

تاریخچه درگ

مسابقات درگ که اولین بار در آمریکا شکل گرفت، میعاد گاه غول های زمینی است. ارابه های آتشی که گاه تا ۵۳۰ کیلومتر بر ساعت اوج می گیرند و یا درگ هیدروژن هایی که هفت هزار اسب بخار را به چالش می کشند! جدا از بین نیروهای عظیم، ظاهر متفاوت و گاه فانتزی این خودروها در بالابردن محبوبیتشان نقش بسزایی داشته و همواره افراد زیادی در آرزوی راندن چنین اعجوبه هایی بوده اند اما افسوس که تعداد رانندگان خودروهای درگ از تعداد خلبانان هواپیماهای جنگنده نیز کمتر است!

ظاهر خشن و فوق العاده عضلانی این خودروها جلوه گر نیروی عظیم داخلیست که گاه جان راننده را نیز به بازی می گیرد. در حال حاضر ۳۲۵ پیست درگ در دنیا فعال هستند اما به واقع باید گفت که در آمریکا بیش از هر جای دیگری طرفدار دارد به نوعی که آمریکا را مهد مسابقات درگ می دانند. قوانین حاکم بر این Drag car ها تاکنون اجازه تردد آن ها فارق از پیست را صادر نکرده است.

۱- آیین نامه مسابقات شتاب ۴۰۰ متر (درگ)

۱-۱ جزئیات آیین نامه

۱-۱-۱ این مقررات برگرفته از آیین نامه مسابقات درگ NHRA ۲۰۱۷ می باشد که مطابق با شرایط مسابقات درگ در ایران تغییر یافته و فدراسیون این حق را برای خود محفوظ می دارد که در هر زمانی این آیین نامه را براساس شرایط روز اطلاع کند.

۱-۱-۲ خودروی تایید شده در این آیین نامه صرفاً جهت شرکت در مسابقات درگ بوده و با قوانین راهنمایی رانندگی کشور مجاز به حرکت در جاده و شهر نمی باشد.

۱-۱-۳ مرجع رسیدگی به شکایات، فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران می باشد و در موارد اقامه دعاوی حکم مسولین فدراسیون لازم الاجرا می باشند.

۱-۱-۴ این آیین نامه در جهت پیشرفت و ایمنی هرچه تمام تر شرکت کنندگان و تماشاچیان رشته اتومبیلرانی درگ و مورد تایید فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته و تمامی شرکت کنندگان ملزم به رعایت تمامی موارد این آیین نامه می باشند.

۱-۱-۵ هرگونه تغییر و پیوست در متن این آیین نامه از طریق سایت رسمی فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران به نشانی www.mafiri.ir به اطلاع شرکت کنندگان خواهد رسید.

۱-۱-۶ برگزار کنندگان محترم باید (الف) شرایط و مراجع بیمه ورزشی معتبر و اخذ آن را به اطلاع شرکت کنندگان و تیم آنها برسانند. ب) آیین نامه و جدول زمان بندی مسابقه را در زمان مناسب در اختیار تیم شرکت کننده قرار دهند. ج) مطابقت کلیه شرایط و ضوابط آیین نامه توسط کمیته فنی برای هر شرکت کننده و خودرو مربوطه بررسی و آن را تایید کنند.

۱-۱-۷ اخذ بیمه ورزشی معتبر توسط شرکت کننده از مراجع مورد تایید فدراسیون الزامی می باشد.

۱-۱-۸ ثبت نام در مسابقه به معنای اطلاع کامل از شرایط آیین نامه و تعهد به آن می باشد.

۱-۱-۹ شرکت کنندگان ملزم به ارائه گواهینامه معتبر رانندگی به همراه معرفی نامه هیئت استان مربوطه و بیمه ورزشی معتبر و همچنین پرداخت هزینه های شرکت در مسابقه می باشند.

۱-۱-۱۰ مسابقه مطابق با 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.

۱-۱-۱۱ شرکت کنندگان و افراد تیم آنان 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 ممنوع می باشد.

۱-۱-۱۲ جلسه توجیهی باید قبل از شروع مسابقه برگزار گردد، و حضور در این جلسه اجباری است عدم شرکت در این جلسه مشمول جریمه و سوختن یک تایم میگردد مواردی که در این جلسه به شرکت کنندگان اعلام می شود شامل :

معرفی مسئولین برگزاری مسابقه، رویه برگزاری مسابقه، دستورات اجرایی، مرحله استارت و پایان مسابقه، اطمینان از امضاء برگه تعهد نامه شرکت کنندگان و کلیه اطلاعات مربوط به مسابقه.

۱-۱-۱۳ محل پارکینگ برای پارک و سرویس خودروی شرکت کنندگان استفاده می شود. حداکثر سرعت در این محدوده ۱۰ کیلومتر بر ساعت می باشد.

۱-۱-۱۴ وجود تجهیزات امدادی از قبیل آمبولانس، کپسول آتش نشانی و خودروی یدک کش در محل برگزاری مسابقه ضروری است. همچنین هماهنگی با نزدیک ترین بیمارستان برای مواقع اورژانسی قبل از برگزاری مسابقه باید انجام گیرد.

۱-۱-۱۵ محل حضور تماشاچیان و پارک خودروهایشان باید از مسیر مسابقه فاصله مناسب داشته باشد.

۲-۱-۱۵ ساعت ورود ورزشکاران و خودروهایشان در جلسه بریفینگ اعلام می گردد بدیهی است که در صورت تاخیر شامل جریمه و سوختن یک تایم میگردد

۳-۱-۱۵ زمان بازدید فنی هر کلاس اعلام میگردد و در صورت عدم حضور راننده و یا خودرو در زمان مشخص به معنی عدم حضور در مسابقه می باشد

۱-۱-۱۶ راننده واجد شرایط برای شرکت در مسابقه باید دارای موارد زیر باشد:

الف) راننده باید دارای گواهینامه پایه دوم قدیم و یا پایه ۳ جدیدالصدور توسط مراجع رسمی کشور باشد

ب) راننده باید دارای گواهینامه مسابقه درگ صادر شده توسط فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی باشد.

ج) تعهد نامه و برگه ثبت نام ارائه شده توسط فدراسیون را همراه داشته باشد.

۱-۱-۱۸ راننده مسئول رفتار و عملکرد همراهان، اعضا و تیم مهمانانش است.

۱-۱-۱۹ 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.

۱-۱-۲۰ مصرف هر گونه مشروبات الکلی در زمان برگزاری مسابقه ممنوع است و در صورت اثبات موجب حذف از مسابقه و معرفی به کمیته انضباطی فدراسیون میگردد

۱-۱-۲۱ در زمان مسابقه همراه داشتن سرنشین مجاز نمی باشد.

۱-۱-۲۲ کلیه رانندگان باید لباس و کاسکت ریس استفاده نمایند.

۱-۱-۲۳ رانندگانی که خلاف ضوابط کلاس خود عمل نمایند و بر روی خودروی آنها تخلف دیده شود محرومیت خواهند داشت.

۱-۱-۲۵ طبق قوانین رفتار در پست هرگونه برخورد غیراخلاقی راننده با مسئولین برگزاری سبب محرومیت آنها از مسابقه و معرفی به کمیته انضباطی خواهد شد.

۱-۱-۲۶ راننده بعد از خط پایان موظف است به سرعت ترمز گیری کرده و از سرعت خود بکاهد و در صورت تخلف و گزارش ناظرین انتهای مسیر راننده خاطی از کل مسابقه محروم میگردد

۱-۱-۲۷ در صورت پیش آمدن هر گونه اعتراض ان را به صورت کتبی در زمان مقرر تحویل CRO که در جلسه بریفینگ اعلام میگردد داده شود

۲- آیین نامه مقررات فنی

۱-۲ بازرسی فنی

۱-۱-۲ برچسب تاییدیه کمیته فنی

خودروی شرکت کنندگان قبل از شرکت در مسابقات باید مورد تایید کمیته فنی براساس آیین نامه رسمی فدراسیون قرارگیرد و برچسب قبولی این کمیته باید بر روی خودرو نصب گردد. فقط خودروهایی اجازه ورود به مسابقه را دارند که برچسب مخصوص را دریافت و آن را بر روی خودروی خود نصب کنند، این برچسب نشان دهنده تایید عملکرد وسیله نقلیه برای مسابقه پیش رو خواهد بود و تاییدیه فنی آن فقط مختص این سری مسابقات می باشد.

برچسب های تاییدیه فنی فقط در همان مسابقه اعتبار دارند و برای مسابقات بعدی شرکت کنندگان باید مجدداً اقدام به اخذ این تاییدیه کنند در زمان بازرسی خودرو شرکت کنندگان ملزم به همیاری تمام و کمال با کمیته فنی می باشند تا در صورت نیاز به بررسی بیشتر استفاده از جک و وسایل الکترونیکی را مقدور سازند.

۲-۱-۲ تغییرات فنی

- ۱) کاهش وزن در تمام کلاسها براساس شرایط کلاس بندی و تایید کمیته فنی بلامانع می باشد.
- ۲) استفاده از هر نوع لاستیک ریس برای تمامی کلاس ها آزاد می باشد. محدودیت سایز بر اساس کلاس بندی ها وجود دارد
- ۳) تغییرات در موتور و گیربکس آزاد می باشد.
- ۴) تغییرات در سیستم اگزوز آزاد می باشد.
- ۵) در صورتی که موتور و گیربکس هم خانواده اطاق خودرو نباشد شرکت کننده به کلاس آزاد(overall) خواهد رفت .
- ۶) برای کاهش وزن به هیچ عنوان نباید اصالت اتومبیل مورد لطمه قرارگیرد، سبک سازی در سرشاسی ها، پالونی های جلو و عقب ستونها و سقف ماشین امکان پذیر نمی باشد و تاییدیه کمیته فنی برای سبک سازی الزامی است.
- ۷) در تمام کلاسها شیشه های جلو اتومبیل باید در حالت فابریک کمپانی باشد و سبک سازی الباقی شیشه ها و استفاده از طلق مجاز می باشد.
- ۸) سبک سازی بدنه شامل فایبرکردن گلکیر و درب و کاپوت و درب صندوق عقب و سپرها مجاز و هر گونه برش کاری سقف ممنوع می باشد.

۹) سبک سازی درداخل کابین اتومبیل از جمله تخلیه صندلی ها و زاپاس و ادوات برقی برای تمامی کلاسها بلامانع می باشد.

۲-۱-۲ نماینده شرکت کننده

درزمان بررسی تیم کمیته فنی از خودرو شرکت کننده فقط یک نفر به عنوان نماینده از طرف شرکت کننده باید در محل بازرسی حضور داشته باشد و حضور افراد دیگر در آن محل ممنوع می باشد.

۲-۲ خودرو شرکت کننده

۱-۲-۲ خودروهای واجد شرایط

مدل های واجد شرایط عبارتند از : سدان، کوپه، کانورتیبل، استیشن واگن و اتومبیل هایی که بیشتر از پنج درب نداشته باشند.

تمامی خودروهای شرکت کننده در مسابقه باید دارای بدنه کامل باشند.

خودروهایی که شامل موارد بالا نمی باشند باید به صورت جداگانه تاییدیه مسئولین برگزاری را داشته باشند.

کامیون، مورد تایید نمی باشند. ورود هر گونه وانت با تاییدیه کمیته ایمنی و برگزاری و همچنین تست توسط مسولین ذیربط بلامانع است.

خودروهای بدون بدنه یا با بدنه ای ساخته شده با آلومینیوم و قاب کامپوزیت باید جداگانه مورد تایید مسئولین برگزاری و فنی قرارگیرند.

۳-۳ شاسی

۱-۳-۳ فاصله کف اتاق مابین محور جلو و عقب نباید از حالت استاندارد خودکوتاه تر شود و همچنین اجازه برش سرشاسی ها برای سبک سازی ممنوع می باشد.

۳-۴ رول کیچ

۱-۴-۳ مباحث عمومی

هدف اصلی استفاده از رول کیچ حفاظت سرنشینان در مقابل واژگون شدن و یا ضربات وارده حین مسابقه می باشد.

رول کیج باید به گونه ای طراحی شود که در برابر نیروهای وارده رو به پایین در اثر واژگونی خودرو و یا برخورد های جلو و عقب خودرو و یا ضربه های جانبی کاملاً مقاوم باشد.

۴-۴-۳ جنس رول کیج

لوله ها باید آلیاژ فولاد بدون درز مطابق با استاندارد SAE ۱۰۲۰ یا SAE ۱۰۲۵ باشد و استفاده از مواد آلیاژی مانند آلومینیوم ممنوع می باشد.

۴-۴-۳ سایز لوله ها

تمامی لوله های استفاده شده در رول کیج حداقل باید دارای قطر ۴ سانتیمتر و ورق آن باید حداقل به ضخامت ۲ میلیمتر باشد.

۵-۳ سیستم تعلیق و ترمزها

۱-۵-۳ سیستم تعلیق جلو

سیستم های تعلیق جلو باید به صورت فابریک کارخانه سازنده باشد و در اصول اولیه آنها نباید تغییری ایجاد شود.

مکان های پیش فرض نصب سیستم تعلیق به شاسی نباید دچار تغییر و جابه جایی شود.

رام خودرو در مکان تعیین شده توسط کارخانه باید باقی بماند و نباید دست خوش تغییر و یا جابه جایی شود.

برش، جوش، خم، سوراخ کاری در رام اصلی مجاز نمی باشد و قطعات باید در مکان اصلی خود قرار گیرند.

۲-۵-۳ سیستم فرمان

تغییرات در سیستم فرمان شامل: جعبه فرمان، سیبک ها و غیره ممنوع است.

۳-۵-۳ تعلیق عقب و اکسل

نقاط اتصال تعلیق به شاسی که توسط کارخانه تنظیم شده اند نباید دست خوش تغییر شوند.

۴-۵-۳ سیستم ترمز

سیستم ترمز باید به درستی روی هر دو محور و چهارچرخ کار کند.

نصب سیستم ترمز دستی هیدرولیک بلامانع می باشد

۳-۶ نیرو محرکه

۳-۶-۱ موتور

هرگونه تغییراتی در موتور خودرو، ECU، جعبه دنده و سیستم انتقال قدرت مجاز می باشد، سیستم سوخت رسانی در هیچ قسمتی نباید نشتی داشته باشد.

۳-۶-۲ سیستم های خنک کننده

هرگونه تغییر در سیستم خنک کننده مجاز است اما هیچ نشتی نباید وجود داشته باشد.

۳-۶-۳ سیستم سوخت رسانی

مخزن سوخت:

تغییرات در سیستم سوخت رسانی آزاد است.

استفاده از مخزن سوخت سبک در سیستم سوخت رسانی بلامانع است.

مخزن سوخت خودرو که در کابین راننده قرار دارد باید با دیوارهای از استیل و یا آلومینیوم پوشانده شده باشد.

پایه نگه دارنده محفظه سوخت باید طوری تغییر پیدا کند که مخزن را کاملاً در جای خود ثابت نگه دارد.

مسیرهای سوخت رسانی :

شیپینگ های سوخت رسانی و اتصالات آن باید از جنس با توان تحمل فشار و وزن بالا باشند و باید در قسمتی نصب شوند که از قطعات متحرک و بدنه خودرو دور باشند.

۳-۶-۴ سیستم اگزوز

تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است.

۳-۶-۵ استارتر

تمامی خودروهای مجاز به شرکت در مسابقه باید دارای استارت‌تر ثابت باشند و سیستم برق رسانی (باطری) آنها باید در تمام مدت مسابقه به درستی کار کند.

۳-۶-۶ جعبه دنده

تمامی خودروهای مجاز به شرکت در مسابقه باید دارای دنده عقب باشند.

تغییرات در جعبه دنده و دیفرانسیل آزاد است.

۳-۶-۷ میل گاردان

تمامی خودرو باید دارای یک حلقه محافظ میل گاردان با فاصله حداقل ۶ اینچ تا قسمت جلویی یا انتهای جعبه دنده داشته باشند.

۳-۷ سیستم های الکترونیکی

۳-۷-۱ باطری

باطری باید به صورت کاملاً ایمن و ثابت نصب شود و همچنین پایه مثبت آن جهت حفظ ایمنی عایق کاری شود.

اگر باطری در محفظه راننده قرار دارد باید آن را در یک جعبه کاملاً بسته با امکان اتصال محکم به شاسی نصب کرد.

۳-۸ اجزای خارجی خودرو

۳-۸-۱ پانل های بدنه

خودرویی که برای شرکت در مسابقه آماده می شود باید دارای ظاهری کامل و تمیز و عاری از هرگونه آسیب دیدگی باشد تمام بدنه باید با رنگ پوشش داده شده باشد و به صورت کامل به یکدیگر متصل باشند. شیشه های ماشین بدون هیچ گونه ترک خوردگی باشند

استفاده از قطعات افترمارکت بدنه شامل سپرهای جلو و عقب، کاپوت و درب صندوق عقب و فلاپ های بغل و باله ها مجاز می باشد.

اما تغییراتی در بدنه خودرو که از حالت استاندارد خارج می شود باید به طور جداگانه به تایید مسئول فنی برسد.

۳-۸-۲ آینه ها

دو آینه در طرفین خودرو حتما باید نصب باشد به طوری که راننده بتواند اشیا در امتداد کناره های خودرو را ببیند.

۳-۸-۸ چراغ ها

چراغ های اصلی خودرو:

تمامی چراغ های اصلی خودرو در جای خود باقی بمانند، چراغ اصلی جلو، چراغ ترمز و چراغ اصلی عقب باید به صورت استاندارد و صحیح کار کنند.

۳-۹ اجزای داخلی خودرو و فضای راننده

۳-۹-۱ طراحی داخلی

داخل خودرو شرکت کننده باید کاملاً تمیز و حرفه ای به نظر آید تمامی موارد غیر ضروری و غیر ثابت باید برداشته شوند.

۳-۹-۲ داشبورد

داشبورد خودرو باید استاندارد همان خودرو باشد، تغییرات مربوط به گیج های نشان دهنده آزاد است.

۳-۹-۳ کلاه ایمنی

تمامی شرکت کنندگان باید در طول مسیر از کلاه ایمنی استفاده کنند، تنها کلاه های ایمنی دارای استاندارد مجاز به استفاده می باشند

کلاه ایمنی باید قابلیت پوشش کامل صورت را داشته باشد، تسمه محافظ چانه نیز باید در طول مسابقه بسته باشد.

۳-۹-۴ لباس مخصوص راننده

لباس راننده حتماً باید یک تکه و از جنس مواد ضد حریق و دارای استاندارد باشد.

این لباس باید به صورت کامل بدن راننده را پوشش داده که شامل: گردن، مچ پا و مچ دست می شود و در بهترین حالت باید چند لایه باشند. دستکش، کفش و جوراب مکمل لباس راننده می باشند

کفش و دستکش نیز باید دارای هیچ گونه پارگی و یا حفره باشند.

۳-۹-۵ کمربند ایمنی

این کمربند ها باید حداقل ۴ یا ۶ نقطه اتصال به داخل خودرو داشته باشند. که در کلاس GT و OVERALL استفاده می شود

۳-۹-۶ سیستم اطفاء حریق

تمامی خودروها باید دارای سیستم اطفاء حریق باشند.

کپسول های اطفاء حریق باید در مکان مورد دسترس برای استفاده و شارژ مجدد نصب گردند.

همچنین تاریخ بازرسی کپسول نباید بیش از ۲ سال بعد از تاریخ تولید آن باشد

کلاس بندی مسابقات درگ

کلاس ۴و۶ سیلندر NA دف جلو

۱. خودروهای ۴ و ۶ سیلندر تنفس طبیعی دیفرانسیل جلو در این کلاس قرار می گیرند
۲. لباس و کلاه ایمنی اجباریست
۳. حفظ ظاهر کارخانه ای خودرو اجباریست
۴. موتور و گیربکس هم خانواده اطاق خودر.
۵. استفاده از هرگونه تاینر مجاز است. حداکثر عرض ۸,۵ اینچ و حداکثر ارتفاع ۲۵ اینچ محدود است
۶. استفاده از ECU standalone مجاز است
۷. استفاده از توربو و سوپر شارژ غیرقانونی است.
۸. استفاده از نایتروس ممنوع

۹. سبک سازی بدنه مجاز است.
۱۰. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۱۱. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۱۲. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۱۳. حداقل وزن ۸۳۰ کیلو برای موتور ۴ سیلندر با حجم ۱۶۰۰ سی سی و کمتر و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی اضافه حجم ۲۰ کیلو اضافه وزن در نظر گرفته میشود و حداقل وزن برای موتور ۶ سیلندر با حجم ۲۵۰۰ سی سی و کمتر ۱۱۰۰ کیلو و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی اضافه حجم ۲۰ کیلو اضافه وزن در نظر گرفته میشود
۱۴. ملاک حجم موتور ظرفیت اسمی بلوک می باشد

کلاس ۴ و ۶ سیلندر توربو دف جلو

۱. اتومبیل هایی در این کلاس شرکت می کنند که ۴ و ۶ سیلندر دیفرانسیل جلو توربو یا سوپرشارژ هستند
۲. لباس و کلاه ایمنی اجباریست
۳. حفظ ظاهر کارخانه ای خودرو اجباریست
۴. موتور و گیربکس هم خانواده اطاق خودرو
۵. استفاده از هرگونه تایر مجاز است. حداکثر و حداقل عرض ۹,۵ اینچ و ارتفاع ۲۵ اینچ مجاز است
۶. استفاده از ECU standalone مجاز است
۷. استفاده از نایتروس ممنوع
۸. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۹. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۱۰. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۱۱. سبک سازی بدنه مجاز است
۱۲. حداقل وزن ۹۴۰ کیلوگرم برای موتور ۴ سیلندر با حجم ۱۶۰۰ سی سی و کمتر و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی اضافه حجم ۳۵ کیلو اضافه وزن در نظر گرفته میشود و حداقل وزن ۱۲۰۰ کیلوگرم برای موتور ۶ سیلندر با حجم ۲۵۰۰ سی سی و کمتر و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی اضافه حجم ۳۵ کیلوگرم اضافه وزن در نظر گرفته میشود
۱۳. ملاک حجم موتور ظرفیت اسمی بلوک می باشد

۱۴. استفاده از اینترکولرهای **air to air** مجاز میباشد و استفاده دیگر موارد اینتر کولر و هم چنین متصل کردن هوای کمپرس شده توربو به صورت مستقیم به منیفولد ورودی ممنوع میباشد.
۱۵. استفاده توربو بالاتر از سایز ورودی هوای ۵۵ میلی متر مجاز و همراه با ۹۰ کیلوگرم اضافه وزن می باشد .

کلاس ۸ سیلندر NA

۱. اتومبیل هایی که حداکثر تا ۸ سیلندر تنفس طبیعی باشند در این کلاس می توانند به رقابت پردازند
۲. لباس و کلاه ایمنی اجباریست
۳. حفظ ظاهر کارخانه ای خودرو اجباریست
۴. استفاده از موتور و گیربکس غیر هم خانواده اطاق خودرو مجاز می باشد .
۵. استفاده از هرگونه تایر مجاز است. حداکثر سایز ۲۸*۱۳,۵ اینچ مجاز است
۶. استفاده از **ECU standalone** مجاز است
۷. استفاده از نایتروس ممنوع
۸. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۹. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۱۰. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۱۱. سبک سازی بدنه مجاز است
۱۲. اتومبیل های بالای ۸ سیلندر به کلاس **overall** انتقال می یابند.
۱۳. حداقل وزن ۱۳۰۰ کیلو گرم برای موتور های **small block** و حداقل وزن ۱۴۵۰ کیلوگرم برای موتورهای **big block** و سایر خودروهای ۸ سیلندر وزن ۱۲۵۰ کیلوگرم و خودروهای ۶ سیلندر حداقل وزن ۱۰۵۰ کیلوگرم و خودروهای ۴ سیلندر ۸۵۰ کیلوگرم میباشد .

کلاس ۴ و ۶ سیلندر عقب اتمسفر

۱. خودروهای ۴ و ۶ سیلندر تنفس طبیعی دیفرانسیل عقب در این کلاس قرار میگیرند
۲. لباس و کلاه ایمنی اجباریست
۳. استفاده از موتور و گیربکس غیر هم خانواده اطاق خودرو مجاز می باشد .
۴. استفاده از هرگونه تایر مجاز است حداکثر ۲۷,۵*۱۲ اینچ
۵. استفاده از **ECU standalone** مجاز است
۶. استفاده از نایتروس ممنوع است

۷. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۸. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۹. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۱۰. سبک سازی بدنه در این کلاس مجاز است
۱۱. حداقل وزن برای موتور ۴ سیلندر با حجم ۱۶۰۰ سی سی و کمتر ۸۱۰ کیلو گرم و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی ۲۵ کیلو اضافه وزن و برای موتور ۶ سیلندر با حجم ۲۵۰۰ سی سی و کمتر ۱۰۵۰ کیلو گرم و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی ۲۵ کیلو اضافه وزن در نظر گرفته میشود
۱۲. حجم بلوک بر اساس ظرفیت اسمی بلوک می باشد

کلاس ۴ و ۶ سیلندر توربو دف عقب

۱. خودروهای ۴ و ۶ سیلندر توربو یا سوپر شارژ دیفرانسیل عقب در این کلاس قرار میگیرند
۲. لباس و کلاه ایمنی اجباریست
۳. استفاده از موتور و گیربکس غیر هم خانواده اطاق خودرو مجاز می باشد .
۴. استفاده از هرگونه تایر مجاز است حداکثر ۲۸*۱۲,۵ اینچ
۵. استفاده از ECU standalone مجاز است
۶. استفاده از نایتروس ممنوع است
۷. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۸. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۹. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۱۰. سبک سازی بدنه در این کلاس مجاز است
۱۱. حداقل وزن برای موتور ۴ سیلندر با حجم ۱۶۰۰ سی سی و کمتر ۱۰۰۰ کیلو گرم و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی ۲۵ کیلو اضافه وزن و برای موتور ۶ سیلندر با حجم ۲۵۰۰ سی سی و کمتر ۱۱۵۰ کیلو گرم و به ازاء هر ۱۰۰ سی سی ۲۵ کیلو اضافه وزن در نظر گرفته میشود
۱۲. حجم بلوک بر اساس ظرفیت اسمی بلوک می باشد

کلاس overall

اتومبیل های تک دیفرانسیل و دو دیفرانسیل اتمسفر توربو یا سوپر شارژ بدون محدودیت تعداد سیلندر میتوانند در این کلاس شرکت کنند

۱. لباس و کلاه ایمنی اجباریست

۲. موتور و گیربکس از هر نوع آزاد می باشد.
۳. استفاده از هرگونه تایر مجاز است حداکثر سایز ۲۹,۵*۱۶,۵ اینچ
۴. استفاده از ECU standalone مجاز است
۵. استفاده از نایتروس آزاد است
۶. تغییرات در موتور و گیربکس آزاد است
۷. تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است
۸. استفاده از انواع بنزین آزاد است
۹. سبک سازی کامل بدنه در این کلاس مجاز است
۱۰. استفاده از طلق شیشه های بغل و عقب برای سبک سازی آزاد است
۱۱. تغییرات در اکسل و شاسی و سینی و رام با تایید کمیته فنی بلامانع می باشد
۱۲. استفاده و نصب چتر (para chute DRAG) در صورت استفاده نایتروس اجباری است
۱۳. استفاده و نصب سیستم اطفاء حریق اتوماتیک در صورت استفاده نایتروس اجباری است
۱۴. استفاده و نصب گارد محافظ سینی اطاق در صورت استفاده از نایتروس اجباری است
۱۵. استفاده از کمر بند ایمنی ۴ نقطه الزامی است
۱۶. حداقل وزن ۱۰۵۰ کیلوگرم برای ماشینهای دو دف توربو ۴ سیلندر و ۱۲۵۰ کیلوگرم برای ماشینهای دو دف توربو ۶ سیلندر و ۱۴۵۰ کیلوگرم برای ماشین های ۲ دیفرانسیل ۸ سیلندر
۱۷. حداقل وزن تک دف توربو ۴ سیلندر ۸۵۰ کیلوگرم و تک دف توربو ۶ سیلندر ۱۰۵۰ کیلوگرم و ۸ سیلندر و به بالا ۱۲۵۰ کیلوگرم
۱۸. حداقل وزن تک دف ۴ سیلندر اتمسفر ۷۵۰ کیلو گرم و ۶ سیلندر اتمسفر ۹۵۰ کیلوگرم و ۸ سیلندر و به بالا اتمسفر ۱۱۵۰ کیلوگرم

کلاس ۲۰۶

- ۱- بلوک موتور TU۳ و TU۵ میباشد.
- ۲- هرگونه بهینه سازی در اجزای داخلی بلوک و سرسیلندر از قبیل : میل سوپاپ ، میل لنگ ، پیستون ، فلاویل و... آزاد میباشد.
(حذف تسمه موتور بلامانع است)
- ۳- هرگونه بهینه سازی در گیربکس بلامانع است. (تنها گیربکسهای ساخت کمپانی پژو مجاز میباشد)

۴- هرگونه تغییر یا تعویض در دریچه گاز و منیفولد ورودی هوا، خروجی و سیستم اگزوز آزاد می باشد. (تنها یک دریچه ی ورودی هوا مجاز می باشد).

- استفاده از تراشل ۴ دهنه ممنوع می باشد.

۵- استفاده از هر گونه ECU مجاز می باشد.

۶- استفاده از هر نوع سوخت بلامانع است.

۷- استفاده از هر نوع سیستم پر خوران از قبیل توربوشارژ و سوپرشارژ و... ممنوع می باشد.

۸- استفاده از هر نوع گاز انرژي زا از قبیل NOS و غیره ممنوع می باشد.

۹- حداقل وزن خودرو ۱۰۰۰ کیلوگرم معادل ۱ تُن بوده و استفاده از قطعات فایبر بدنه، شیشه های جانبی و درب صندوق طلق، حذف صندلی ها، رودری، زاپاس و پایه زاپاس، سینی زیر موتور، سیستم کولر و هیدرولیک و.. بلامانع است.

- استفاده از وزنه داخل موتور و یا سپر جلو ممنوع می باشد. (وزنه ها باید داخل اتاق خودرو و به صورت پیچ شده به بدنه ثابت و محکم باشند) است.

۱۰- استفاده از هر برند لاستیک با عدد treadwear حداقل ۲۰۰ به بالا و traction AA مجاز می باشد. (حداکثر عرض مجاز ۲۲۵ می باشد).

۱۱- از ورود اتومبیل های مخدوش یا با شیشه و چراغ شکسته جلوگیری میشود.

۱۳- نصب برچسب اسم و فامیل راننده بر روی هر دو شیشه، درب عقب الزامی می باشد.

۱۲- باتری خودرو باید به صورت کاملاً ایمن و ثابت نصب شده باشد.

۱۴- نصب کپسول اطفای حریق الزامی می باشد. (همچنین تاریخ بازرسی کپسول نباید بیشتر از ۱ سال باشد)

۱۵- صندلی راننده خودرو بدون لقی و کمر بند از عملکرد صحیحی برخوردار باشد.

۱۶- شیشه جلو باید فابریک و بدون ترک و شکستگی باشد.

تبصره ۱

نصب رول بار در ثبت تایم ۱۱,۹۹ و کمتر در تمامی کلاسها اجباری می باشد

در صورت ثبت تایم ۱۱,۹۹ و کمتر در هر کدام از راندهای مسابقه و نداشتن رول بار باعث حذف شرکت کننده بدون هیچ عذری از مسابقه و عدم ثبت رکورد وی خواهد شد و برای شرکت در راندهای بعدی مسابقات ملزم به نصب رول بار خواهد بود

تبصره ۲

نصب رول بار برای ماشینهای مدل ۲۰۰۵ میلادی به بالا الزامی نمی باشد. ضمناً مدل ماشین های تولید داخله بر اساس سال تولید کارخانه سازنده اصلی محاسبه می گردد

تهیه و تنظیم

فدراسیون موتورسواری و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

۱۴۰۰