



فدراسیون موتور سواری و اتومبیل رانی
جمهوری اسلامی ایران

آیین نامه مسابقات سولو دریف
Solo Drift Regulations

گروه برگزاری مسابقات سولو (اسلalom) و دریف

تدوین و گرد آوری: آقایان سامیار مظاهری، نادر جعفری، شهرام قانعی
تابستان ۱۳۹۲



۱. آیین نامه ملی مسابقات دریفت:

- ۱.۱ فدراسیون این حق را برای خود محفوظ می دارد که در هر زمانی این آیین نامه را تغییر دهد. هرگونه تغییر و ضمیمه توسط آیین نامه تجدید نظر شده منتشر خواهد شد. تغییرات از تاریخ انتشار آیین نامه قابل اجرا است.
- ۱.۲ سوالات در خصوص شفاف سازی و تصریح این آیین نامه باید مستقیماً به دفتر فدراسیون ارسال شوند.
- ۱.۳ این آیین نامه توسط فدراسیون برای کمک و اداره کردن منظم مسابقات Solo Drift برای ایمنی شرکت کنندگان و تماشاچیان تصویب شده.
- ۱.۴ فدراسیون خودرویی که بر اساس این آیین نامه آماده شده را مورد تایید قوانین کشوری برای رانندگی در جاده و شهر نمی داند.
- ۱.۵ شرکت کننده/راننده مسئول کامل مطابقت خودرو با قوانین جاری کشوری در جاده های عمومی می باشد.
- ۱.۶ متن این آیین نامه به زبان انگلیسی تهیه شده و امکان دارد به زبان های مختلفی ترجمه شده باشد. در مواقع اقامه دعاوی رجوع به متن انگلیسی و تفسیر آن ضروری است.
- ۱.۷ با شرکت در این مسابقات، همه شرکت کنندگان توافق دارند که توسط این آیین نامه محدود شوند. تفسیر این آیین نامه توسط مسئولین فدراسیون برای همه اجباری و الزام آور است.
- ۱.۸ تمام شرکت کنندگان موافقت کردند که: تصمیمات مسئولین فدراسیون غیر قابل شکایت است.

۲. مرجع قوانین:

- FIA
- ASN CANADA
- National Regulations of M.F.I.R.I.

۳. مقررات تکمیلی و آگهی مسابقه:

مقررات تکمیلی از طریق سایت رسمی فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی به اطلاع شرکت کنندگان خواهد رسید.

۴. مستندات برگزار کننده:

برگزار کنندگان باید اطلاعات زیر را قبل از مسابقه به اطلاع شرکت کنندگان برسانند:

- شرایط و مراجع بیمه ورزش معتبر
- مقررات تکمیلی و جدول زمان بندی مسابقه
- اسامی و مسئولیت های برگزار کنندگان مسابقه

۵. بیمه:

بیمه ورزشی معتبر صادر شده توسط مرجع مورد تایید فدراسیون.

۶. ثبت نام و تعهد نامه:

- ۶.۱ زمانبندی ثبت نام و هزینه شرکت در مسابقه، قبل از هر مسابقه توسط کمیته برگزاری اعلام می گردد.
- ۶.۲ ثبت نام در مسابقه به معنای اطلاع کامل از آیین نامه اعلام شده توسط کمیته برگزاری و شرکت کننده ملزم به رعایت آنها می باشد.
- ۶.۳ ارائه گواهینامه معتبر رانندگی الزامی است.
- ۶.۴ ارائه بیمه ورزشی معتبر الزامی است.
- ۶.۵ پرداخت هزینه های شرکت در مسابقه .
- ۶.۶ ارائه گواهینامه معتبر شرکت در مسابقات سولو دریفت صادر شده توسط فدراسیون.



۶. ۷ امضاء فرم تعهد نامه ارائه شده توسط فدراسیون.
۶. ۸ ارائه معرفی نامه از هیات استان شرکت کننده.
۶. ۹ ارائه گواهی سلامت جسمانی معتبر.

۷. گزارش تصادف: ضروری نیست.

۸. راهنمای اجرا مسابقه:

۸. ۱ - شرایط هوا نامناسب: مسابقه مطابق تقویم ارائه شده برگزار خواهد شد مگر زمانی که شرایط هوا با نظر مسئولین برای ادامه مسابقه بسیار سخت و باعث خسارت به شرکت کنندگان شود.

۸. ۲ - قوانین مصرف الکل و مخدر: شرکت کنندگان و افراد تیم شان و تمام مسئولین مسابقه در حین و یا قبل از مسابقه باید از مصرف داروهای مخدر و یا مشروبات حاوی الکل پرهیز کنند. داروهای مخدر که میزان هوشیاری فرد را کاهش می دهد نیز قدغن می باشد.

۸. ۳ - سرپرست مسیر مسابقه (Clerk of the course) کسی است که کنترل تمام مسابقه را بر عهده دارد و جایگاه مارشال ها در تماس مستقیم است (از طریق بیسیم).

۸. ۴ - جلسه توجیهی باید قبل از شروع مسابقه برگزار گردد - عنوان های این جلسه باید شامل:

معرفی مسئولین برگزاری مسابقه و آگاهی رانندگان برای جا نمایی مارشال ها، پرچمداران، رویه برگزاری مسابقه، دستورات اجرائی، مرحله استارت و پایان مسابقه، اطمینان از امضاء برگه تعهد نامه شرکت کنندگان و کلیه اطلاعات مربوط به مسابقه از جمله اطلاعات مربوط به سطح فیزیکی، مناطق داوری و جزئیات دقیق در خصوص روش هدایت مسابقه به رانندگان ارائه شود. توجه کردن به مطالب گفته شده در جلسه توجیهی ضروری است. اگر راننده ای در جلسه توجیهی حاضر نشود اجازه شرکت در مسابقه را نخواهد داشت و هزینه های ثبت نام برگشت داده نمی شود. استثنایی در این زمینه وجود ندارد. برگزار کنندگان باید ساز و کاری در محل جلسه توجیهی داشته باشند تا از آگاه شدن تمام رانندگان اطمینان حاصل کنند تا شرکت کننده ای بدون آگاهی وارد مسابقه نشود. مثلا با حضور غیاب رانندگان، امضاء کردن لیست توسط ایشان و یا برچسب بر روی لباس و یا دست بند.

۸. ۵ - جایگاه کارکنان: برای برگزاری یک مسابقه ایمن باید مارشال ها مناسب و فعال انتخاب شوند. جایگاه مارشال ها باید در محل مناسب و با دید باز نسبت به مسیر انتخاب شود.

۸. ۶ - مسئولیت کارکنان: مارشال ها تنها افرادی هستند که می توانند در صورت خالی بودن مسیر وارد آن و نسبت به جابجایی و یا اصلاح مخروط ها (Cones) اقدام کنند.

۸. ۷ - حداکثر سرعت: مسیر مسابقه باید به گونه ای طراحی شود که حداکثر سرعت در تمام مسیرهای مستقیم برای خودروهای تقویت نشده (None Modify) بیشتر از ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت نباشد. سریعترین قسمت مسیر باید از تماشاچیان بیشترین فاصله ممکن را داشته باشد.



۸. ۸- محل پارکینگ برای پارک و سرویس خودروی شرکت کنندگان استفاده می شود. حداکثر سرعت در این محدوده ۱۰ کیلومتر بر ساعت است.

۸. ۹- وجود تجهیزات امدادی از قبیل آمبولانس، خودروی آتشنشانی، کپسول آتشنشانی و خودروی یدک کش در محل برگزاری مسابقه ضروری است. همچنین هماهنگی با نزدیکترین بیمارستان برای مواقع اورژانسی قبل از برگزاری مسابقه باید انجام گیرد.

۹. طراحی و ایمنی مسیر مسابقه:

۹. ۱- حداقل استاندارد: این موارد حداقل استاندارد برای طراحی و ایمنی مسابقه هستند و شاید برگزاری کنندگان موارد سخت گیرانه تری لحاظ کنند.

۹. ۲- برگزاری یک مسابقه هماهنگ با این آیین نامه نیاز دارد به: تمرین احتیاط، قضاوت خوب و صحیح، حفاظت از زندگی و اموال باید عامل اصلی و بر تمام تصمیمات در خصوص طراحی و ایمنی مسابقه حاکم باشد.

۹. ۳- حفاظت از مسیر مسابقه یک اولویت است. محل حضور تماشاچیان و پارک خودروهای شان باید از مسیر مسابقه فاصله مناسب داشته باشد. بخصوص در محل استارت و پایان.

۹. ۴- رفتار شرکت کنندگان در مسیر مسابقه: در طول مسیر مسابقه هیچ یک از اعضاء بدن رانندگان نباید از خودرو بیرون باشد. درها نباید باز باشند. عدم رعایت موارد فوق باعث حذف شرکت کننده از ادامه مسابقه خواهد شد. سرپرست مسیر مسابقه تعیین کننده نحوه برخورد با رفتارهای خطرناک رانندگان است. سرپرست مسیر مسابقه ممکن است با صلاحدید خود متخلفین را محروم و یا برای ایشان جریمه در نظر بگیرد.

۹. ۵- باید انتظار تماشاچیان زیادی داشت و باید به تعداد کافی نیرو برای نظم و امنیت در محل برگزاری مسابقه حضور داشته باشد. مگر اینکه جایگاه تماشاچیان با حفاظ محکم از مسیر مسابقه جدا شده باشد. تماشاچیان نا آگاه و یا گم شده باید توسط انتظامات به جایگاه مخصوص تماشاچیان هدایت شوند و به مسیر مسابقه نزدیک نشوند. فاصله ایمنی جایگاه تماشاچیان از خط استارت و پایان مسابقه و بیرون پیچها باید رعایت شود.

۹. ۶- مسیر حرکت مسابقه باید به صورت مشخص و واضح علامت گذاری شود و تمام رانندگان جهت حرکت را از خط استارت تا پایان متوجه بشوند.

۹. ۷- نسبت به موانع موجود در نزدیکی مسیر مسابقه توجه و دقت کافی شود تا اگر خودرو در مسابقه از کنترل خارج شد با آنها برخورد نکند. ساختمان، فنس و حفاظ، دیوار جدا کننده، شیر آتشنشانی و موارد مشابه. مسیر مستقیم که به طرف ساختمان می رود باید منحرف شود. فاصله ایمنی حداقل ۲۰ متر باید تا موانع و یا جایگاه تماشاچیان باشد.

۹. ۸- مسیر مسابقه باید آسفالتی و در شرایط خوبی باشد. مسیرهای شن ریزه و غیر پایدار (غیر چسبنده) نباید استفاده شود. رسیدن به سرعت مطلوب در مسیر مسابقه باید در نظر گرفته شود. از مسیرهایی با شیب که باعث بلند شدن خودرو می شود پرهیز شود.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۹. ۹- باید توسط مخروط نقاط نا امن مسیر علامت گذاری شود. مانند نقاط خیس، راس زاویه پیچ (APEX)، نقاط گلی و یا شیارها و ترک های مسیر.

۹. ۱۰- محل ورود و خروج برگزاری کننده ها باید علامت گذاری شود و در این مناطق نباید دریفت شود. (No Drift Zone)

۹. ۱۱- در هنگام انتخاب مسیر مسابقه باید به ایمنی شرکت کنندگان توجه جدی نشان داد. از مکان هایی که دارای دیوار حائل، مخزن، جوی آب، درخت، تیر برق، دیوار ضربه گیر، ریل و موانعی که باعث آسیب جدی به خودرو می شوند خودداری شود. حداقل فاصله بین کناره مسیر با موانع ثابت مثل پایه چراغ، درخت کاری، دیوار حائل باید ۸ متر باشد.

۹. ۱۲- حداقل ابعاد: عرض دروازه ها نباید کمتر از ۵ متر باشد. این اندازه گیری باید از پایین پایه های نشان دهنده مسیر (مخروط ها) انجام شود.

۹. ۱۳- در مسابقه سولو دریفت (Solo Drift) تنها یک خودرو می تواند در مسیر مسابقه باشد.

۱۰. محدودیت صدای خودروی مسابقه: ضروری نیست.

۱۱. رانندگان واجد شرایط:

۱۱. ۱- راننده واجد شرایط برای شرکت در مسابقه باید دارای موارد زیر باشد:

الف) راننده باید دارای گواهینامه معتبر پایه ۲ صادر شده توسط مرجع رسمی در کشور باشد.

ب) راننده باید دارای گواهینامه مسابقه دریفت صادر شده توسط فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی باشد.

ج) تعهد نامه و برگه ثبت نام ارائه شده توسط فدراسیون را امضاء کرده باشد.

۱۱. ۲- راننده مسئول رفتار و عملکرد همراهان، اعضاء تیم و میهمانانش است.

۱۱. ۳- خودرویی که راننده با آن مسابقه می دهد باید به نام او ثبت شده باشد و یا از صاحب اصلی آن رضایت نامه کتبی ارائه دهد.

۱۱. ۴- مصرف هرگونه مشروبات الکلی در زمان برگزاری مسابقه و تا پایان روز ممنوع می باشد.

۱۱. ۵- کفش: تمام شرکت کنندگان، کارکنان و همراهان باید کفش مناسب که تمام پا را پوشش دهد بپوشند. این کفش ها باید تا پایان حضور در محل برگزاری مسابقه پوشیده شوند. کفش مناسب شامل صندل، دمپایی و کفش روباژ نمی شود.



۱۲. سرنشین (همراه):

۱۲. ۱- در زمان مسابقه همراه داشتن سرنشین مجاز نمی باشد. فقط مربی و یا یک سرنشین مطابق قانون ۱۲. ۲ در زمان غیر از مسابقه می تواند در صندلی جلوی خودرو حضور داشته باشد.

۱۲. ۲- سرنشین (همراه) واجد شرایط باید:

- اجازه برگزار کننده مسابقه را داشته باشد.
- فرم تعهدنامه فدراسیون را امضاء کرده باشد.
- تجهیزات ایمنی مشابه تجهیزات ایمنی مورد نیاز راننده را استفاده کند.
- دستهای خود را در تمام طول مدت زمان حضور در خودرو نگه دارد.
- هیچگونه غذا، نوشیدنی، دوربین عکاسی، دوربین فیلم برداری و یا کیف و موارد مشابه حمل نکند.

۱۲. ۳- شرکت کنندگان (راننده و سرنشین) زیر سن قانونی باید رضایت نامه از والدین و فرم تعهد نامه برای افراد زیر سن قانونی فدراسیون را ارائه کنند. همچنین شرکت کنندگان زیر سن قانونی باید:

- حداقل ۱۴ سال سن داشته باشند.
- در خودرویی که توسط والدین و یا سرپرست شان رانده می شود حضور داشته باشند.

۱۳. کلاه ایمنی:

۱۳. ۱- راننده و همراه باید در تمام طول مسیر کلاه ایمنی به سر داشته باشند.

۱۳. ۲- مشخصات کلاه ایمنی مورد قبول عبارتند از:

- FIA 8860-2004
- Snell 2010 SA, 2010 SAH, or 2010 M
- Snell 2005 SA, or 2005 M
- Snell 2000 SA, or 2000 M (both expire Dec 31, 2014)
- SFI Foundation 31.1A or 31.2A or 31.1/2005
- British Standards Institution BS 6658-85 type A/FR (expires Dec 31, 2013)

۱۳. ۳- کلاه ایمنی مورد تایید با استاندارد Snell M or K برای خودروهای مجهز به رول کیچ (قفس ایمنی) مجاز نیست.

۱۳. ۴- کلاه ایمنی باید در شرایط خوب باشد. کلاه ایمنی آسیب دیده و فرسوده قابل قبول نیست.

۱۴. صندلی و کمربند ایمنی:

۱۴. ۱- صندلی اصلی و صندلی مسابقه باید مطابق استاندارد کارخانه سازنده نصب شده باشد.

۱۴. ۲- تمام شرکت کنندگان باید کمربند ایمنی را در تمام مسیرها بسته نگه دارند.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۱۴. ۳- در صورت تعویض کمر بند اصلی با کمر بند مسابقه ای، تسمه آن باید حداقل عرض ۵۱ میلی متر و دارای استاندارد FIA و SFI باشد.

۱۴. ۴- جنس تمام تسمه های کمر بند ایمنی باید الیاف مصنوعی (داکرون) و با نایلون باشد.

۱۴. ۵- تمام تسمه ها باید به صورت کاملا ایمن به بدنه و یا شاسی و یا معادل سازه محکم داخلی خودرو نصب شده باشد. برای خودرو هایی که امکان این اتصال وجود ندارد باید تسمه ها به کف فلزی اتاق با واشر استیل قطر ۵۱ میلی متر و ضخامت ۴ میلی متر نصب شود.

۱۴. ۶- کمر بند ایمنی اصلی و کمر بند مسابقه ای باید مطابق مشخصات کارخانه سازنده نصب شوند.

۱۴. ۷- تجهیزات اصلی کمر بند ایمنی با اتصال ۳ نقطه فقط برای خودروهای استاندارد (None Modified) همراه و یا بدون رول بار قابل استفاده می باشد.

۱۴. ۸- قسمتی از کمر بند ایمنی مسابقه ای که دور کمر بسته می شود همراه با کمر بندی اصلی خودرو قابل استفاده می باشد.

۱۴. ۹- CG Lock یا دستگاه مشابه کمر بند اصلی خودرو که بر روی کمر قفل می شوند مجاز به استفاده می باشند.

۱۴. ۱۰- کمر بند ایمنی مسابقه ای با اتصال ۵ یا ۶ نقطه ای برای خودروهای تقویت شده (Modified) مجهز به رول کیچ ضروری می باشد.

۱۵. رول بار، رول کیچ (محافظ واژگون شدن):

۱۵. ۱- راهنمای رول بار و رول کیچ در ضمیمه C و D در سایت ASN Canada قابل رویت است.

۱۵. ۲- نحوه نصب رول بار و رول کیچ باید توسط رئیس بازرسان فنی مسابقه مورد ارزیابی قرار گیرد.

۱۵. ۳- برای خودروهای تقویت شده (Modified) نصب رول بار یا رول کیچ ضروری است.

۱۵. ۴- برای خودروهای روباز نصب رول کیچ شدیداً توصیه می گردد. آیین نامه مکمل مسابقه نصب رول کیچ را برای خودروهای سقف باز (کانورتیبل) ضروری می داند.

۱۶. خودروی واجد شرایط:

۱۶. ۱- خودرو باید حداقل امکانات زیر را دارا باشد:

۱۶. ۲- فاصله بین چرخ جلو و عقب باید ۱۸۳ سانتیمتر و یا بیشتر باشد. دهانه چرخ عقب و جلو باید ۱۰۷ سانتیمتر و با پهلو تر باشد. حداکثر ارتفاع خودرو نباید بیشتر از ۱۶۰ سانتیمتر باشد.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۱۶. ۳ خودرو باید چهار چرخ داشته باشد و قطر چرخ ها ۲۵۴ میلیمتر و یا بیشتر باشد. لاستیک ها باید با باد پر شده و در شرایط خوبی باشند و دارای زدگی و آسیب دیدگی نباشند. و همچنین سیستم ترمز هیدرولیک برای هر چهار چرخ باید توسط یک مرکز کنترل شود.

۱۶. ۴ خودرو باید به صورت انبوه تولید شده باشد و بدنه اصلی آن حفظ شده باشد.

۱۶. ۵ نوع سوخت: ضروری نیست.

۱۶. ۶ استارت نصب شده بر روی خودرو باید بدون مشکل و داغ کردن کار کند تا در جریان برگزاری مسابقه وقفه ایجاد نشود.

۱۶. ۷ موتور خودرو باید به چرخ های عقب و یا هر چهار چرخ متصل باشد.

۱۶. ۸ باتری خودرو باید به صورت کاملا ایمن به خودرو متصل گردد و اتصال مثبت با عایق مناسب پوشانده شده باشد. باتری اسید (Wet) باید از جای اصلی به نقطه ایمن منتقل شود و با مخزن مخصوص به بدنه و یا شاسی محکم شود. نکته: باتری های ژل سلولی (خشک) مجاز به استفاده بدون مخزن مخصوص می باشند.

۱۶. ۹ قالباق، محافظ و در پوش رینگ که به چرخ پیچ نشده باشند باید جدا شوند.

۱۶. ۱۰ رادیاتور باید به مخزن سرریز متصل شده باشد. نباید هیچگونه نشستی در سیستم خنک کننده وجود داشته باشد.

۱۶. ۱۱ لوله تنفس کارتل (بخار روغن) باید به مخزن سر ریز مجهز باشد. نباید هیچگونه نشستی در سیستم روغن کاری وجود داشته باشد.

۱۶. ۱۲ تغییرات در موتور، سیستم تعلیق، شاسی و سیستم انتقال قدرت به صورت نامحدود مجاز است.

۱۶. ۱۳ فریم لوله ای و لوله های اضافی بیرونی مجاز نیست.

۱۶. ۱۴ تزئینات داخلی خودرو می توانند حذف شوند ولی داشبورد اصلی و یا داشبورد مشابه اصلی باید باقی بماند.

۱۶. ۱۵ شیشه جلو باید سالم و بدون ترک باشد.

۱۶. ۱۶ پنجره های کناری باید قابلیت باز و بسته شدن داشته باشند. در طی کل زمان مسابقه پنجره های کناری و سان روف باید بسته باشند. در صورت باز بودن پنجره ها باید از توری محافظ (Body Line) استفاده شود.

۱۶. ۱۷ دوربین های همراه: دوربین های قابل اتصال و همراه با توجه به شرایط زیر قابل استفاده می باشند:

۱۶. ۱۷. ۱ پایه اصلی دوربین باید به بدنه، شاسی و یا اجزاء داخلی به صورت ایمن متصل شود و این پایه برای شرایط ورزش های موتوری ایستایی داشته باشد.

۱۶. ۱۷. ۲ دوربین توسط یک سیم و یا بند به پایه اصلی اتصال داشته باشد تا در هنگام جدا شدن از پایه از خودرو به بیرون پرتاب نشود.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۱۶ . ۱۷ . ۳ کلیه اجزاء متحرک دوربین مشابه باتری، ریموت کنترل و یا ارسال کننده اطلاعات باید مشابه موارد بالا متصل شده باشند و در هنگام بازرسی نباید قابل حرکت و یا شل باشند.

۱۶ . ۱۷ . ۴ تمام دوربین ها و یا لنز های نصب شده در بیرون خودرو باید به صورت ایمن نصب شده باشند و احتمال تماس آنها با اجسام مسیر به حداقل برسد و یا در صورت جدا شدن آسیب جدی نرساند. تایید نهایی نصب دوربین ها توسط بازرسی ایمنی (Safety inspector) و با مشاوره ناظر (Steward) انجام می گیرد.

۱۷. بررسی آمادگی خودرو:

۱۷ . ۱ شرکت کنندگان باید قبل از بازرسی فنی خودرو، موارد زیر را بررسی و از درستی آنها اطمینان حاصل کنند. موارد زیر توسط بازرسان فنی بررسی و چک می شوند تا شرکت کنندگان آنها را رعایت کرده باشند.

۱۷ . ۲ مطمئن شوند پدال ترمز حس پر بودن داشته باشد و چکه نکند. روغن ترمز و کلاچ در مخزن و سیلندر مربوطه باید به اندازه کافی باشد.

۱۷ . ۳ مطمئن شوند برگشت پدال گاز به درستی و ایمن کار می کند. اگر گاز خودرو به صورت برقی کنترل می شود برگشت گاز باید عملاً توسط خودرو نشان داده شود.

۱۷ . ۴ مطمئن شوند اجزاء تزئینی و داخلی خودرو که شل و یا قابل حرکت هستند جدا شده باشد. کف پوش خودرو باید برداشته و یا منتقل شود تا در کار پدال ها وقفه ایجاد نکند.

۱۷ . ۵ مطمئن شوند تمام پیچ ها چرخ به درستی و کامل بسته شده اند. رینگ ها نباید برعکس بسته شوند تا جایگاه رینگ و دیسک چرخ با هم جفت نشده باشد. همچنین پره های رینگ نباید شکسته و یا ترک داشته باشند.

۱۷ . ۶ مطمئن شوند بلبرینگ های چرخ و اجزاء سیستم تعلیق به درستی کار می کنند و در شرایط مناسب مسابقه دریافت باشند.

۱۷ . ۷ مطمئن شوند باتری به صورت ایمن در جایگاه خود نصب و موارد گفته شده در بخش ۱۶ . ۸ رعایت شده باشد.

۱۷ . ۸ شرایط لاستیک - هر لاستیک باید مطابق شرایط گفته شده در زیر قابل اندازه گیری باشد. عمق آج قابل اندازه گیری باید حداقل ۳/۳۲ اینچ باشد. لاستیک های بسیار نرم (R Compound) مجاز به استفاده نیستند. رقابت کنندگان حداقل ۲ حلقه رینگ و لاستیک اضافه همراه داشته باشند. نقاط اندازه گیری باید در داخل شیار آج در امتداد یک جهت طولی و یا محیط بر روی لاستیک باشد که به طور معمول در لاستیک جاده ای پیدا می شود. بر روی لاستیک های اسلیک (Slick)، نقاط اندازه گیری باید در طول یک جهت طولی و یا محیط که در آن حفره های اندازه گیری واقع شده، باشد. لاستیک ها نباید ترمیم شده و یا وصله شده باشند. شرکت کنندگان باید بازرسی لاستیک ها را تکمیل کنند. عدم انجام این کار باعث رد صلاحیت شرکت کننده و یا جلوگیری از ورود به مسابقه می شود. لاستیک های نباید در هیچ زمانی از مسابقه سیم زده باشند حتی اگر قبلاً توسط بازرس بررسی و تایید شده باشند.

۱۷ . ۹ چادر های محافظ صندلی خودرو های روبا باید برداشته شوند.



۱۸. فرمت مسابقه:

۱۸. ۱ هدف از این رقابت راندن خودرو و رسیدن به بیشترین زاویه انحراف و حفظ آن بدون از دست دادن کنترل خودرو در جهت مسیر رو به جلو می باشد و رسیدن به زاویه انحراف مطابق معیار های مشخص برای داوران است.

۱۸. ۲ محدودیت خودرو – یک مسابقه دهنده فقط مجاز به ثبت نام با یک خودرو در هر مسابقه است.

۱۸. ۳ محدودیت خودرو – ضروری نیست.

۱۸. ۴ کلاس بندی – برگزار کنندگان ممکن است در یک مسابقه خاص کلاس بندی های مخصوصی برای تعداد مناسبی از شرکت کنندگان تعیین کنند. شرکت کنندگان از طریق آیین نامه تکمیلی از کلاس بندی های تعیین شده آگاه می گردند.

۱۸. ۵ دور تمرینی – توسط برگزار کننده دور های تمرینی برنامه ریزی می شود. دور های تمرینی داوری نخواهد شد و در نتیجه اشتباهات و عملکرد عالی در دور تمرینی تاثیری بر امتیاز آنها نخواهد گذاشت. دور تمرینی بهترین فرصت است برای شرکت کنندگان برای آشنایی با طرح مسیر و تنظیم مناسب خودرو و قابلیت های رانندگی شان. مسیر تمرین باید با مسیر مسابقه اصلی قابل داوری یکی باشد و ممکن است مسیر های بیشتری هم شامل شود. حداقل ۲ (ترجیحا ۳) دور تمرینی قبل از اجراء داوری برای هر شرکت کننده در نظر گرفته شود.

۱۸. ۵. ۱ تایید صلاحیت (Qualifying): صلاحیت شرکت کنندگان قبل از دور تمرینی توسط سرپرست داوران بررسی می شود. از شرکت کننده درخواست می شود در یک مسیر مشخص و محدود قابلیت کنترل و دریافت خودرو را نشان دهد. در صورت عدم احراز صلاحیت شرکت کننده مجوز ورود به مسابقه را پیدا نخواهد کرد.

۱۸. ۶ تعداد دور های رسمی مسابقه – حداقل ۲ نوبت داوری برای هر مسابقه در نظر گرفته شود که هر شرکت کننده در هر نوبت یک دور مسابقه می دهد. اگر بیشتر از ۲ نوبت برنامه ریزی شده است، تعداد مشخصی از شرکت کنندگان با بیشترین امتیاز به دور حذفی راه پیدا خواهند کرد.

۱۸. ۷ دور حذفی – تعداد دور های حذفی در جلسه توجیهی رانندگان مشخص خواهد شد. همچنین تعداد رانندگان برتر هر دور که به دور حذفی بعدی راه پیدا خواهند کرد در جلسه توجیهی مشخص خواهد شد. برنده کسی است که بالاترین امتیاز را در نوبت آخر داشته باشد.

۱۸. ۸ استارت دوباره – فقط در شرایط استثنایی به یک شرکت کننده اجازه استارت مجدد داده می شود: در مسیر مسابقه اجسام خطرناک افتاده باشد و یا هیات داوران در تشخیص نفر برنده تردید داشته باشند. اشکالات فنی، عدم اطاعت از مارشال های مسیر و دیگر حوادث مربوط به شرکت کننده مجاز به استارت مجدد نخواهند بود و ممکن باعث رد صلاحیت از ادامه مسابقه شوند.



۱۸ . ۹ . علائم و پرچم ها:

۱۸ . ۹ . ۱ قرمز: ایست کامل مسابقه و اتمام مسابقه، راننده با مشاهده این پرچم موظف است در اولین نقطه امن در مسیر توقف نماید.

۱۸ . ۹ . ۲ زرد: ادامه مسیر با احتیاط مجاز است.

۱۸ . ۹ . ۳ سبز: شروع مسابقه.

۱۸ . ۹ . ۴ مشکی : اخراج از مسابقه.

۱۸ . ۹ . ۵ شطرنجی : خط پایان.

۱۸ . ۹ . ۶ مشکی و سفید : اخطار به راننده.

۱۹ . پایه های امتیاز دهی:

داوری هر مسابقه باید حداقل براساس معیار های زیر انجام گیرد:

۱۹ . ۱ زاویه (Angle) - زاویه چرخش خودرو نسبت به جهت حرکت آن، توانایی شرکت کننده برای حفظ این زاویه تا حداکثر زمان ممکن.

۱۹ . ۲ سرعت - سرعتی که خودرو شرکت کننده حفظ می کند در زمان:

۱۹ . ۲ . ۱ ورود به پیچ.

۱۹ . ۲ . ۲ سراسر پیچ.

۱۹ . ۲ . ۳ در سراسر مسیر داوری.

۱۹ . ۳ خط مسابقه (Line). بیشترین امتیاز به شرکت کننده ای ارائه می شود که با هر مخروط تماس داشته باشد از شرکت کننده ای که در حال دریافت از لبه مسیر فاصله گرفته امتیاز کسر می شود. علاوه بر این ریسینگ لاین شامل منطقه شطرنجی داخلی (Inner Clipping Zone)، منطقه شطرنجی بیرونی (Outer Clipping Zone) و منطقه تغییر وضعیت (Transition Zone) می شود.

۱۹ . ۳ . ۱ منطقه شطرنجی داخلی (Inner Clipping Zone) نقاطی در مسیر هستند که میزان نزدیکی نوک سپر جلوی خودرو با این منطقه عامل تعیین کننده امتیاز راننده است.

۱۹ . ۳ . ۲ منطقه شطرنجی خارجی (Outer Clipping Zone) نقاطی در مسیر هستند که میزان نزدیکی گوشه سپر عقب خودرو با این منطقه عامل تعیین کننده امتیاز راننده است.

۱۹ . ۳ . ۳ منطقه تغییر وضعیت (Transition Zone) نقاطی در مسیر هستند که جهت عبور ریسینگ لاین عوض می شود و خودرو باید در جهت دریافت خود تغییر زاویه دهد. امتیاز دهی بر اساس اجرای این تغییر وضعیت ارائه می گردد.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۱۹. ۴ اثر گذاری - تاثیر بر داوران و تماشاچیان از طریق اجرای حرکات. اگر شرکت کنندگان بتوانند داوران و تماشاچیان را تحت تاثیر کنترل خودرو و اجرای خود قرار دهند پوئن اضافی به مجموع امتیازاتشان افزوده می شود. این پوئن ها می تواند نتیجه مساوی را تغییر دهد.

۱۹. ۵ ظاهری فیزیکی خودرو.

۱۹. ۶ میزان دود لاستیک و استفاده از حداکثر توان موتور.

۱۹. ۷ هرگونه معیار اضافی باید در جلسه توجیهی به اطلاع شرکت کنندگان برسد.

۲۰. راهنمای پیشنهادی برای امتیاز دهی:

۲۰. ۱ ورود یک راننده مهمترین عامل در تعیین کردن عملکرد رانندگان در مدت اجرای مسابقه است برای اینکه شامل تمام ۴ معیار داوری می شود. نحوه ورود ممکن است به قسمت بزرگی از مجموع امتیاز راننده تاثیر بگذارد. بخشی از ورودی معمولاً به صورت متوالی بر کل مسابقه تاثیر می گذارد. معمولاً رانندگان باید باقی مسیر را با جبران اشتباه شان طی کنند. اساس امتیاز دهی بدین گونه است که یک راننده از کدام خط برای شروع دریافت استفاده می کند تا از دست دادن سرعت به حداقل برسد و احتیاج به ترمز، گاز و تصحیح فرمان کمتری باشد.

۲۰. ۲ مهارت دریف ۴۰ پوئن

رانندگان باید بیشترین زاویه با مسیر که خودرو به لحاظ مکانیکی توانایی دارد را حفظ کنند و در تمام طول مسیر مسابقه بر روی خودرو کنترل داشته باشند. در تمام طول مسیر مسابقه زاویه خودرو از شروع تا پایان داوری خواهد شد. در شروع اولین پیچ، برای امتیاز گیری بلافاصله قبل از نقطه شطرنجی (Clipping Point) خودرو باید قبل یا درون پیچ در دریافت کامل باشد. راننده ای که قبل از پیچ اول زودتر شروع کند امتیاز بهتری می گیرد. اگر خودرویی بچرخد و یا دریافت از دست بدهد از آن امتیاز کسر می شود.

۲۰. ۳ سرعت: ۱۰ پوئن

هر چقدر رانندگان شدیدتر و سریعتر به مسیر مسابقه وارد شوند تاثیر بیشتری بر امتیاز شان دارد. رانندگان همانطور که مسیر مسابقه را طی می کنند باید در هنگام ورود و خروج به کنج پیچ ها سرعت شان را حفظ و بهینه کنند. سرعت واقعی فقط قابل رجوع نیست، بلکه به توانایی سرعتی خودرو و قابلیت راننده در وارد شدن به کنج پیچ ها با نهایت قدرت و گاز از میان نقاط شطرنجی بستگی دارد. استفاده از حداکثر قدرت در میان نقاط شطرنجی به داوران نشان می دهد که راننده با مقدمه چینی برای زاویه و سرعت قبل از نقاط شطرنجی به طور صحیح دریافت می کند و برای تصحیح موقعیتش گاز را در لحظه آخر قطع نمی کند.



۴۰.۲۰ خط مسیر: ۲۰ پوئن

راننده باید در خط درست بر روی مسیر مسابقه باقی بماند. انحراف زیاد از مسیر باعث کسر شدن امتیاز در این بخش خواهد شد، این موضوع به دور بودن رانندگان از مناطق شطرنجی داخلی و خارجی هم بستگی دارد. مقدار بیشتر از ۹۰ سانتیمتر در این مناطق باعث کسر امتیاز می شود. رسیدن خیلی زود و یا خیلی دیر به نقاط شطرنجی هم باعث کسر امتیاز خواهد شد.

۵۰.۲۰ اثرگذاری: ۱۰ پوئن

اثر گذاری از رده مواردی است که رانندگان می توانند امتیاز شان را افزایش دهند. این مورد بستگی دارد به اینکه چقدر هیات داوران و تماشاچیان را تحت تاثیر مهارت و کنترل خودرو شان قرار دهند. برای مثال، اگر راننده ای ۹۰ پوئن بدست آورد و ورود بسیار تاثیر گذاری داشت، با تصمیم داور امتیاز اضافی به مجموع امتیاز شان افزوده می شود.

۶۰.۲۰ ظاهر فیزیکی خودرو ۱۰ پوئن

۷۰.۲۰ میزان دود لاستیک و استفاده از حداکثر توان موتور ۱۰ پوئن

۸۰.۲۰ کسر امتیاز:

۱۰۸.۲۰ منطقه داوری - قسمتی از مسیر که توسط داوران نظارت و ارزیابی می شود. فعالیت های خارج از منطقه داوری توسط داوران محاسبه نخواهد شد. فعالیت های خارج از منطقه داوری توسط ناظر (Steward) و مسئول مسیر مسابقه (Clerk of the Course) با عنوان مناسب محاسبه خواهد شد.

۲۰۸.۲۰ چرخش درجا (Spinouts): در هر زمانی راننده دچار چرخش درجا شود ۵ پوئن از مجموع امتیاز کسر خواهد شد.

۳۰۸.۲۰ خروج از مسیر (Off Course): به غیر از مواردی که در جلسه توجیهی مشخص شده، اگر در هر زمانی از اجراء داوری ۲ چرخ از مسیر علامت گذاری شده خارج شود ۵ پوئن از مجموع امتیازش کسر خواهد شد.

۴۰۸.۲۰ تکنیک پرتاب کردن خاک قدغن است و در هر زمانی از اجراء اگر راننده اقدام به پرتاب خاک بکند ۵ پوئن از مجموع امتیازش کسر خواهد شد.

۵۰۸.۲۰ به غیر از مواردی که در جلسه توجیهی مشخص شده، اگر خودرویی از مسیر مسابقه منحرف شود بطوری که هر چهار چرخ از سطح هموار مسیر خارج شده باشد امتیاز آن راننده برای آن اجراء ۰ می گردد، و ممکن برای ادامه مسابقه رد صلاحیت (DSQ) شود و همچنین با اختیار برگزار کننده اجازه شرکت در مسابقه آن روز را از دست بدهد.

۹۰۶.۲۰ جریمه پایلون (Pylon Penalties): اگر یک مخروط ضربه بخورد ولی همچنان به صورت ایستاده و در کادر مشخص شده یا در تماس با آن باشد امتیازی کسر نخواهد شد. اگر یک مخروط ضربه بخورد و بیافتد و از کادر مشخص شده خارج



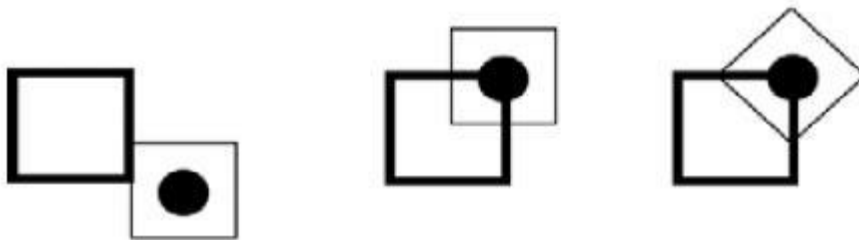
فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

شود، خودرو به منزله خروج از مسیر در نظر گرفته نمی شود هر چند امتیاز از دست می دهد. تصویر زیر مورد استفاده قرار می گیرد تا در صورت جابجایی مخروط/ پایلون/ نشانگر مسیر به هر طریقی جریمه آن مشخص گردد. جریمه پایلون برای هر مخروط ایستاده در مسیر در نظر گرفته می شود. مخروط های اشاره گر (Pointer Cones) شامل جریمه نمی باشند. جریمه هر پایلون کسر ۳ پوئن خواهد بود.

Penalty Assessed:



No Penalty Assessed:



۱۰.۶.۲۰ پایان مسیر مسابقه - پایان مسیر داوری و پایان مسیر مسابقه باید توسط مخروط دوتایی مشخص شود. رانندگان باید در پایان مخروط های مسیر داوری دریافت را تمام کنند و با سرعت کم وارد پیت سرعت (Pit Speed) شوند. به رانندگانی که بعد از مخروط های پایان مسیر با دریافت و سرعت ادامه مسیر می دهند امتیاز ۰ داده می شود.

۱۱.۶.۲۰ خروج از مسیر مسابقه - اگر شرکت کننده ای نتواند مستقیماً از جایگاه مشخص شده برای خروج از مسیر مسابقه عبور کند امتیاز ۰ برای آن اجراء ثبت می گردد.

۱۲.۶.۲۰ تکمیل اجراء - اگر شرکت کننده ای نتواند اجراء خودش را کامل کند، امتیاز ۰ برای آن اجراء ثبت می گردد.

۲۱. داوری:

۱.۲۱ حداقل یک داور مورد نیاز است، اما در حالت ایده آل باید هیاتی از ۳ داور تشکیل شده باشد. هیات داوران برای تشخیص شایستگی شرکت کنندگان درحالی که از مناطق داوری عبور می کنند تشکیل خواهد شد. اگر بیشتر از یک داور حضور داشته باشد، برگزار کننده یک داور را به عنوان سرپرست داوران منصوب خواهد کرد. سرپرست داوری از این موقعیت برای داوری در مواقعی که امتیازها برابر هستند استفاده می کند. داوران تنها افرادی هستند که می توانند به شرکت کنندگان در خصوص معیار های داوری آگاهی دهند.



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی

۲۰۲۱. داوران می خواهند رانندگانی ببینند که کنترل کامل در تمام زمان بر روی خودروهای شان دارند. هر یک از داوران برای هر اجراء کامل راننده یک مجموعه امتیاز ارائه می کند. امتیاز رسمی هر اجراء با استفاده از میانگین امتیاز ۳ داور بدست می آید. بالاترین امتیاز از مجموع ۲ اجراء داوری مسابقه برای مشخص کردن امتیاز نهایی رانندگان و رتبه بندی شان استفاده می شود. اگر در یک مسابقه امتیاز برابر وجود داشته باشد، امتیاز برابر از این طریق شکسته می شود: راننده ای که بالاترین نمره را در دومین اجراء با نمره کمتر بدست آورده پیشی خواهد گرفت. در یک مسابقه فشرده تر، سرپرست داوران تصمیم می گیرد کدام راننده برتر است.

۳۰۲۱. داوران باید از یک نقطه دید مشترک برتر که به تمام مسیر مسابقه اشراف داشته باشد داوری کنند. تمام نقاط شطرنجی باید برای داوران قابل رویت باشد.

۴۰۲۱. ضروری است در جلسه توجیهی رانندگان مسیر مسابقه که بر اساس آن داوری خواهد شد توسط داوران به صورت بصری توضیح داده شود.

۵۰۲۱. امتیاز دهی باید بر اساس ارزیابی کیفی داوران باشد. با توجه به ماهیت ذهنی داوری کردن، تصمیمات امتیاز دهی نهایی خواهد بود.