روی عملکرد رانندگان تاثیر گذار است ، داوران میتوانند معیار های ارزیابی را مورد بازبینی قرار داده ، در آن تغییر ایجاد کرده و سریعاً به اطلاع دست اندرکاران و رانندگان برسانند.

۳-۵ تکرار دور انفرادی

امکان درخواست برای تکرار دور انفرادی فقط توسط داور(ها) وجود دارد ، اما جهت عدم اخلال در روند برگزاری مسابقه ، معمولاً مورد استفاده قرار نمیگیرد

۴ نحوه برگزاری نبرد ۲ به ۲ حذفی (سویسو یا تندم)

رانندگان بر اساس امتیاز کسب شده در دور انفرادی در یک جدول استاندارد قرار میگیرند. نبردهای تندم به صورت تک حذفی و در ۲ دور برگزار شده و برنده بر اساس چیدمان جدول پیش میرود، همیشه راننده ای که در دور انفرادی امتیاز بیشتری داشته است به عنوان پیشرو مسابقه را آغاز میکند. برای اینکه رانندگان فرصت رقابت کردن به هر دو صورت پیشرو و دنباله رو را داشته باشند، هر نبرد تندم شامل ۲ دور است.

دور ۱ - راننده A در موقعیت پیشرو و راننده B در موقعیت دنباله رو قرار میگیرند
دور ۲ - راننده B در موقعیت پیشرو و راننده A در موقعیت دنباله رو قرار میگیرند

در طول هر دور، راننده لیدر باید جهت کسب امتیاز همانند دور های کوالیفای که توسط داوران در جلسه قبل از مسابقه (بریفینگ) اعلام شده حرکت کرده و کسب امتیاز نماید در صورتیکه چیسر فقط باید لاین، زاویه، سرعت و نحوه جا به جایی ماشین لیدر در طول کل مسیر را با کمترین فاصله تقلید کند

داوران بعد از تماشای هر دو راند و مقایسه دورهایی که راننده ها لیدر بودند و دورهایی که چیسر بودند، تعیین میکنند کدام راننده در کل رانندگی بهتری داشته و به عنوان برنده معرفی میشود.

اگر رای یک داور به راننده A و داور بعدی به راننده B و داور سوم به برگذاری مجدد (One More Time) باشد به علت عدم وجود رای اکثریت به صورت پیشفرض نبرد مجدداً انجام خواهد شد. وان مور تایم برای نبردهای ضعیف و پراشتباه در نظر گرفته نمیشوند و داوران در این موارد حق استفاده از "علم داور" برای مشخص کردن راننده برنده را برای خود محفوظ میدارند.

اگر خودرویی دچار مشکلی شود که توانایی حرکت در مسیر را نداشته باشد، خودرو باقیمانده باید دور خود را به صورت تکی انجام داده تا در مسابقات باقی بماند.

۴-۱: معیار ارزیابی نبرد سویسو

۴,۱,۱: اهداف راننده لیدر

- کسب تمام ۱۰۰ امتیاز دور انفرادی
- رانندگی به صورتی که قابل دنبال کردن (Chaseable) باشد
- کاهش سرعت فقط در مناطق معین شده (Decel Map)

۴,۱,۲: مواردی که راننده لیدر باید از آن پرهیز کند

- زاویه کمتر به نسبت یک دور انفرادی ایده آل
- لاین تنگتر به نسبت یک دور انفرادی ایده آل (پرنکردن مسیر)
- سوئیچ کردن ضعیف
- تلاش برای فرار از راننده دنباله رو به هر طریقی که لاین، زاویه و استایل لطمه ببیند

۴,۱,۳: اهداف راننده چیسر

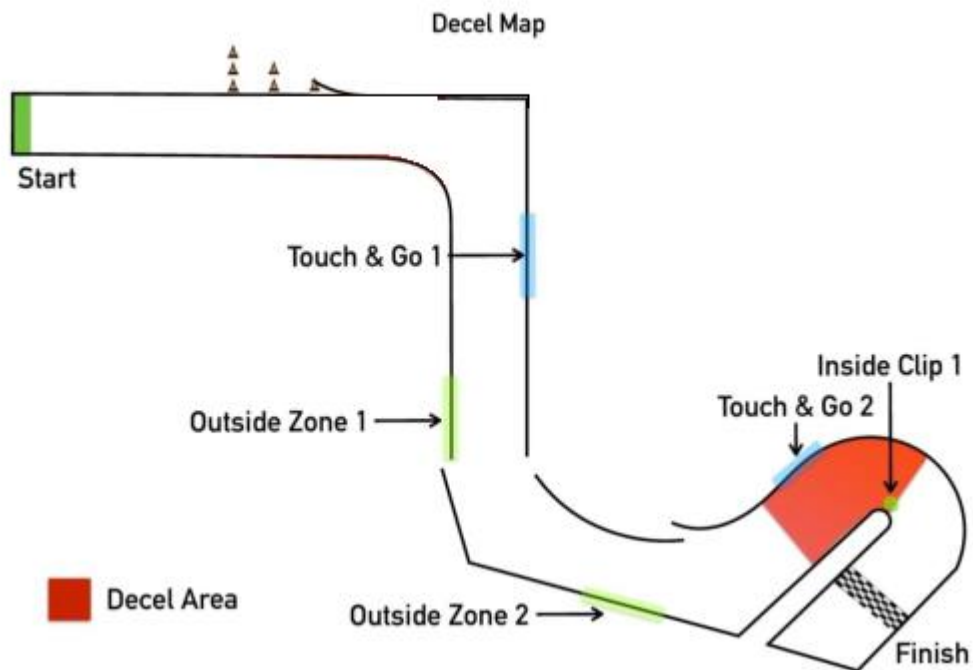
- اینیشیت دیرتر از راننده لیدر نباشد
- نگه داشتن فاصله کم از راننده لیدر در بیشترین زمان ممکن
- داشتن زاویه ای برابر یا بهتر از راننده لیدر
- تقلید از لاین و نحوه سوئیچ کردن راننده لیدر در تمام طول مسیر
- باقیماندن در حالت دریافت تا رد شدن کامل از خط پایان

۴,۱,۴ مواردی که راننده چیسر باید از آن پرهیز کند

- تقلب در لاین به نسبت خودرو لیدر (بریدن مسیر)
- تقلب در زاویه به نسبت خودرو لیدر (تفاوت زیاد زاویه)
- زمان و مکان نامناسب اینیشیت
- زمانبندی نامناسب سوئیچ ها و به صورت کلی رانندگی ضعیفتر

۲-۴: نقشه کاهش سرعت

این نقشه مناطقی از پیست که داوران به راننده پیشرو اجازه داده اند پای خود را از روی پدال گاز برداشته و یا حتی ترمز کنند را به صورت گرافیکی مشخص میکند. رانندگانی که از این نقشه پیروی نکنند با کاهش امتیاز مواجه خواهند شد. نقشه کاهش سرعت تاثیر زیادی در کاهش تصادفات نبردهای ۲ به ۲ دارد.



۳-۴ دوره‌های ۲ به ۲ ناتمام

اگر راننده ای هرکدام از موارد زیر را در نبرد های ۲ به ۲ مرتکب شود ، هیچ امتیازی را دریافت نخواهد کرد و آن دور برای وی "ناتمام" در نظر گرفته خواهد شد.

- اسپین شدن
- دریافت برعکس (دریافت کردن در خلاف جهت مسیر مسابقه)
- بازشدن کاپوت ، صندوق عقب ، یا در(ها)
- تصادف عمدی با راننده حریف و هرگونه برخورد غیر ورزشی
- راننده چیسر عمدا راننده لیدر را به علت دور ناتمام در راند اول دنبال نکند
- ۳ بار شروع مجدد در خط استارت به دلیل برخورد با پایلون یا به درخواست مسئولین برگزاری
- انجام سبقت غیر مجاز – راننده چیسر را با دور ناتمام مواجه میسازد
- انجام سبقت مجاز – راننده لیدر را با دور ناتمام مواجه میسازد

۴-۴ سبقت گیری

سبقت گیری در نبرد های ۲ به ۲ مجاز است. گرچه لزومی به این کار وجود ندارد و تنها در صورتی که تمامی چهار شرط زیر رعایت شده باشد قانونی منظور خواهد شد:

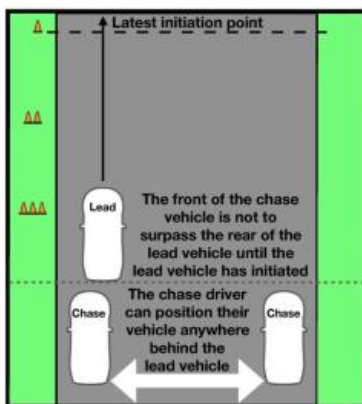
- راننده لیدر کاملا از لاین مسابقه یا مسیر مسابقه خارج شده باشد
- راننده چیسر فقط در نقاط داخلی پیچ (Inside Clipping Point) میتواند سبقت گیری کند.
- راننده چیسر فقط از لاین داخلی راننده لیدر میتواند سبقت گیری کند
- زمانی که راننده چیسر توسط راننده لیدر به هر شکلی متوقف شود

بعد از اتمام یک سبقت درست ، راننده چیسر به راننده لیدر تبدیل شده و باید بر اساس شرایط امتیاز گیری راننده لیدر به کار خود ادامه دهد ، زمانی که دور به اتمام رسید برای خودرویی که مورد سبقت قرار گرفته است "دور ناتمام" در نظر گرفته خواهد شد.

۴-۵ روند اینیشتیت در سویسو

در راستای دادن قدرت انتخاب به رانندگان جهت استفاده دلخواه از تکنیک های مختلف اینیشتیت ، روندی پیاده سازی شده است که باید توسط رانندگان لیدر و چیسر مورد استفاده قرار بگیرد که به شرح زیر است:

- خودرو لیدر میتواند به روش دلخواه خود اینیشتیت کند
- تا زمانی که خودرو لیدر وارد حالت دریافت نشده است ، قسمت جلویی خودرو چیسر نباید از قسمت انتهایی خودرو لیدر جلوتر باشد
- راننده چیسر میتواند خودرو خود را در هر سمت از عقب خودرو لیدر نگه دارد
- تخطی از قوانین فوق باعث شروع مجدد یا کسر امتیاز خواهد شد



۵ تماس و برخورد در سویسو (Tandem And Collisions)

تماس (سائیدگی) خودروها با یکدیگر در فرمولا دریافت به عنوان بخشی از ورزش قابل قبول میباشد در حالی که برخورد خودروها با یکدیگر در تندم نیازمند قوانین و راهنمایی های مشخص میباشد

۵,۱,۱ خودرو لیدر

اگر خودرو لیدر از حالت دریافت خارج شده یا از لاین مسابقه بیرون رفته و یا سرعت خود را بشدت کاهش دهد و منجر به برخورد خودرو چیسر با خودو لیدر شود ، خودرو لیدر به عنوان مقصر شناخته خواهد شد. هر داور به صورت جداگانه مقصر را مشخص میکند

۵,۱,۲ خودرو چیسر

زمانی که خودرو چیسر با خودرو لیدر برخورد میکند درست در زمانیکه خودرو لیدر مشغول کسب امتیاز بر اساس اهداف خود است ، مقصر خودرو چیسر شناخته خواهد شد.

۵.۲ صدمات ناشی از برخورد

در هنگام وقوع برخورد ، داوران مقصر را مشخص میکنند.

در برخی از موارد، صدمات ناشی از برخورد خودروها نیازمند زمان جهت رفع ایراد بوجود آمده است ، در اینصورت فقط خودرویی که مقصر نبوده میتواند درخواست ۱۰ دقیقه زمان اضافی جهت رفع ایراد داشته باشد که این زمان شامل مدت زمان مسابقه آنها نمیشود.

در مواردی که دلایل و شواهد واضح جهت شناخت مقصر برخورد موجود نباشد ، داور(ها) با توجه به شواهد موجود و علم خود مقصر را تعیین میکنند

۵.۲.۱ برخوردهای دور اول

اگر خودرویی که توسط داوران به عنوان مقصر شناخته نشده ولی پس از برخورد قابلیت تعمیر در مدت زمان تعیین شده را نداشته باشد و این مساله توسط مقامات رسمی فرمولا دریافت مورد تایید قرار بگیرد ، به عنوان برنده آن تندم انتخاب شده و امتیاز برد آن را دریافت خواهد کرد ولی به علت اینکه راننده قادر به ادامه مسابقه نخواهد بود در جدول مسابقات بالا نخواهد رفت .

اگر اتفاق بالا در نبرد فینال اتفاق بیافتد ، فرمولا دریافت این حق را برای خود محفوظ میدارد که با انجام تغییراتی در قانون مورد اشاره مانند اضافه کردن زمان تعمیر خودرو آسیب دیده در راستای به پایان رسانیدن مسابقه اقدام نماید.

اگر هر دو خودرو لیدر و چیسر در راند نخست مبارزه شان دچار نقص شده و قادر به ادامه مسابقه نباشند و هیچ کدام از راننده ها مقصر شناخته نشوند (خودرو ها به صورت جداگانه دچار مشکل بشوند) ، برنده بر اساس امتیاز دور انفرادی مشخص خواهد شد.

در مواقعی که داوران تشخیص دهند سوء عملکرد خودرو لیدر باعث ناتمام ماندن دور خودرو چیسر شده است ، راننده لیدر مقصر شناخته شده و برای وی دور ناتمام در نظر گرفته خواهد شد. اگر خسارت وارده به خودرو چیسر جدی بوده و نیاز به تعمیرات اساسی داشته باشد ، در صورت تایید مسئول برگزاری مسابقه راننده لیدر از دور مسابقات حذف شده و خودرو چیسر به عنوان برنده اعلام میشود.

به عنوان مثال : روغن ریزی از خودرو لیدر باعث شود خودرو چیسر از مسیر خارج شده و با دیواره های کنار پیست برخورد کرده و دچار خسارت جدی شود.

در صورتی که هر دو خودرو با یکدیگر برخورد نمایند ، به صورتی که هر دو یا هیچکدام مقصر نبوده ولی خسارتی اتفاق افتاده باشد ، مسئول برگزاری مسابقات موظف است از هر دو خودرو بازدید به عمل آورده و در صورت نیاز درخواست تعمیر خودرو(ها) را بنماید. این مساله برای حفظ امنیت و جان رانندگان دارای اهمیت فراوانی است.

در صورتی که خودرویی دچار مشکل پنچری یا آسیب دیدگی رینگ شده باشد ، مسئول برگزاری مسابقه میتواند برای اطمینان حاصل کردن از عدم برتری راننده ای به علت لاستیک تازه تر ، از هر ۲ راننده بخواهد تا نسبت به تعویض رینگ و لاستیک خود اقدام نمایند.

۵.۲.۲ برخورد های دور دوم

اگر برخورد در دور دوم اتفاق بیافتد ، داوران با توجه به مقصر حادثه به دور اول مسابقه رجوع میکنند و در نهایت برنده را مشخص میکنند
اگر هر دو خودرو پیشرو و دنباله رو در راند دوم مبارزه شان دچار نقص شده و قادر به ادامه مسابقه نباشند و هیچ کدام از راننده ها مقصر شناخته نشوند (خودرو ها به صورت جداگانه دچار مشکل بشوند) ، برنده بر اساس امتیاز دور اول نبردها مشخص خواهد شد.

۶- در آمدن و یا صدمه دیدن لاستیک در سوئسو

در صورت در آمدن لاستیک از رینگ ، خودرو ها مجاز به ترک خط شروع مسابقه نیستند
تعویض لاستیک در زمان بین راند اول و دوم مجاز نیست ، مگر اینکه لاستیک خودرویی در اثر برخورد از رینگ خارج شده و یا رینگ و لاستیک با برخورد با نقطه ای از مسیر دچار مشکل شده باشند

اگر در آمدن لاستیک از رینگ در زمان برخورد با نقطه ای از مسیر ، دیوار یا مانعی باشد ، داوران در این زمینه که کدام مورد زودتر اتفاق افتاده است تصمیم گیری خواهند کرد.

اگر لاستیک قبل از برخورد از رینگ خارج شده باشد ، خودرو اجازه استفاده مجدد از آن را نخواهد داشت (حتی در دور های بعدی)

اگر برخورد باعث خارج شدن رینگ از لاستیک شود ، لاستیک و یا رینگ نیاز به تعویض خواهند داشت ، در این صورت خودرو دیگر هم مجاز به تعویض لاستیک عقب خود خواهد بود.

در صورت اشکال در لاستیک جلو خودرو ، با تشخیص مسئول برگزاری مسابقه اجازه تعویض صادر خواهد شد (در این مورد لاستیک عقب نباید تعویض گردد).

۷- سرویس خودروها در نبرد های سوئسو

خودروها اجازه سرویس در دور اول و دوم سوئسو را ندارند. سرویس شامل تعویض لاستیک ها ، تنظیم باد لاستیک ها ، تنظیم فنربندی ، سوختگیری، خنک کردن و غیره میشود. لاستیک های عقب باید به گونه ای انتخاب شوند که بتوانند ۲ دور پشت سر هم را انجام دهند.

۸- ایجاد وقفه در مسابقه

برای حفظ ایمنی مسابقات ، تیم های شرکت کننده میتوانند صرفاً برای انجام تعمیرات ضروری در خودرو درخواست ایجاد وقفه در مسابقه نمایند و به عنوان استراتژی قابلیت اجرا ندارد .

در مواقع لزوم فقط نماینده تیم که از قبل مشخص شده است میتواند درخواست خود را به مسئولان رسمی فرمولا دریافت تقدیم کند و تنها با تشخیص مسئول برگزاری مسابقه قابل اجرا خواهد بود. در صورت تشخیص عدم نیاز توسط مسئولین وقفه ای در مسابقه ایجاد نخواهد شد.

تعویض لاستک در زمان وقفه مجاز نمیشود مگر اینکه لاستیک از رینگ خارج شده و یا رینگ در برخورد با موانع از لاستیک خارج شود

توقف ها فقط برای تعمیرات ضروری خودروها در نظر گرفته شده است ، تنظیم باد چرخ ها و یا تغییر تنظیمات فنربندی خودروها ممنوع است.

هرکدام از رقا که نتواند در زمان تعیین شده تعمیرات لازم را انجام دهد ، به نفع راننده رقیب از دور مسابقه کنار گذاشته خواهند شد.

تیم ها فقط حق استفاده از ۱ وقفه در طول کل مسابقه را خواهند داشت ، که میتواند در دور انفرادی و یا نبرد ۲ به ۲ مورد درخواست قرار گیرد. درخواست برای وقفه های همزمان و یا اضافه مورد قبول واقع نخواهند شد مگر اینکه در جای دیگری از قوانین به آن اشاره شده باشد.

تعمیرات مورد نیاز در زمان وقفه بر روی خودروها باید در پیت استاپ دوم (به عنوان نمونه ، محلی که در پیست آزادی برای خنک کردن ماشین ها مورد استفاده قرار میگیرد) انجام شده و باید از رفت و آمد به پیت اصلی خودداری گردد مگر اینکه در جلسه بریفینگ تصمیم دیگری گرفته شود (به دلیل محدودیت فضای برخی مجموعه ها)

۸.۱ نحوه اجرای وقفه در مسابقه

راننده و سایر اعضای تیم قبل از اعلام رسمی وقفه نمیتوانند کار خود را روی خودرو آغاز کنند. باز کردن پنل ها و جست و جو برای پیدا کردن خرابی هم شامل این قانون میباشد اما بازدید بصری مشکلات پیش آمده مجاز است

زمان ۵ دقیقه ای وقفه زمانی شروع میشود که مسئولان اجازه کار کردن روی خودرو را به راننده و سایر اعضای تیم میدهند و زمان رسیدن به پیت ملاک محاسبه زمان نخواهد بود. اگر خودرو با جرثقیل به پیت حمل شود، تیم فنی مجاز به استفاده از جک میباشد و جرثقیل بایستی قبل از شروع ۵ دقیقه پیت را ترک کرده باشد. مسئول برگزاری مسابقه زمان شروع ۵ دقیقه را اعلام کرده و محاسبه مینماید. کل تعمیرات مورد نیاز باید در این ۵ دقیقه انجام شود

در صورتیکه خودرو در شرایط زیر باشد ، ۵ دقیقه تمام شده در نظر گرفته خواهد شد

- خاموش شده باشد
- روی زمین نباشد (روی جک باقیمانده باشد)
- دارای امنیت کافی برای راندن در موقعیت مورد نظر (لیدر یا چیسر) را نداشته باشد
- به اندازه کافی تعمیر نشده باشد
- آماده رفتن به منطقه برن آوت (منطقه پشت خط استارت) نباشد.

اگر شرایط برای تعویض لاستیک مهیا باشد و تصمیم به تعویض آن باشد ، باید در طول همان ۵ دقیقه وقفه انجام شود.

۹- بازپخش سویسو و کمک به داوری

استفاده چندباره از بازپخش تصاویر تا قبل از مرحله ۸ نفر برتر (تاپ ۸) مجاز نمیباشد. معمولاً بعد از پایان هر راند تندیم یک بازپخش صورت میگیرد ولی بعد از شروع مرحله ۸ نفر برتر، داوران ممکن است چندین باز درخواست بازپخش مجدد را داشته باشند. مسئول کنترل مسابقه در صورت بروز مشکلات فنی که میتواند در نظر داوران تاثیرگذار باشد میتواند مدت زمان بازپخش را افزایش داده و موضوع را به اطلاع داوران برساند

تمام قضاوت های داوران در محل قرارگیری آنها صورت میگیرد. اگر محلی از مسیر در دید مسقیم داوران قرار نداشته باشد ، سیستم پرچم و یا دوربین مداربسته به داوران در تشخیص نحوه عملکرد رانندگان در آن محل کمک خواهد کرد. هرگونه داده و یا فیلم تهیه شده خارج از این موارد صلاحیت ارجاع در بررسی اعتراضات احتمالی را ندارد.

داوران میتوانند اطلاعات اضافی از مسئولین برگزاری و سایر افراد حاضر در مسیر در مورد اتفاقات مسابقه کسب نمایند و از آن در تصمیم گیری های خود استفاده کنند.

۱۰- اعتراض و تجدید نظر در مسابقه

اعتراض در مورد نحوه ورود، اعتبار راننده یا همراه وی و حتی شرایط خودروها میتواند در هر زمانی انجام شود. تمام اعتراضات مربوط به شرایط خودروها توسط مسئول برگزاری مسابقه مورد بررسی و حکمیت قرار خواهد گرفت.

اعتراض در تمامی راندهای سویسو مجاز است به جز مسابقه فینال.

امتیازات دور انفرادی قابل اعتراض نیستند.

موضوع امتیاز داوری و تصمیم آنها قابل اعتراض نیستند.

اعتراض باید شامل موضوعی قابل استناد باشد که از دید داوران در محدوده نبرد پنهان مانده است، به عنوان مثال: صندوق عقب راننده X در طول مسابقه باز شد اما از دید داوران پنهان ماند. با توجه به تعریف قوانین اعتراض در فرمولا دریافت تنها در مواردی که مدارک بصری غیرقابل انکاری در مورد اتفاقی وجود داشته باشد قابل بررسی است و نظر داوران شامل موارد اعتراضی نمیگردد.

داده ها و یا ویدئو هایی که خارج از محدوده رسمی فرمولا دریافت تهیه شده باشد (مثلا توسط تماشاگران و یا اعضای تیم) قابل استناد در اعتراضات نخواهد بود و فقط میتوان به داده های تهیه شده توسط دوربین ها و دستگاه های رسمی مسابقه استناد کرد.

۱۰.۱ نحوه تشکیل پرونده اعتراض به یک مسابقه

انتظار میرود که اعتراضات به خوبی جمع اوری، منطقی و بر اساس شواهد درست باشد.

هر اعتراضی باید در فرم اعتراض فرمولا دریافت نوشته شود.

فرم اعتراض باید به طور کامل توسط سرپرست تیم پر شود و باید مشخص کند که کدام قسمت قوانین و مقررات فرمولا دریافت مورد اعتراض قرار گرفته است، و سپس امضا گردد.

فرم اعتراض باید همراه با هزینه اعتراض مناسب باشد و قبل از نتایج اعلام شده از نبرد مستقیم به جایگاه قاضی ارائه شود.

در صورت اعتراض ، پس از نبرد ۵ دقیقه فرصت دارید تا اعتراض خود را ارائه دهید

ارائه فرم به جایگاه داور باید به نحوی حرفه ای و ورزشی باشد. عدم انجام اینکار باعث خواهد شد که اعتراض شما مورد بازبینی قرار نگیرد.

۱۰,۲ بررسی پرونده های رقابت

راننده یا نماینده ها باید اعتراض را در اسرع وقت ارائه دهند. اعتراض در اسرع وقت به تمام طرفهای ذینفع فرصتی برای نظردادن و یا ارائه نتایج را میدهد.

اگر نتیجه اعتراض رد شود ، هزینه اعتراض مسترد نخواهد شد.

اگر از یک راننده در مورد هر حادثه یا اعتراض سوال شود و اطلاعات گمراه کننده ای را ارائه دهد ممکن است راننده ویاتیم مجازات شوند و در امتیازات قهرمانی سال پناستی دریافت کنند .

۱۰,۳ اعتراض به رقابت

هنگامی که یک اعتراض بررسی شده و رد شود،راننده حق دارد در صورت مصمم بودن بر روی اعتراض خود،اعتراض خود را به مراجع بالاتر ارائه دهد

درخواست تجدیدنظر باید تا ۲۴ ساعت پس از پایان رقابت به مراجع بالاتر ارائه شود

واژه نامه

زاویه (Angle) تفاوت بین جهت مسیر و جهتی که خودرو در آن مسیر را طی میکند.

Bobble هنگامی که خودرو در حالت دریافت پایدار است و زاویه آن کم و زیاد میشود و دوباره به حالت دریافت پایدار بر میگردد

Bye Run تست یک خودرو در دور امتحانی جهت تایید صلاحیت فنی برای شرکت در مسابقه

چیسر (Chaser) در سویسو خودرو تعقیب کننده یا چیسر معرفی میشود

لیدر قابل چیس به حالتی از دریافت گفته میشود که لیدر موظف است شرایط ایده آل برای چیسر را مهیا کند که شامل موارد زیر است

۱. راننده لیدر در طول مسیر تمامی نواحی بیرونی و داخلی را با حداقل فاصله از نقاط انتهایی یا داخلی طی کند (پر کردن مسیر).

۲. راننده لیدر موظف به رعایت کاهش سرعت در مناطق تعیین شده میباشد

۳. راننده لیدر سرعت خود را در طول مسیر در حد استاندارد مسیر حفظ نماید .

۴. راننده لیدر موظف است در طول مسیر، خودرو خود را در بهترین حالت دریافت پایدار حفظ کند.

*لطفا توجه داشته باشید که قوانین دور های قابل چیس نه تنها در رقابت دو به دو ضروری است، بلکه در دور های کوالیفای نیز مورد نیاز است و عدم انجام موارد فوق باعث تاثیر در نحوه قضاوت خواهد شد .

منطقه شروع (Chicane) در خط استارت که با پایلون مشخص می شود تا برای همه رانندگان قابل مشاهده باشد.

Chicane در خط استارت قرار دارد تا سرعت راننده لیدر را کاهش دهد و اجازه دهد راننده چیسر در محوطه اینشیت فاصله کمی با لیدر داشته باشد

برخورد سخت (Collision) زمانی تعریف می شود که یک خودرو با خودرو دیگر و یا بخشی از مسیر برخورد کند و باعث از دست دادن لاین و زاویه شود

برخورد جزئی (Contact) زمانی تعریف می شود که خودرو با وسیله نقلیه دیگر و / یا بخشی از مسیر برخورد میکند و لاین و زاویه خود را از دست نمیدهد (لمس کردن)

ملزومات (Fluidity) راننده موظف است با حداکثر سرعت و زاویه مناطق داخلی و بیرونی مسیر را پر کند به نحوی که از حداکثر توان موتور استفاده نموده و با جسارت کامل به لبه های بیرونی ، دیواره ها و نقاط داخلی نزدیک شود .

اصلاح (Correction) هنگامی که یک راننده از ترمز دستی برای تنظیم زاویه یا لاین خودرو خود استفاده می کند

دریفت (Drifting) یک تکنیک رانندگی است که در آن راننده با استفاده از تکنیک های مختلف گریپ لاستیک های عقب را از بین میبرد و چرخ های عقب خودرو را در حالت هرزگردی قرار میدهد و خودرو را در این حالت به نقاط داخلی و مناطق خارجی و تاچ اند گو میسراند رعایت تمامی این موارد مورد قضاوت داوران قرار میگیرد و جایگاه راننده را در جدول سویسو مشخص میکند

ملاقات راننده ها (Driver Meeting Or Brifieng) زمانی که تمام رانندگان حاضر در یک مسابقه باید در زمان خاص در یک محل جمع شوند و در مورد ایمنی ، رقابت ، نحوه برگزاری و نحوه قضاوت و برنامه ریزی در جهت برگزاری مسابقه از طرف برگزار کنندگان اطلاع رسانی گردد . حضور راننده و یک نفر از تیم در جلسه الزامی است

روان بودن Fluidity به نحوه شروع دریفت در نقطه اینشیت و رسیدن به زاویه صحیح و حفظ آن در تمام طول مسیر و همچنین در سویچ ها به طوری که سویچی سریع ، نرم و دقیق و حفظ حداکثر زاویه با حداکثر سرعت ممکن بدون کم یا زیاد کردن زاویه و رسیدن به نقاط کناری مسیر و تکرار آن در سویچ های بعدی تا خط پایان است .

نقاط داخلی (Inside Clipping Point) یک نقطه در مسیر، که معمولا در گوشه داخلی پیچ قرار دارد که به وضوح قابل دیده شدن است و این نقطه محلی از سکتور است که در آن راننده میبایست خودرو خود را در بهترین لاین و نزدیکترین فاصله ممکن با پایلون به وسیله سپر جلو خود با حداکثر زاویه ممکن عبور دهد و برای دو داور لاین و زاویه حائز اهمیت است

شروع (INITIATION) محلی که در آن چرخ های عقب خودرو گریپ خود را از دست داده و به حالت هرزگردی وارد میشود تا زمانی که خودرو به زاویه استاندارد میرسد . تکنیک ها مجاز اینشیت شامل :

۱ استفاده از ترمز دستی

۲ استفاده از کیکینگ کلاچ

۳ استفاده از وزن خودرو

۴ استفاده از یک یا بیش از یکی از موارد فوق

قضات (Judging) ۳ قاضی رسمی فدراسیون در هر دور از مسابقات دریفت وجود دارد که هر قاضی مسئول قضاوت یک معیار است (لاین، زاویه یا استایل)

در صورت صلاح دید این مسئولیت ها بین ۳ قاضی در طول فصل ممکن است تغییر کند . هر قاضی فقط مسئول قضاوت معیار خویش است معیارهای قضاوت بر اساس آیین نامه و نکات ذکر شده در جلسه بریفینگ است . در یک مسابقه دو نفره قضات هر دو دور لیدر و چیسر را تماشا میکنند و بر اساس آن برنده را مشخص خواهند کرد

آخرین نقطه شروع Latest Initiation Point نقطه ای است که خودرو باید قبل از آن به حالت دریفت با زاویه قرار گرفته باشد. آخرین پایلون از سه پایلون محدوده اینشیت

لیدر (Lead) خودرویی که در رقابت دو نفره پیشتاز است

لاین (Line) مسیر ایده آل است که توسط رانندگان در طول مسیر طی میشود و توسط قضات در جلسات بریفینگ شرح داده شده است. لاین ایده آل با نقاط داخلی، محدوده های بیرونی و تاج اند گو در طول مسیر مشخص میشود.

تکرار مجدد در سویسو (OMT) - به علت عدم وجود رای اکثریت از قضات رخ می دهد. مسابقه ایی که OMT دریافت کرد باید مجددا اجرا شود تا با رای اکثریت قضات برنده مشخص شود.

OMT شامل رقابت های ضعیف و پر از اشتباه نمیشود و در این شرایط قضات باید با توجه به خطاهای زیاد حتما یک راننده را برنده اعلام نمایند.

دریفت برعکس Drift Opposite هنگامی که یک وسیله نقلیه در جهت زاویه مخالفی که برای آن مسیر تعیین شده است، زاویه دارد.

ناحیه خارجی محدوده Outside Zone قسمتی از لاین که عموماً در بیرونی ترین قسمت از مسیر تعیین شده است و در امتداد دیواره ها یا لبه های بیرونی مسیر قرار گرفته است و به عنوان معیار برای هر دو قاضی لاین و زاویه است. رانندگان موظف اند عقب خودرو خود را در این محدوده قرار دهند و از ابتدا تا انتهای محدوده توسط خودرو پر شود در حالیکه قضات زاویه و لاین در حال امتیاز دادن به آن محدوده هستند

سبقت Pass در طول رقابت دو نفره، سبقت مجاز است به شرطی که راننده لیدر در شرایط خاصی که قبلاً اشاره شد قرار گرفته باشد و حتماً باید سبقت گیری از داخل و در یک بار صورت پذیرد. سبقت گیری زمانی پذیرفته میشود که خودرو چیسر کاملاً از خودرو لیدر عبور کرده باشد

کوالیفای Qualifying برای تعیین جدول سویسو در هر مسابقه، رانندگان باید دو راند تکی غیر متوالی مسیر را طی کنند. ترتیب شروع مسابقات کوالیفای بر اساس رتبه بندی مسابقه قبل است. رانندگان براساس توانایی خود برای نشان دادن تسلط بر معیار های لاین، زاویه و استایل همانطور که در جلسات بریفینگ در هر مسابقه شرح داده می شود، قضاوت می شوند.

راه اندازی مجدد (Restart) برای خطا در خط شروع استفاده می شود. راه اندازی مجدد به رانندگان از طریق یک پرچم یا نور مجدد اعلام میگردد.

راند یا اجرا (Run) اجرای یک راند دریفت، چه در کوالیفای و چه در سویسو.

استریتن (Straight) زمانی که راننده زاویه خودرو خود را به طور کامل در نقطه ایی از مسیر از دست میدهد و مجدداً اقدام به زاویه گیری میکند.

استایل یا سبک (Style) سبک شامل ۲ معیار جداگانه: ملزومات - یکدست و روان بودن .

سوئسو , تندم یا نبرد ۲ به ۲ (Tandem Or Tsuiso) زمانی که دو خودرو به طور همزمان در یک مسیر به رقابت میپردازند.

نبرد سوئسو (Tandem Battle) هر رقابت دو نفره شامل دو راننده می باشد و به رانندگان فرصت می دهد که در هر دو موقعیت لیدر و چیسر به رقابت بپردازند. راننده اول، راننده A در موقعیت لیدر قرار گرفته است، با راننده B در موقعیت چیسر. راننده دوم راننده B در موقعیت لیدر و راننده A در موقعیت چیسر است. در طی هر راننده، راننده لیدر باید معیار های داوری برای خودرو لیدر را رعایت نماید ، در حالی که راننده چیسر باید لاین، زاویه، سرعت و سوئیچ های راننده لیدر را در طول مسیر، در حالی که در نزدیکترین فاصله ممکن باشد، تقلید نماید . قضاوت برای راننده ایی رای می دهند که به نظر آنها بهترین عملکرد را در طول هر دو راننده لیدر و چیسر داشته است .

نقاط بیرونی (Touch & Go) منطقه ای که عموماً در بیرون از مسیر و در امتداد لبه یا دیواره بیرونی مسیر قرار دارد که به وضوح مشخص شده است و می تواند به عنوان معیاری برای قضاوت لاین و زاویه برای قضاوت قرار گیرد. بر خلاف یک ناحیه بیرونی ، که باید به طور کامل توسط عقب وسیله نقلیه پر شود، در ناحیه تاج اند گو راننده موظف است توسط عقب خودرو خود فقط یک نقطه از محدوده را لمس نماید.

سوئیچ (Transition) عمل سوئیچ یک خودرو از بالاترین زاویه در یک جهت به بالاترین زاویه در جهت مخالف بدون متوقف کردن خودرو گفته میشود .

لیدر غیر قابل چیس (Unchaseable Lead) یک لیدر غیر قابل چیس باعث می شود که چیسر شانس مناسبی برای انجام مسئولیت های خود نداشته باشد. یک لیدر غیرقابل چیس ممکن است شامل موارد زیر باشد:

۱. راننده لیدر غیر قابل پیش بینی است یا از وظایف لیدر پیروی نمیکند ، همانطور که قبلاً توضیح داده شده است.

۲. راننده لیدر به نقشه ترمز گیری توجهی نمیکند به علت خطای راننده لیدر یا نقص وسیله نقلیه یا تلاش برای دور شدن از راننده ی چیسر با تقلب در یک یا چند قسمت از مسیر

۳. راننده لیدر نتواند نقاط داخلی یا مناطق بیرونی را پر کند

۴. راننده لیدر در طول مسیر نتواند کنترل خودروی خود را مطابق با قوانین حفظ کند

قوانین لیدر غیر قابل چیس فقط برای مسابقات دو نفره ملاک نیست و برای کوالیفای هم لحاظ میگردد