



فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران



گرداورندگان : عطا... ژيانی آسوده - عادل ژيانی آسوده - بهزاد حسن زاده

اميد عامل قنناد - فرشاد غلامی

معرفی

ما مفتخریم که آیین نامه و مقررات فنی مسابقات فورمولا دریفیت سال ۲۰۱۷ را به همراه توضیحاتی درباره داوری این مسابقات شما سروران گرامی ارائه کنیم

فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران و برگزار کنندگان محترم مسابقات دریفیت به شرکت کنندگان، توصیه می کند قوانین ارائه شده در این آیین نامه را به دقت مطالعه فرمایند.

همچنین این فدراسیون در فصل پیش رو آرزوی رقابتی سالم و موفق را برای شرکت کنندگان و برگزار کنندگان محترم دارد.

و امیدواریم معرفی این آیین نامه باعث پیشرفت هر چه بیشتر این رشته در کشور عزیزمان شود.

آدرس فدراسیون و تلفن ها :

تهران، بلوار فردوس شرقی، خیابان وفاآذر شمالی، بن بست پانید، پلاک ۲، طبقه پنجم، واحد ۲۸ و ۲۹ و ۳۰ و ۳۱

تلفن: ۴۴۰۱۶۴۱۷ - ۴۴۰۱۶۴۱۶

فکس: ۴۴۰۱۶۴۱۵

تاریخچه دریفت	۱
تاریخچه دریفت	۱/۱
آیین نامه مسابقات فرمولا دریفت	۲
جزئیات آیین نامه	۲/۱
آیین نامه مقررات فنی	۳
بازرسی فنی	۱/۳
شرایط خودرو	۲/۳
شاسی	۳/۳
رول کیج	۴/۳
سیستم تعلیق و ترمز	۵/۳
نیرو محرکه	۶/۳
سیستم های الکترونیکی	۷/۳
اجزای خارجی خودرو	۸/۳
اجزای داخلی خودرو و فضای راننده	۹/۳
تایرها	۱۰/۳
داوری مسابقات	۴
نحوه قضاوت در دریفت	۴/۱
مرحله رتبه بندی (Qualifying)	۴/۲
رقابت حذفی (Tsuiso)	۴/۳
برخورد ها	۴/۴
نتایج رقابت حذفی	۴/۵

۱- تاریخچه دریفت ، The Drifting History

دریفت در واقع یک لغت ژاپنی با تلفظ اصلی Dorifto به معنی رانش و یا نیروی عرضی وارده بر یک جسم میباشد. اما پیدایش این رشته به دهه ۳۰ و ۴۰ میلادی یعنی حدود ۸۰ سال پیش باز میگردد، زمانی که علم خودروسازی بین کشورهای مدعی گسترش یافته بود و قاعدتاً مسابقات اتومبیلرانی سرعت هم به صورت گسترده ای شروع به فعالیت کرده و به سرعت در حال همه گیر شدن و پیشرفت در سبک های مختلف در اقسا نقاط جهان بودند.

اما دریفت به کجای این داستان پر ماجرا ارتباط دارد؟

شاید عجیب باشد ولی اولین کسانی که از این تکنیک البته نه به صورت شناخته شده استفاده میکردند، ریسر هایی بودند که سعی بر این داشتند تا با از بین بردن مقداری از پایداری قسمت انتهایی اتومبیل خود کمی سریع تر پیچ ها را طی کنند و زمان طی دور خود را کاهش دهند.

بله کاملاً درست متوجه شدید دریفت در واقع از دل ریس بیرون آمده است و اولین دریفترها البته نه به شکل امروزی ریسر های دهه ۳۰ و ۴۰ میلادی بودند . هر چند هیچ کدام از آن ها برای کاری که انجام میدادند اسم خاصی نداشتند و فقط در مواقع خاص برای کم کردن زمان خود از این شیوه استفاده میکردند، که شاید در ظاهر هم هیچ گونه شباهتی به چیزی که ما امروزه به اسم دریفت میشناسیم نداشته باشد اما به هر صورت جرعه دریفت در آن دوران زده شد.

این رویه تقریباً به همین صورت ادامه داشت تا اینکه در دهه ۶۰ میلادی راننده ای حرفه ای به نام Kunimitsu Takahashi که ملیتی ژاپنی داشت متوجه اهمیت این شیوه گمنام شد. او که در واقع یک موتور سوار و راننده فرمول حرفه ای و دارای چندین مقام قهرمانی در مسابقات جایزه بزرگ بود از این روش به عنوان شیوه ای استفاده میکرد که میتواند آپکس یا همان دهانه داخلی پیچ را به صورت اوور استیر (Oversteer) طی کند . نکته جالب این رویه این بود که وی با استفاده از این شیوه چند مقام قهرمانی دیگر نیز به کارنامه خود اضافه کرد و طرفداران زیادی نیز به خاطر دود لاستیک عقب موتور سیکلتش که در آن زمان بسیار هیجان انگیز بود به دست آورد، که بعدها از او به عنوان پدر دریفت نوین یاد میکردند.

و باز هم درست متوجه شدید! اولین دریفتر تاریخ با استفاده از موتور سیکلت به اهمیت این رشته پی برد و آن را به جهانیان معرفی کرد!

سپس بعد از معرفی و استفاده رسمی این تکنیک توسط آقای تاکاهاشی در اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ میلادی فردی به نام کیچی سوچیا (Keychi Tsuchiya) که همگان وی را به عنوان dorikin (دریفت کینگ) یا سلطان دریفت میشناسند، بیش از پیش به اهمیت این رشته پی برد و شروع به تمرین آن با اتومبیل خود کرد، البته در آن زمان دوستان وی او را به خاطر دود کردن لاستیک های گران قیمت مورد تمسخر قرار میدادند، ولی آقای سوچیا بالاخره توانست تکنیک های پایه خود را به صورت گسترده و رسانه ای به جهانیان معرفی کند. سپس در سال ۱۹۸۸ میلادی تعداد زیادی از معتبرترین

Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

مجلات و گاراژ های تیونینگ خودرو بر آن شدند تا ویدیو کلیپی از آقای سوچیا تولید و تکنیک های وی را به همگان معرفی کنند. که در نهایت منجر به تولید مجموعه Drift Bible شد که در آن شخص خود آقای سوچیا با خودرو AE86 یا همان هاشیروکوی (Hachiroku) معروف و سیلویا S14 سفید رنگ خود، ۶ تکنیک پایه دریفت را به نمایش گذاشت تا به نوعی اولین ویدیو کلیپ رسمی آموزش دریفت را خلق کند. تکنیک های آموزش داده شده در این ویدیو کلیپ شامل : E-brake Drifting, Shift Lock Drifting, Power Over Drifting, Clutch kick Drift, Feint Drift, Dirt drop Drift میشوند که هنوز هم بعد از گذشت نزدیک به سه دهه پایه آموزشی تمامی دریفتهای تازه کار است.

حال که داستان چگونگی پیدایش محبوب ترین رشته موتور اسپرت شرقی را شنیدید. بگذارید کمی به عقب تر یعنی درست زمانی که ژاپنی های مدعی با این تکنیک آشنا شده بودند، برگردیم تا دریابید چگونه این رشته به شکل امروزی تبدیل شد و مسابقات حرفه ای آن در کل جهان همه گیر شد.

اوج پیشرفت دریفت یعنی سال ۱۹۸۶ میلادی مصادف شده بود با تولید اسطوره همیشگی و به یاد ماندنی اتومبیل های دریفت توسط کمپانی Toyota Motors که چیزی نیست جز مدل هاشیروکو یا همان AE86 افسانه ای که به جرأت میتوان گفت تأثیری کمتر از شخص آقای سوچیا در معرفی دریفت نوین به جهانیان نداشته است. این خودرو که در واقع آخرین نسل از کروالاهای دیفرانسیل عقب نیز محسوب می شود از چنان محبوبیتی در بین ژاپنی ها برخوردار است که امروزه نمونه های سالم آن با قیمت های نجومی به فروش میرسند. البته اگر بتوانید یکی از آن ها را پیدا کنید!

این اتومبیل در دهه هشتاد میلادی به وجود آورنده اولین مسابقات دریفت البته نه به صورت رسمی بلکه کاملاً خطر آفرین و غیر قانونی بوده است! این مسابقات که با نام Point A to Point B یا همان Mountain Drift که نمونه آن را در سری سوم فیلم های سریع و خشمگین (توکيو دریفت) میتوان دید، شناخته میشدند. این سری مسابقات از دو شرکت کننده تشکیل شده بود که به صورت همزمان از یک قسمت کوهستان به قسمت دیگر آن میرفتند و در نهایت شرکت کننده ای که زودتر مسیر را به پایان میرساند برنده بود. که خوشبختانه این چند سال زیان بار (از نظر خسارت جانی) به پایان رسید.

پایان دهه ۸۰ و شروع دهه ۹۰ میلادی مصادف بود با شروع شکوفایی ژاپنی ها و پیشرفت خیره کنندی آنان در زمینه خودرو سازی و البته خودرو هایی که طبق تجربه چند سال قبل آنان از دریفت صرفاً برای این رشته طراحی و ساخته شده بودند. همانند سری سیلویای نیسان با موتور افسانه ای SR20DET و خانواده JZX تویوتا با موتور های سری JZ.

این سری تولیدات خاص که صرفاً برای هدفی از پیش تعیین شده که استراتژی همیشه ژاپنی ها بود، طراحی شده بودند باعث شد تا همگان (غیر ژاپنی ها) با این رشته آشنا و جزیی از آن شوند. که بخش اعظم این پیشرفت ها بر دوش Nissan Silvia RPS13 یا همان 240SX معروف بود که بعد ها با صادرات آن به آمریکا مردمان این خطه را وادار کرد تا دیگر فقط به مسیر مستقیم فکر نکنند!

شیوع این رشته بعد از آمریکا در قاره اروپا و قسمت های دیگر آسیای شرقی باعث شده بود تا دست اندر کاران پیدایش این رشته به فکر برگزاری مسابقات متمرکز و رسمی آن باشند. (امروزه تمامی رقابت های دریفت به یک شکل کلی و به صورت Local یا داخلی برگزار میشوند)

Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

تا در نهایت در بین سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۰ میلادی آقای سوچیا با کمک آقای Daijiro Inada سری مسابقات حرفه‌ای جایزه بزرگ D1 را پایه گذاری کرد، تا شروعی باشد بر تبدیل تکنیکی که ۸۰ سال فراز و نشیب های بسیاری را طی کرده تا به شکل امروزی خود یعنی کاملاً رسمی و شناخته شده برسد. این سری مسابقات دارای ۳ داور بودند که در بین این سال‌ها همیشه آقای سوچیا بنیانگذار این رشته یکی از این ۳ بوده است.

بعد از ژاپن، آمریکا هم شروع به برگزاری سری مسابقات فرمولا دریف FD USA خود به صورت فصلی کرد و سپس King of Europe در اروپا، WDS در چین، Formula Drift Asia در مالزی، سنگاپور، تایلند، اندونزی و NZ Drift Series در نیوزیلند باعث شد دریفت به نام محبوب‌ترین و سریع‌ترین رشته موتوری که در دنیا همه گیر شد بود شناخته شود.

دریفت از حدود ۲۵ سال پیش که قوانین آن ایجاد شده تا به امروز تغییراتی را به خود دیده ولی همیشه اصول پایه خود که با اتومبیل های محور متحرک عقب و مسابقاتی به صورت رو در رو یا Tsuiso (به ژاپنی) حفظ کرده است و پیشرفت خود را مدیون مردانی است که همیشه بر اصول اولیه آن پایبند بودند و در کمال خوش بینی آینده روشنی را برای آنچه در کشور عزیزمان ایران و چه در عرصه بین الملل در حال جلو رفتن است، پیش بینی کرده اند.

۲ - آیین نامه مسابقات فرمولا دریفیت

۱,۲ جزئیات آیین نامه

۱-۲-۱ این مقررات برگرفته از آیین نامه مسابقات فرمولا دریفیت سال ۲۰۱۶ میباشند که مطابق با شرایط مسابقات دریفیت در ایران تغییر یافته و فدراسیون این حق را برای خود محفوظ میدارد که در هر زمانی این آیین نامه را بر اساس شرایط روز اصلاح کند

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

۱-۲-۳ مرجع رسیدگی به شکایات ، فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران می باشد و در موارد اقامه دعاوی حکم مسولین فدراسیون می باشند

۱-۲-۴ در صورت بروز هرگونه اعتراض نسبت به امر داوری در این سری مسابقات (با توجه به اینکه نتایج داوری به صورت زنده اعلام میشود) ، شرکت کننده حق هیچ گونه اعتراض و یا بر هم زدن نظم عمومی مسابقه در زمان برگزاری را نداشته و می بایست شکایت و یا انتقاد خود را به صورت مکتوب در زمان مقرر و توسط سرپرست تیم مربوطه به مسئول برگزاری ارائه نماید

در این صورت بعد از انجام بازمینی های لازم از طریق فیلم های ضبط شده نتیجه به تیم مربوطه اعلام و حتی امکان تغییر در رده بندی پایانی مسابقه نیز بنا بر تشخیص کمیته فنی وجود دارد

۱-۲-۵ بر هم زدن نظم عمومی مسابقه شامل هرگونه اعمالی که باعث ایجاد تنش در زمان اجرای مسابقه و بعد از پایان مسابقه شود توسط تیم برگزار کننده به شدت پیگیری شده و حتی بنا به تصمیم کمیته انضباطی ، فرد و یا افراد خاطی از شرکت در یک و یا دو مسابقه کشوری محروم می شوند .

۱-۲-۶ این آیین نامه در جهت پیشرفت و ایمنی هر چه تمام تر شرکت کنندگان و تماشاچیان رشته اتومبیلرانی دریفیت و مورد تایید فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته و تمامی شرکت کنندگان ملزم به رعایت تمامی موارد این آیین نامه میباشند

۱-۲-۷ هر گونه تغییر و پیوست در متن این آیین نامه از طریق سایت رسمی فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران به نشانی www.mafiri.ir به اطلاع شرکت کنندگان خواهد رسید

۸-۱-۲ 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

۹-۱-۲ اخذ بیمه ورزشی معتبر توسط شرکت کننده از مراجع مورد تایید فدراسیون الزامی می باشد

۱۰-۱-۲ ثبت نام در مسابقه به معنای اطلاع کامل از شرایط آیین نامه و تعهد به آن می باشد

۱۱-۱-۲ 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

۱۲-۱-۲ 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.

۱۳-۱-۲ 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

۱۴-۱-۲ سرپرست مسیر مسابقه کسی است که کنترل تمام مسابقه را بر عهده دارد و با جایگاه مارشال ها در تماس مستقیم است

۱۵-۱-۲ جلسه توجیهی باید قبل از شروع مسابقه برگزار گردد ، مواردی که در این جلسه به شرکت کنندگان اعلام می شود شامل :

معرفی مسئولین برگزاری مسابقه و آگاهی رانندگان از محل استقرار مارشال ها و پرچمداران ، رویه برگزاری مسابقه ، دستورات اجرایی

، 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 داوری و سوالات پیش آمده .

(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 ثبت نام به وی 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 هیچ کدام از شرکت کنندگان بدون آگاهی

وارد مسابقه نشوند . مثلا با حضور و غیاب رانندگان ، امضاء کردن لیست توسط ایشان و یا بر روی لباس و یا دست بند.)

Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

۱-۲-۱۶ برای برگزاری یک مسابقه ایمن باید مارشال ها ، مناسب و فعال انتخاب شوند. جایگاه مارشال ها باید در محل مناسب و ایمن و با دید باز نسبت به مسیر انتخاب شود.

۱-۲-۱۷ مارشال ها تنها افرادی هستند که می توانند در صورت خالی بودن مسیر وارد آن و نسبت به جابجایی و یا اصلاح مخروط ها اقدام کنند
۱-۲-۱۸ محل پارکینگ برای پارک و سرویس خودروی شرکت کنندگان استفاده می شود . حداکثر سرعت در این محدوده ۱۰ کیلومتر بر ساعت می باشد

۱-۲-۱۹ وجود تجهیزات امدادی از قبیل آمبولانس ، خودروی آتش نشانی ، 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.
۱-۲-۲۰ محل حضور تماشاچیان و پارک خودروهایشان باید از مسیر مسابقه فاصله مناسب داشته باشد

۱-۲-۲۱ در طول مسیر مسابقه هیچ یک از اعضاء بدن رانندگان نباید از خودرو بیرون باشد و درها نباید باز باشند ، عدم رعایت موارد فوق باعث حذف شرکت کننده از ادامه مسابقه خواهد شد.

۱-۲-۲۲ باید انتظار تماشاچیان زیادی داشت و باید به تعداد کافی نیرو برای نظم و امنیت در محل برگزاری مسابقه حضور داشته باشد. مگر جایگاه تماشاچیان با حفظ محکم از مسیر مسابقه جدا شده باشد . تماشاچیان ناآگاه و یا گم شده باید توسط انتظامات به جایگاه مخصوص تماشاچیان هدایت شوند و به مسیر مسابقه نزدیک نشوند

۱-۲-۲۳ مسیر حرکت مسابقه باید به صورت مشخص و واضح علامت گذاری شود و تمام رانندگان جهت حرکت را از خط استارت تا پایان متوجه شوند

۱-۲-۲۴ نسبت به موانع موجود در نزدیکی مسیر مسابقه توجه کافی شود تا اگر خودرویی در مسابقه از کنترل خارج شد با آنها برخورد نکند. ساختمان، فنس و حفاظ، دیوار جدا کننده ، شیرآتش نشانی و موارد مشابه باید منحرف شوند . فاصله ایمنی حداقل ۲۰ متر تا موانع و جایگاه تماشاچیان باشد

۱-۲-۲۵ مسیر مسابقه باید آسفالت و در شرایط خوبی باشد. مسیر های شن ریزه و غیر پایدار (غیر چسبنده) نباید استفاده شود .
۱-۲-۲۶ نقاط نا امن باید توسط مخروط علامت گذاری شود .

۱-۲-۲۷ محل ورود و خروج برگزارکنندگان مسابقه باید علامت گذاری شود و در این مناطق دریافت ممنوع است

۱-۲-۲۸ در هنگام انتخاب مسیر مسابقه باید به نکات ایمنی شرکت کنندگان توجه جدی نشان داد . از مکان هایی که دارای دیوار حائل ، مخزن آب ، جوی آب ، درخت ، تیر برق ، دیوار ، ضربه گیر ، ریل و مواردی که باعث ایجاد آسیب جدی به خودرو می شود خودداری شود و حداقل فاصله کناره مسیر با موانع ثابت باید حداقل ۸ متر در نظر گرفته شود

۱-۲-۲۹ 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 دریافت صادر شده توسط فدراسیون موتور سواری و اتومبیلرانی باشد

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

۳۰-۱-۲ راننده مسئول رفتار و عملکرد همراهان ، اعضا و تیم مهمانانش است

۳۱-۱-۲ 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

۳۲-۱-۲ مصرف هر گونه مشروبات الکلی در زمان برگزاری مسابقه و تا پایان روز ممنوع است

۳۳-۱-۲ 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 روباز نمی شود.

۳۴-۱-۲ در زمان مسابقه همراه داشتن سرنشین مجاز نمی باشد . فقط مربی و یا یک سرنشین مطابق بند بعدی در زمان های غیر از مسابقه می توانند در صندلی جلوی خودرو حضور داشته باشد

۳۵-۱-۲ سرنشین همراه باید دارای شرایط زیر باشد :

الف- اجازه برگزار کننده مسابقه را داشته باشد

ب- فرم تعهد نامه فدراسیون را امضاء کرده باشد

ج- تجهیزات ایمنی مشابه تجهیزات ایمنی مورد نیاز راننده را استفاده کرده باشد

د- دست های خود را در تمام مدت حضور در خودرو نگه دارد

ه- هیچگونه غذا ، نوشیدنی ، دوربین عکاسی و فیلم برداری و یا کیف و موارد مشابه حمل نکند.

۳۶-۱-۲ شرکت کنندگان 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:

الف- حداقل ۱۴ سال سن داشته باشد

ب- در خودرویی که توسط والدین و یا سرپرستشان رانده می شود حضور داشته باشند

ج- تاییدیه رسمی از مسئول برگزاری مسابقه را دارا باشد .

۳- آیین نامه مقررات فنی

۱.۳ بازرسی فنی

۳-۱-۱ برچسب تاییدیه کمیته فنی

خودروی شرکت کنندگان قبل از شرکت در مسابقات باید مورد تایید کمیته فنی بر اساس آیین نامه رسمی فدراسیون قرار گیرد 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 ی پیش رو خواهد بود و تاییدیه فنی آن فقط مختص این سری مسابقات میباشد

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

۳-۱-۲ تغییرات

هر گونه تغییرات در خوردو بعد از نصب برچسب تاییدیه کمیته فنی ممنوع می باشد به استثنا مواردی از قبیل تصادف و یا ایرادات فنی در حین مسابقه که باید به اطلاع این کمیته رسیده و نسبت به نصب برچسب جدید اقدام گردد و در صورت عدم اطلاع این موارد به کمیته فنی ، مسئولین مجاز به جلوگیری از شرکت فرد خاطی را به مسابقه خواهند داشت کمیته فنی می تواند در هنگام بروز تصادف و یا بروز ایرادات فنی که ممکن است منجر به تغییرات فنی در خودرو مذکور گردد برچسب تاییدیه قبلی را باطل کرده و صدور برچسب جدید منوط بر اخذ تاییدیه فنی جدید را قرار دهند

۳-۱-۳ نماینده شرکت کننده

در زمان 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

۲,۳ خودرو شرکت کننده

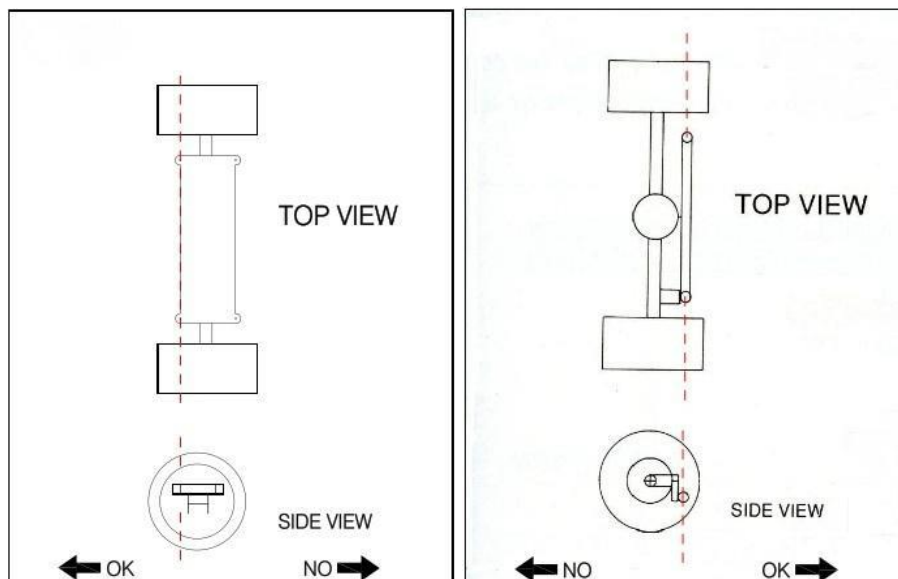
۱-۲-۳ خودروهای واجد شرایط

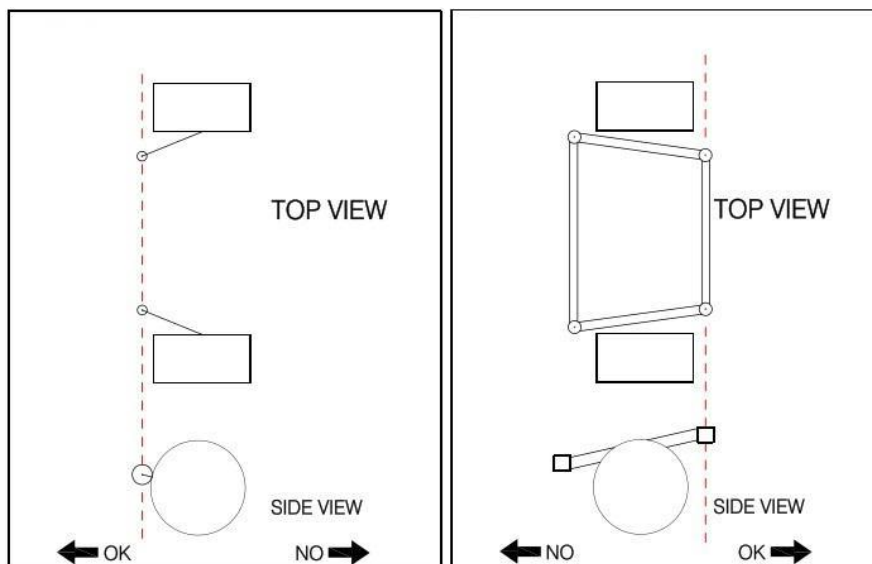
خودروهایی واجد شرایط شرکت در مسابقه می باشند که حداقل تولید ۶۰۰ عدد در سال ورود به بازار را داشته باشند
مدل های واجد شرایط عبارتند از : سدان ، کوپه ، کانورتیبل ، استیشن واگن و اتومبیل هایی که بیشتر از پنج درب نداشته باشند
تمامی خودروهای شرکت کننده در مسابقه باید دارای بدنه کامل باشند (ما بین محور جلو و عقب ، بدنه باید کامل باشد)
خودروهایی که شامل موارد بالا نمی باشند باید به صورت جدا گانه تاییدیه مسئولین برگزاری را داشته باشند
کامیون ، وانت بارها و خودروهای اسپرت چند منظوره (SUV) مورد تایید نمی باشند
خودروهای بدون بدنه یا با بدنه ای ساخته شده با آلومینیوم و قاب کامپوزیت باید جداگانه مورد تایید مسئولین برگزاری قرار گیرند

۳,۳ شاسی

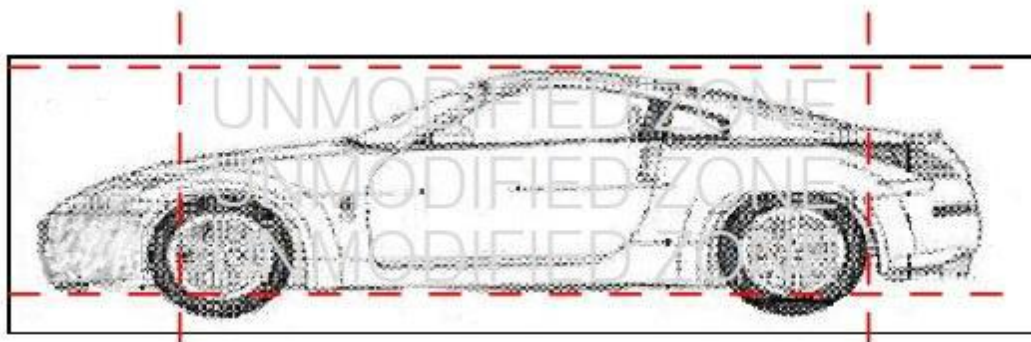
۱-۳-۳ شاسی

فاصله کف اتاق مابین محور جلو و عقب نباید از حالت استاندارد خود کوتاه تر شود مگر اینکه به تایید مسئول برگزاری رسیده باشد



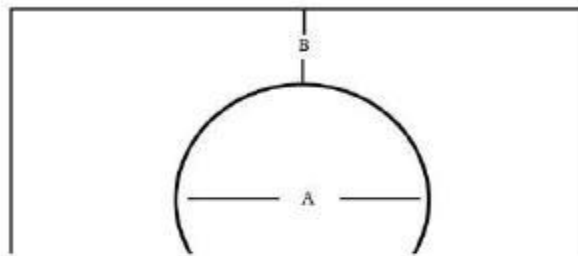


ارتفاع کف اتاق خودرو مابین محور جلو و عقب تا سقف آن به غیر از تونل گیربکس و گاردن و دیفرانسیل ، فایروال و حفاظ منبع سوخت نباید کوتاه تر شود (پایه های سقف خودرو بدون تغییر باقی بماند) مگر اینکه به تایید مسئول برگزاری رسیده باشد

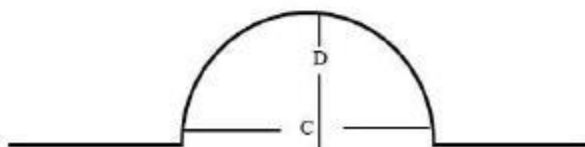


تنها شیشه هایی از خودرو را میتوان با صفحه های کامپوزیتی جایگزین کرد که به صورت استاندارد برف پاک کن روی آنها نصب نشده باشد
جدا کردن محفظه کمک فنر عقب از بدنه خودرو فقط زمانی مجاز می باشد که جایگزین آن از قدرت تحمل مناسبی برخوردار باشد
تغییرات در فایروال و تونل انتقال قدرت به شرح زیر است :

FIREWALL



DRIVESHAFT TUNNEL



اندازه A: عرض تونل گیربکس نباید بیشتر از ۴۶ سانت باشد

اندازه B: حداقل اندازه پایین شیشه جلو تا بالای تونل گیربکس باید ۲۶ سانت باشد

اندازه C: عرض تونل میل گاردان نباید بیشتر از ۲۶ سانت باشد

اندازه D: ارتفاع تونل میل گاردان نباید بیشتر از ۲۶ سانت باشد

طول مخروطی گیربکس از فایروال تا انتهای گیربکس یا ابتدای میل گاردان نباید بیش از ۹۲ سانت باشد

هیچ قطعه ای از اجزای موتور نباید نزدیکی فایروال و محفظه گیربکس قرار داشته باشد

هر گونه سوراخی در فایروال باید در حداقل سایز باشد و مختص عبور کنترلرها و یا سیم کشی باشد و سوراخ ها باید کاملاً مهر و موم شود به

طوری که هیچ گونه مایع یا شعله آتشی از محفظه موتور به داخل اتاق وارد نشود

۴,۳ رول کیج

۳-۴-۱ مباحث عمومی

هدف اصلی استفاده از رول کیج 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
سازه های پیچ و مهره ای در رول کیج غیر مجاز می باشد

۳-۴-۲ بالشتک محافظ

آن قسمت از رول کیج که نزدیک سر راننده و بدن وی قرار دارد باید با استفاده از بالشتک های مخصوص و یا لایه محافظ پوشانده شود
تمام اجزای رول کیج باید به صورت یک تکه و هماهنگ در آمده و خم های آن باید به صورت پیوسته و بدون چین باشد
شعاع خم در قوس های لوله نباید بیشتر از سه برابر قطر لوله باشد
جوش ها باید پیوسته و یکنواخت و برابر با استاندارد های معتبر جوش کاری باشد
تمام جوش ها باید به صورت بصری قابل بازدید و شرایط زیر را داشته باشد :
الف - جوش ها باید بدون ترک باشند
ب- سنگ زنی جوش ممنوع است
ج- هم جوشی کامل باید بین فلز جوش و فلز پایه وجود داشته باشد
رول کیج باید به صورت مجزا از بدنه و شاسی خودرو ساخته شود و تمام محفظه کابین را در بر گیرد
هیچ گونه وسیله جانبی تولید نیرو از قبیل کپسول نیتروژن، باک سوخت و ... نباید بین فایروال و سرکمک های عقب به قسمت های رول کیج
متصل شود

۳-۴-۳ جنس رول کیچ

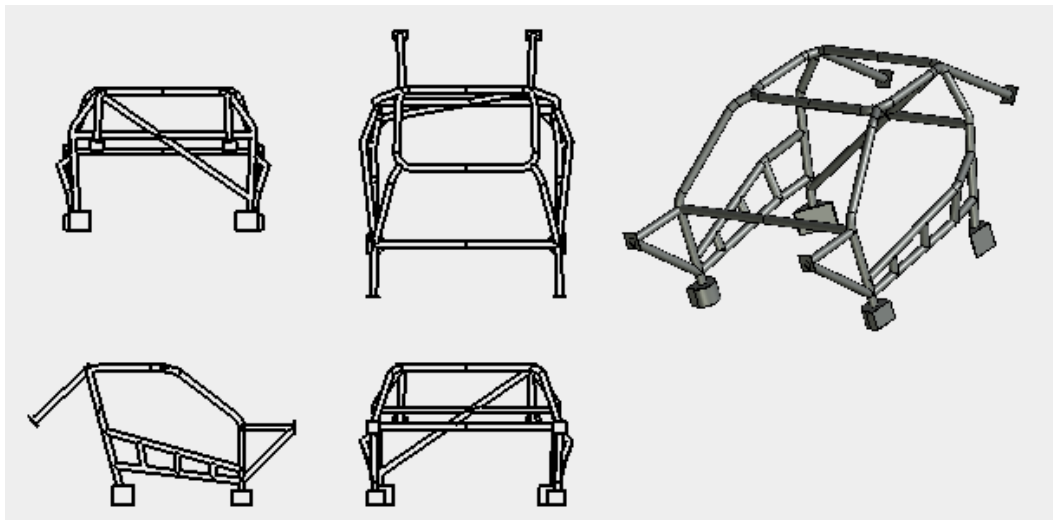
لوله ها باید آلیاژ فولاد بدون درز مطابق با استاندارد SAE1020 یا SAE1025 باشد و استفاده از مواد آلیاژی مانند آلومینیوم ممنوع می باشد

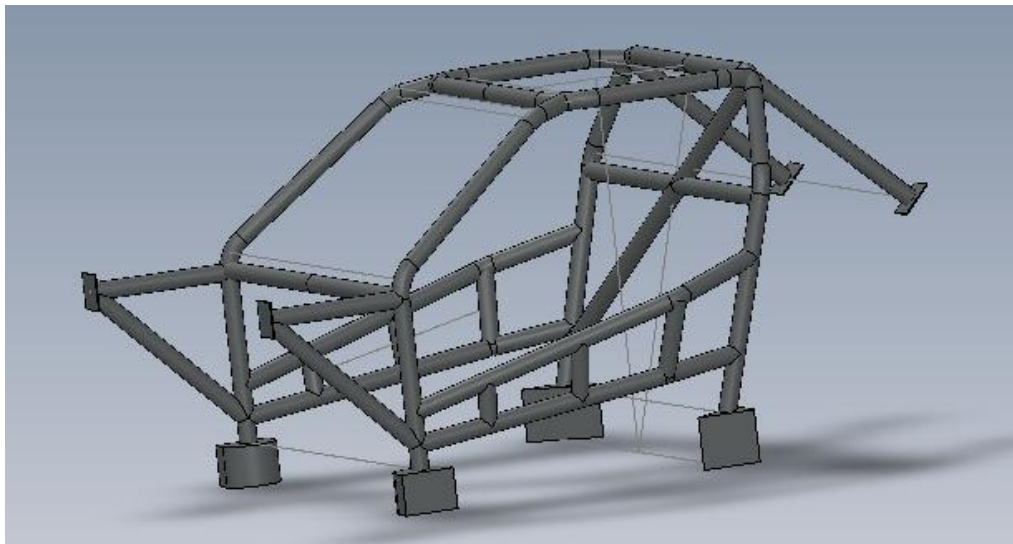
۳-۴-۳ سایز لوله ها

تمام لوله های استفاده شده در رول کیچ حداقل باید دارای قطر ۴ سانتیمتر و ورق آن باید حداقل به ضخامت ۲ میلیمتر باشد
ترولانس کارخانه تولید کننده لوله ها حداکثر میبایستی ۰,۰۲ میلی متر باشد
خودروهایی که بیشتر از ۱۵۸۷ کیلوگرم وزن داشته باشند باید استاندارد رول کیچ و شرکت در مسابقه را جداگانه از مسئولین برگزار کننده مسابقه دریافت کنند

۳-۴-۵ حلقه اصلی

*حلقه اصلی رول کیچ می بایست پشت محل استقرار راننده و کمک راننده را در برگیرد و در نزدیک ترین فاصله ممکن به سقف با حداکثر چهار خم به مجموع زوایای ۱۸۰ درجه با ترلانس ۱۰ ساخته شود
اتصال حلقه های اصلی رول کیچ باید به وسیله صفحه مخصوص نصب به بدنه و کف اتاق باشد
قطعه جانبی مورب یک تکه از لوله با همان قطر لوله رول کیچ است که در سراسر حلقه اصلی برای جلوگیری از اعوجاج جانبی نصب می شود، این قطعه باید در طرف راننده گوشه بالا از حلقه اصلی متصل گردد که اندازه آن نباید بیش از ۱۵ سانت بعلاوه قطر لوله اصلی رول کیچ باشد





۳-۴-۶ وزنه تعادل

هر خودرو می تواند حداکثر تا ۲۲,۵ کیلوگرم وزنه تعادل استفاده کند
وزنه تعادل صرفاً جهت اضافه کردن وزن به خودرو می باشد و جنس آن می بایست مورد تایید کمیته فنی قرار گیرد
بلوک های وزنه تعادل نباید کمتر از ۲,۲۵ کیلوگرم وزن داشته باشند و جنس آن نباید از مایعات ، ورق و یا گرانول باشد
وزنه های نصب شده باید به وسیله حداقل ۸ پیچ با قطر ۱۲ میلی متر به بدنه متصل شود
این وزنه ها برای شرکت در مسابقه اجباری نیستند و این موارد شامل دستگاه های هیدرولیکی و الکترونیکی نمی باشد
وزنه های تعادل باید بر روی قسمت بالایی اکسل عقب نصب شود

۵,۳ سیستم تعلیق و ترمزها

۳-۵-۱ سیستم تعلیق جلو

سینی جلو و رام خودرو باید توسط کارخانه خودرو سازی ساخته شده باشد و به صورت دستی تولید نشده باشد
سیستم های تعلیق جلو باید به صورت مک فرسون و یا دوجناغی و ... باشند 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 مگر برای نصب سیستم خنک
کننده روغن و جعبه فرمان ارتقاء یافته
برش ، جوش ، خم ، سوراخ کاری در رام اصلی مجاز نمی باشد و قطعات باید در مکان اصلی خود قرار گیرند

۳-۵-۲ سیستم فرمان

تغییرات در سیستم فرمان شامل : جعبه فرمان ، سیبک ها و غیره آزاد است
این تغییرات فقط جهت بالابردن راندمان این قسمت می باشد .

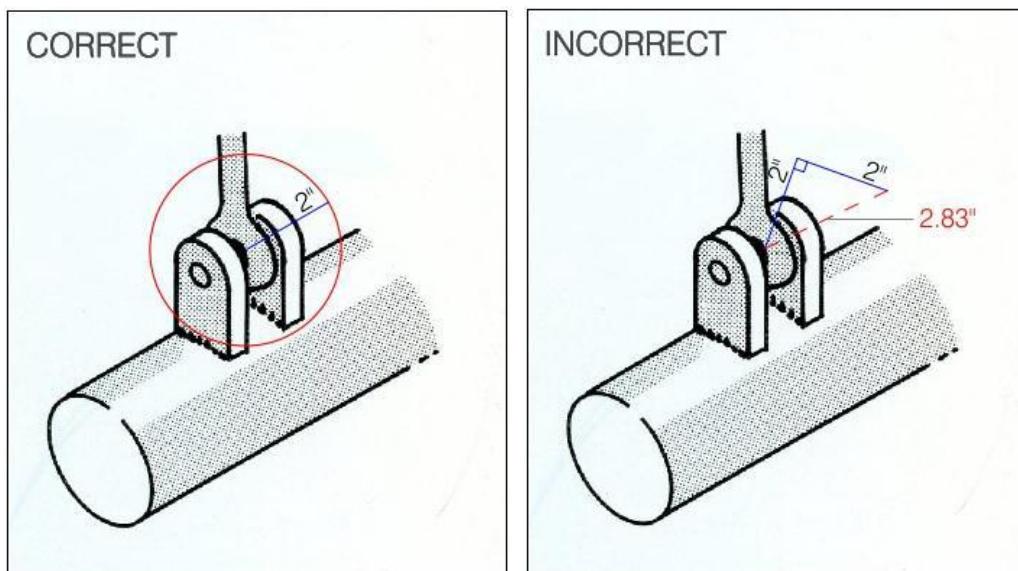
۳-۵-۳ تعلیق عقب و اکسل

نقاط اتصال تعلیق به شاسی که توسط کارخانه تنظیم شده اند نباید دست خوش تغییر شوند .
اکسل عقب باید از شاسی جدا باشد و به صورت مجزا عمل کند و تمامی طبق ها باید به اکسل متصل باشند نه به شاسی خودرو
سیستم تعلیق عقب باید دارای ۳ لینک ، چهار لینک و یا بیشتر باشد

۳-۵-۴ سیستم تعلیق غیر وابسته عقب

اکسل و سیستم تعلیق عقب باید تولید انبوه کارخانه ای باشد
رام سیستم تعلیق عقب باید به صورت استاندارد سال ساخت کارخانه و بدون تغییر باشد
طراحی سیستم تعلیق عقب باید به صورت استاندارد باقی بماند که شامل : ۴ اتصالی و ۵ اتصالی می شود
رام تعلیق عقب باید در جای استاندارد خود قرار داشته باشد و هیچ گونه جابه جایی در آن مجاز نیست

تمام قسمت های اتصال لینک های عقب به بدنه باید در جای خود باقی بمانند و هیچ گونه برش ، جوش ، خم ، سوراخ کاری در آنها مجاز نیست
از جمله محل های اتصال بوش ها به رام عقب
در صورت اضافه شدن مکان های نصب لینک ها به رام عقب برای جابه جایی بازوهای مخصوص، این مکان ها نباید بیشتر از ۲ اینچ با مکان
استاندارد خود فاصله داشته باشند



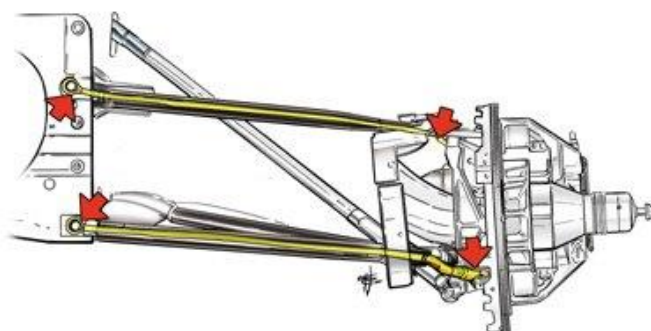
رام تعلیق عقب ممکن است دست خوش تغییراتی برای نصب دیفرانسیل های مخصوص شود ، در صورت بروز این تغییرات ، موارد حتما باید به اطلاع کمیته فنی برسد

۳-۵-۵ تغییرات و یا استفاده کردن از قطعات افترمارکت در سیستم تعلیق عقب

استفاده از قطعات تولید شده برای استفاده های خاص یا افتر مارکت و یا تغییر پارامترهای سیستم تعلیق عقب و تویی چرخ ها مجاز است

۳-۵-۶ بست های محافظ چرخ

استفاده از این بست ها در تمامی تایر های خودرو به شدت توصیه می شود



کار اصلی این بست ها در زمان بروز تصادفاتی می باشد که باعث کنده شدن چرخ خودرو می شود ، با وجود این بست های محافظ و در زمان وقوع حادثه چرخ خودرو از جای خود در نمی آید تا باعث وقوع حادثه شود

۷-۵-۳ سیستم ترمز

سیستم ترمز باید به درستی روی هر دو محور و چهار چرخ کار کند
سیستم ترمز با دو سیلندر همزمان مجاز می باشد
سیستم انتقال روغن هیدرولیک ترمز نباید در قسمت راننده اتصال قابل باز و بسته شدن داشته باشد
استفاده از سیستم ترمز فرعی یا کمکی مجاز می باشد به شرط آنکه سیستم ترمز آن کاملا مجزا باشد

۶،۳ نیرو محرکه

۱-۶-۳ موتور

هر گونه تغییراتی در موتور خودرو ، ECU ، جعبه دنده و سیستم انتقال قدرت مجاز می باشد ، نیروی موتور حتما باید به محور عقب منتقل شود
سیستم سوخت رسانی در هیچ قسمتی نباید نشتی داشته باشد

۲-۶-۳ سیستم های خنک کننده

هر گونه تغییر در سیستم خنک کننده مجاز است اما هیچ نشتی نباید وجود داشته باشد
اگر قسمت هایی از شیلنگ های سیستم خنک کننده از داخل کابین و یا محفظه عقب که راننده به آن دسترسی دارد عبور کند باید توسط استیل 0.36'' یا آلومینیوم 0.59'' پوشانده شود ، همچنین کف محوطه باید به صورتی طراحی شود که از تجمع مایعات خنک کننده جلوگیری کند
سیستم خنک کننده فقط باید از آب و ضد یخ های مخصوص پر شده باشد
سیستم رادیاتور باید حداقل به میزان 1/4 پر باشد و همچنین کاملا محکم بسته شده و خارج از قسمت مربوط به راننده باشد

۳-۶-۳ سیستم روغن

سیستم ذخیره کننده روغن که در جای خود نصب نشده باشد باید حداقل دارای ۱۰ میلی متر ضخامت باشد. به شرطی که مخزن روغن در مجاورت و یا نزدیکی بدنه خودرو قرار نگرفته باشد

اگر مخزن روغن در کابین راننده و یا صندوق عقب که در دسترس وی قرار دارد باید توسط استیل "0.36 یا آلومینیوم "0.59 محافظت شود

همچنین کف خودرو باید به طوری طراحی شود که از انباشته شدن روغن جلوگیری کند، مخزن روغن باید برای محافظت از راننده کاملاً حفاظت شده باشند

تمام قطعات موتور و قطعات خارجی که از کارکرد موتور پشتیبانی می کنند از جمله: سیستم سرد کننده روغن، فیلتر بنزین، مخزن نگهداری بخارات روغن، فیلتر روغن و تمام شیلنگ های روغن باید در محدوده در نظر گرفته شده توسط کارخانه و یا سپر خودرو قرار داشته باشند و کاملاً هم محافظت شوند

۳-۶-۴ سیستم سوخت رسانی

مخزن سوخت:

طراحی در سیستم سوخت رسانی آزاد است

استفاده از مخزن سوخت سبک خودروهای درگستر و یا اتصالات سیستم سوخت رسانی آنها ممنوع است

استفاده از مخزن سوخت با استاندارد SFI 28.1 توصیه می شود

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

ترجیحاً در محدوده محافظت شده رول کیچ باشد

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

مسیر های سوخت رسانی:

شیلنگ 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

هیچ مسیر سوختی نباید از قسمت راننده عبور کرده باشد

Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

بهترین جاهای نصب درب باک سوخت برای تسهیل در امر سوخت رسانی نزدیک لچکی های عقب ، شیشه عقب یا درب صندوق می باشد
لوله پرکننده سوخت بین گلویی لوله و مخزن سوخت باید توسط استیل "0.36 یا آلومینیوم "0.59 محافظت شود

۳-۶-۵ سیستم اگزوز

تغییرات در سیستم اگزوز آزاد است اما خروجی آن باید حتما در قسمت انتهایی خودرو قرار داشته باشد ، استفاده از انباز لوله اگزوز که
برای کنترل صدا نصب می شود اجباری نیست

۳-۶-۶ استارتر

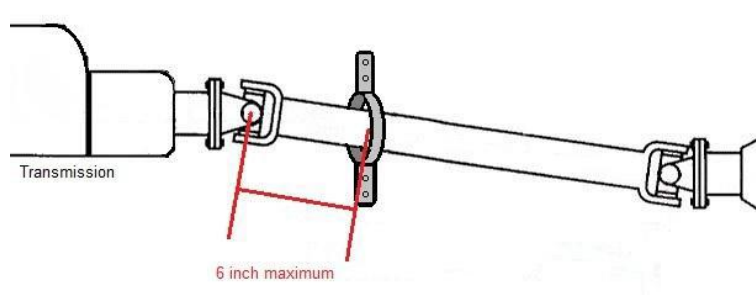
تمامی خودروهای مجاز به شرکت در مسابقه باید دارای استارتر ثابت باشند و سیستم برق رسانی (باطری) آنها باید در تمام مدت مسابقه به
درستی کار کند

۳-۶-۷ جعبه دنده

تمامی خودروهای مجاز به شرکت در مسابقه باید دارای دنده عقب باشند
تغییرات در جعبه دنده و دیفرانسیل آزاد است و نیروی موتور حتما باید به محور عقب منتقل شود

۳-۶-۸ میل گاردان

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



۳-۶-۹ کنترل کشش

کنترل کشش و هر وسیله کمکی به راننده باید حذف شود از جمله : سنسور محدود کننده سرعت و دور موتور ، مبدل های خطی ، دور سنج میل گاردان ، نشانگر موقعیت فرمان . سنسور های میل گاردان و نشان گر سرعت چرخ

۷/۳ سیستم های الکترونیکی

۳-۷-۱ باتری

باتری باید به صورت کاملا ایمن و ثابت نصب شود و همچنین پایه مثبت آن جهت حفظ ایمنی عایق کاری شود
باتری ممکن است تعویض شود ، باتری های تعویض شده باید حداقل با دو پیچ به طول ۳,۸ اینچ یا ۱۰ سانتی متر به بدنه متصل شوند ، پیچ های L شکل و قلاب مجاز به استفاده نیستند
اگر باتری در محفظه راننده قرار دارد باید آن را در یک جعبه کاملا بسته با امکان اتصال محکم به شاسی نصب کرد

۳-۷-۲ کلید قطع کننده اصلی

سیستم قطع کننده اصلی برق با استفاده از سیم کشی خود در صورت لزوم میتواند برق تمام سیستم های خودرو را قطع کند ، البته به جز سیستم اطفاء حریق خودکار در صورت وجود

این کلید باید در خارج اتومبیل و در زیر سمت راست شیشه جلوی خودرو نصب شود و علامت OFF باید به وضوح بر روی آن دیده شود پایانه های برق خود سوئیچ و یا رله های مورد استفاده در مدار آن باید به بهترین نحوه عایق شوند

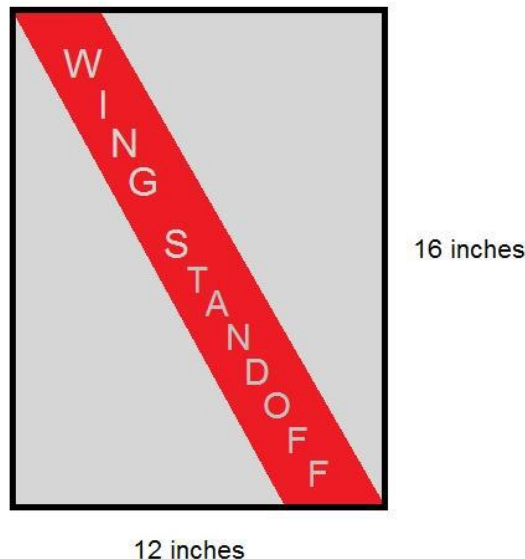
۸.۳ اجزای خارجی خودرو

۳-۸-۱ پانل های بدنه

خودرویی که برای شرکت در مسابقه آماده می شود باید دارای ظاهری کامل و تمیز و عاری از هر گونه آسیب دیدگی باشد تمام بدنه باید با رنگ پوشش داده شده باشد و به صورت کامل به یکدیگر متصل باشند استفاده از قطعات افترمارکت بدنه شامل تمام شکل ظاهری جلو و عقب ، فلاپ های بغل و باله ها مجاز است اما تغییراتی در بدنه خودرو که از حالت استاندارد خارج می شود باید به طور جداگانه به تایید مسئول فنی برسد قفل خارجی درب های خودرو در صورتی که تعویض شده و یا به صورت خاصی نصب شده باشند باید به وضوح قابل مشاهده باشند و به درستی کار کنند

۳-۸-۲ باله

هیچ عنصر آیرودینامیکی دیگری به غیر از ۲ باله عمودی عقب و ۲ باله برای زیر سپر های جلو و عقب نباید به خودرو اضافه شود سایز هر کدام از این باله ها نباید از مساحت ۱۲ x ۱۶ اینچ بیشتر باشد



Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

همچنین این باله ها به هیچ وجه نباید مانع دید راننده و دستگاه های امنیتی و دیده شدن چراغ های عقب از هر زاویه ای شود

۳-۸-۳ شیشه ها

تمام شیشه های خودرو به جز شیشه جلو باید از جنس طلق با ضخامت حداقل ۴,۷ میلیمتر و با پرچ های ایمنی مناسب باشند شیشه جلو باید مطابق نمونه استاندارد خودرو بدون ترک و کاملا تمیز نصب شده و دارای ضخامتی حداقل به ضخامت ۳,۱۶ میلی متر باشد

۳-۸-۴ برف پاک کن ها

خودرو حتما باید دارای برف پاک کن های سالمی باشد که به درستی کار کنند

۳-۸-۵ آینه ها

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

۳-۸-۶ پین های کاپوت

کاپوت باید حتما دارای ۲ عدد پین محافظ با فاصله ۲۴ اینچ یا ۶۰ سانتی متر از یکدیگر از لبه کاپوت باشد و نگه دارنده های استاندارد کاپوت باید حذف شوند

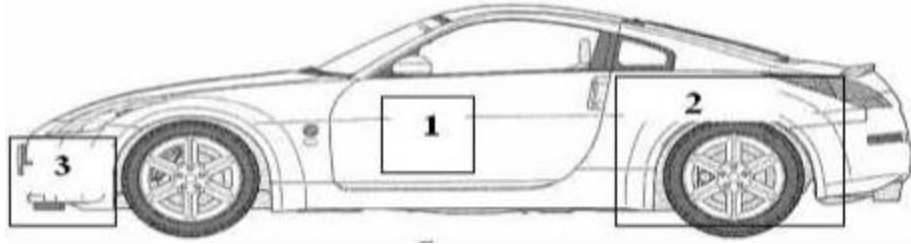
۳-۸-۷ برچسب ها

تمامی برچسب های فورمولا دریفیت، اسپانسر ها و نشان تجاری برگزار کننده باید در جاهای مخصوص خود نصب شوند ، مخصوصا برچسب های فورمولا دریفیت روی شیشه جلو

Formula Drift Championship

2017 PRO Technical Regulations (Persian Local)

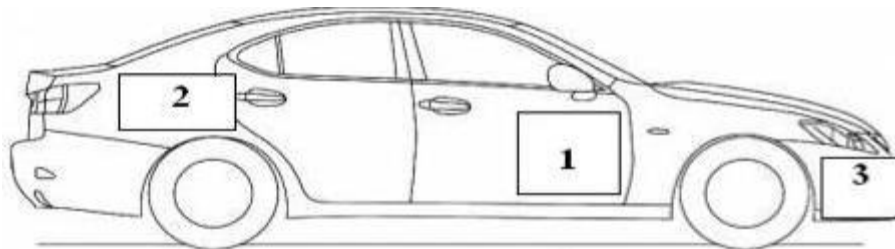
طریقه جایگذاری برچسب مخصوص خودروهای دو درب



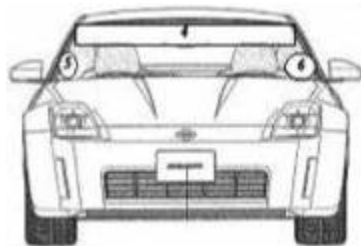
محل های نصب برچسب ها :

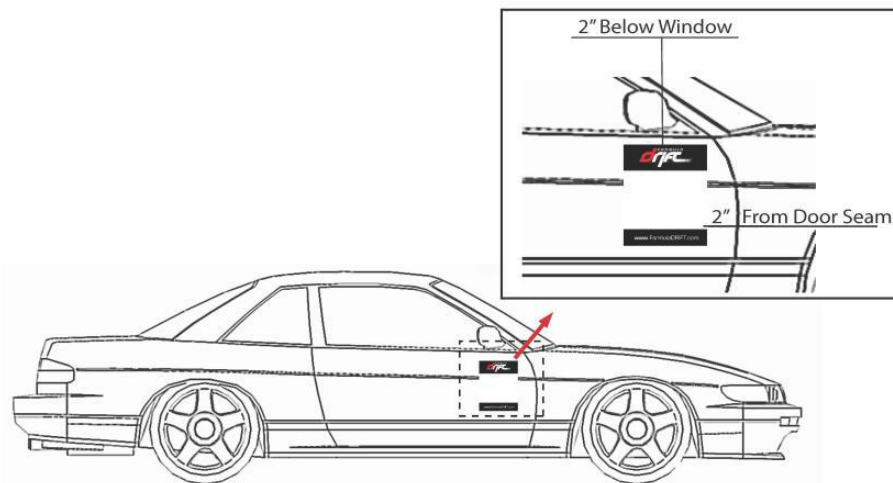
۱. ۲ عدد برچسب مخصوص فورمولا دریفتم که نمایانگر شماره شرکت کننده در مسابقه می باشد . روی درب خودرو و زیر آینه
۲. هر برچسب دیگری یا نشان تجاری اسپانسر های تیم شرکت کننده
۳. یک عدد برچسب نشان تجاری فورمولا دریفتم در کناره سپر جلو

طریقه نصب برچسب مخصوص خودرو های چهار درب



۴. یک عدد برچسب نشان تجاری فورمولا دریفتم ، (چسباندن نشان تجاری اسپانسر تیم زیر این برچسب مجاز می باشد)
۵. یک عدد برچسب نشان تجاری شرکت های وابسته به فورمولا دریفتم
۶. یک عدد برچسب مخصوص اسپانسر های تیم





تمامی خودروها باید شماره مخصوص خود را در جای مورد نظر نصب کرده باشند
هرگونه تغییر در این نشان مانند برش یا اصلاح مجاز نمی باشد

۳-۸-۸ دستگیره نصب بکسل

تمام خودروها باید حداقل یک عدد دستگیره مخصوص در جلو و یک عدد در عقب خودرو برای بکسل کردن داشته باشند
قطر سوراخ این دستگیره ها باید حداقل ۲ اینچ یا ۵ سانتی متر و رنگ آنها باید متمایز از رنگ بدنه برای تشخیص بهتر باشد
این دستگیره باید دارای مقاومت کافی برای تحمل وزن خودرو در هنگام بیرون کشیده شدن از گودال های شنی و ... را داشته باشد
این دستگیره باید توسط جوش کاملا با بدنه خودرو یک پارچه شده باشد و سیستم های پیچ و مهره ای و پرچ به هیچ وجه قابل قبول نمی باشد
این دستگاه باید فقط برای یدک کشیدن خودرو استفاده شود و در زمان هایی که خودرو در شرایط خاص گیر کرد باید کاملا قابل رویت و در
دسترس باشد
حداکثر فاصله ای که این دستگیره میتواند از بدنه خودرو بیرون تر باشد ۲ اینچ یا ۵ سانتیمتر می باشد زیرا بیشتر از آن یک جسم نافذ را تولید
خواهد کرد
همچنین این دستگیره برای رویت بهتر باید توسط یک فلش با رنگی متمایز از بدنه کاملا مشخص شده باشد

۳-۸-۹ چراغ ها

چراغ های اصلی خودرو :

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

استفاده از کلید قطع برق و یا رله یا هر دستگاه دیگری که عملکرد چراغ ترمز را تحت تاثیر قرار دهد کاملاً ممنوع است

چراغ های افترمارکت :

استفاده از چراغ های جلو و عقب افترمارکت مجاز است اما با نور استاندارد ، چراغ های گردان عقب از هر نوع رنگی کاملاً ممنوع است

چراغ ترمز جلو :

هر خودرو باید دارای چراغ ترمزی باشد که از جلو و بالای خود قابل مشاهده باشد

این چراغ ها دارای ۳۶ اینچ یا ۹۰ سانتی متر طول به همراه نورهای LED می باشند که در قسمت سقف خودرو و در بالای شیشه جلو نصب می شوند

این چراغ ها باید حتماً بالای نشان تجاری فورمولا دررفت بر روی شیشه جلو نصب گردند و نور آنها حتماً باید تحت استاندارد های فورمولا دررفت باشد

بعد از نصب این چراغ ها مکانیسم سیستم کارکرد آنها باید به سیستم ترمز اصلی خودرو متصل شود

چراغ ترمز سوم :

هر خودرو باید ۳ چراغ اصلی ترمز عقب داشته باشد . این چراغ در وسط خودرو و در قسمت بالای پنجره عقب حداقل فاصله چرخ های خودرو نصب می شود

این چراغ نباید قابل جابجایی باشد

کار اصلی این چراغ هشدار به راننده پشت سر به منظور ترمز گیری خودرو می باشد پس باید در یک مکان ثابت و کاملاً قابل رویت نصب شود همچنین عقب خودرو و بالای شیشه عقب باید چراغ های LED ترمز مانند قسمت جلویی خودرو داشته باشد

۳,۹ اجزای داخلی خودرو و فضای راننده

۳-۹-۱ طراحی داخلی

داخل خودرو شرکت کننده باید کاملا تمیز و حرفه ای به نظر آید
تمامی موارد غیر ضروری و غیر ثابت باید برداشته شوند
تمامی ابزارهای قابل حمل مانند لاستیک زاپاس ، جعبه ابزار و ... باید همراه با اتصالات آنها و براکت ها و پوشش ها برداشته شوند
تمام کف پوش ها و یا صدا گیر های خودرو باید حذف شوند
سیستم کمکی ایربگ خودرو SRS نیز باید برداشته شود

۳-۹-۲ داشبورد

داشبورد خودرو باید استاندارد همان خودرو باشد ، استفاده از داشبورد های دست ساز فقط زمانی مجاز است که اندازه آن مطابق با نمونه استاندارد باشد
تغییرات مربوط به کیچ های نشان دهنده آزاد است

۳-۹-۳ فرمان

هرگونه فرمان اعم از نمونه های ساخته شده با چوب آزاد است
هرگونه سر دنده ای مجاز به استفاده است

۳-۹-۴ آینه داخلی

آینه داخلی خودرو می تواند با آینه های چند منظوره تعویض گردد اما نمی تواند محدوده ای فراتر از محدوده داخلی خودرو را پوشش دهد

۳-۹-۵ کلاه ایمنی

تمامی سرنشینان باید در طول مسیر از کلاه ایمنی استفاده کنند ، تنها کلاه های ایمنی دارای استاندارد های زیر مجاز به استفاده می باشند :

Snell Memorial Foundation – SA2005, SA2010, SAH2010

SFI Foundation – Spec 31.2, Spec 31.2A

FIA 8860-2004, 8860-2001

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

۳-۹-۶ لباس مخصوص راننده

لباس راننده حتما باید یک تکه و از جنس مواد ضد حریق و دارای استاندارد های : SFI 3/2A-5 یا بالاتر باشد و حتما باید دارای هولوگرام FIA 2000 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

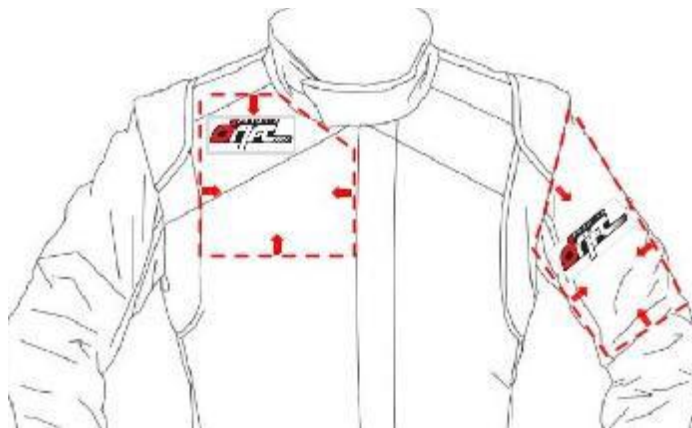
دستکش ، کفش و جوراب مکمل لباس راننده می باشند ، همچنین جوراب ها باید از جنس مقاوم و ضد حریق ساخته شده باشند

کفش و دستکش نیز باید از جنس چرم یا مواد ضد حریق دیگر باشند

این قسمت ها نباید دارای هیچ گونه پارگی و یا حفره باشند

همه اعضای تیم و راننده باید بر روی لباس خود در قسمت بالای قفسه سینه سمت راست و بازوی دست چپ خود هولوگرام فورمولا دریفتم را داشته باشند

در باقی قسمت های برچسب ها نشان تجاری اسپانسر و ... مجاز می باشد



۳-۹-۷ عینک مخصوص

هر گونه عینک (آفتابی و طبی) باید دارای شیشه های مخصوص ایمنی مسابقات باشند که مورد تایید استانداردهای منطقه ای می باشد

۳-۹-۸ صندلی

همه ماشین های شرکت کننده باید حداقل دارای ۲ صندلی مخصوص باشند ، یکی برای راننده و یکی برای سرنشین خودرو هر دو این صندلی ها باید هولوگرام مخصوص FIA 8855-1999 را بر روی خود داشته باشند
عمر مفید هر کدام از آنها از تاریخ درج شده روی پلاک صندلی به مدت ۵ سال می باشد

نمونه ای ز هولوگرام مخصوص FIA بر روی صندلی های مخصوص

	In compliance with : FIA Standard 8855-1999
	Manufacturer Name : Name of Manufacturer
Serial n° :	xxx xxx
Model :	Model Name
Homologation N° :	CS.xxx.xx
Date of Manufacture :	MAY 2012

این هولوگرام باید حتما در معرض دید باشد

نگه دارنده ی صندلی حتما باید استاندارد FIA شماره ۱۲ را دارا باشد . همچنین تمامی قسمت های متحرک صندلی باید دارای استاندارد SAE گرید ۵ یا بالاتر باشند

۳-۹-۹ کمر بند ایمنی

تمامی سرنشینان باید دارای کمر بند ایمنی مقاوم و مهار کننده مخصوص باشند

این کمر بند ها باید حداق ۴ یا ۶ نقطه اتصال به داخل خودرو داشته باشند

یک سیستم ۵ نقطه ای معمولا شامل ۲ یا ۳ کمر بند به همراه دو عدد تسمه ۳ یا ۲ اینچی موبوط به شانه ها با قوانین مورد تایید SFI

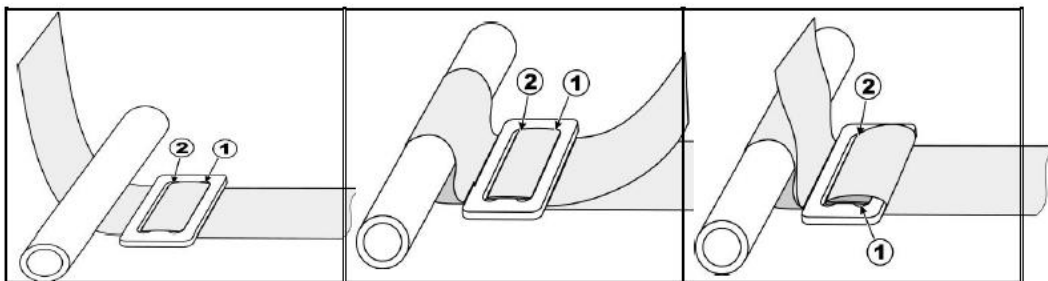
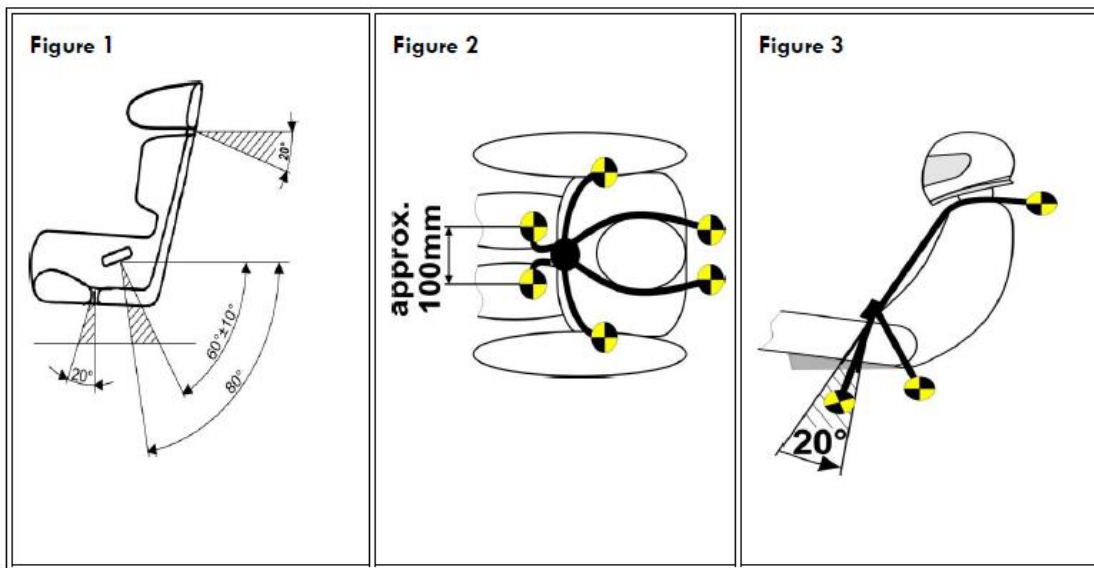
38.1 است

تمامی تسمه ها باید مندرج به هولوگرام SFI یا FIA باشند

این کمر بند ها حتما باید شانه ها ، کمر و ران پای راننده و سرنشین را به خوبی محافظت کنند

تاریخ مصرف آنها از تاریخ مندرج بر روی هولوگرام به مدت ۲ سال می باشد

پایه اتصالی این کمر بند ها حتما باید با استفاده از پیچ های مخصوص و کاملا مقاوم به داخل اتاق متصل شده باشند

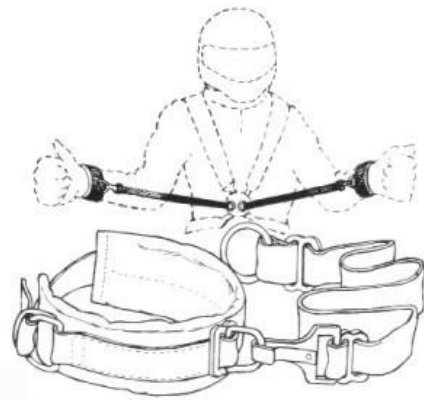


۳-۹-۱۰ پنجره ها نگه دارنده

تمامی خودروها باید دارای پنجره های استاندارد باشند ، این پنجره ها میتوانند با استفاده از طلق های شفاف مخصوص و یا مواد پلی کربنات پوشانده شود ، البته این تغییرات نباید مانع دید راننده از طرفین شود

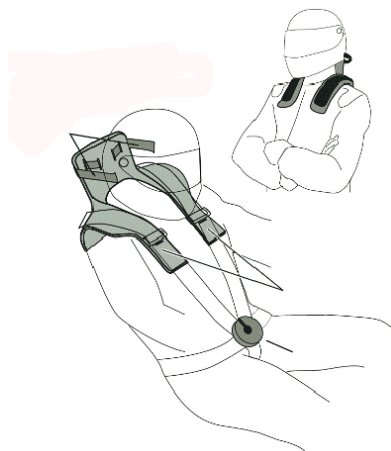
۳-۹-۱۱ محافظ بازو

استفاده از محافظ های بازو برای خودرو های با سقف ثابت توصیه میشود اما خودرو های روباز یا بدون سقف باید از این محافظ ها استفاده کنند



۳-۹-۱۲ محافظ سر و گردن

این محافظ ها برای خودرو های رو باز توصیه می شود و باید دارای گواهینامه SFI 38.1 و یا FIA 8858 باشند



۳-۹-۱۳ سیستم اطفاء حریق

تمامی خودروها باید داری سیستم اطفاء حریق باشند
کپسولهای اطفاء حریق باید در مکان مورد دسترس برای استفاده و شارژ مجدد نصب گردند
اطلاعاتی که باید بر روی خاموش کنندهها قابل رویت باشد شامل :
ظرفیت ، نوع خاموش کننده ، وزن و میزان خاموش کننده
همچنین تاریخ بازرسی کپسول نباید بیشتر از ۲ سال بعد از تاریخ تولید آن باشد

۳,۱۰ تایرها

تایرها باید دارای نشان استاندارد بوده و داری حداقل تعداد تولید سالانه ۲۵۰۰ عدد باشند
اتومبیل ها بسته به وزن خود میتوانند سایز تایر محدودی داشته باشند که این وزن قبل از مسابقه اندازه گیری شده و کلاس خودروها
بسته به میزان سایز تایر مشخص می شود
وزن خودروها باید در زمان آماده به مسابقه اندازه گیری شود هیچ خودرویی اجازه ندارد با وزن کمتر از ۹۵۲ کیلوگرم و بیشتر از
۱۴۹۶ کیلو گرم باشد
وزن اتومبیل همراه با وزن راننده و تمام تجهیزات موجود باید اندازه گیری شود

۴- داوری مسابقات

۴-۱ نحوه قضاوت در دررفت

فورمولا دررفت رقابتی است حذفی که شرکت کنندگان در آن طی دو روز و یا کمتر با یکدیگر به رقابت می پردازند. روز اول و یا اولین مرحله مسابقه ، کوالیفاینگ (Qualifying) نام دارد که در آن شرکت کنندگان به صورت انفرادی در طی دو دور مجزا (که هر دو بار پشت سر هم انجام میشود) مسیر را طی میکنند و بر اساس امتیاز کسب شده از طرف داوران در روز دوم و یا مرحله دوم به رقابت حذفی (tsuiso) میپردازند دلیل آنکه دررفت احتیاج به قاضی دارد شرایط لحظه ای پیش آمده در آن است تا با هم فکری سه قاضی در هر مسابقه نفرات برتر مشخص شود معیار های داوری به شرح زیر است :

۱- سرعت ، SPEED

معیار اندازه گیری سرعت شرکت کنندگان تمامی قسمت های مسیر نیست ، بلکه در قسمت های خاص و از پیش تعیین شده ای اقدام به ثبت سرعت هر کدام از شرکت کنندگان می شود ، اما این بدان معنا نیست که سرعت در باقی قسمت های مسیر مسابقه اهمیت نداشته و در امتیاز این قسمت تاثیری ندارد (بیشترین قسمتی که معیار سرعت از اهمیت خاصی برخوردار است اینیشیت یا شروع به دررفت بعد از مسیر مستقیم میباشد که باید بین پوینت های اینیشیت یا قبل از آن اقدام به اینیشیت انجام گیرد)

۲- زاویه ، ANGLE

معیار اندازه گیری زاویه هر یک از شرکت کنندگان بیشترین زاویه ای است که خودروی آنها در مکان های مورد نظر به خود می گیرد و در آن حالت باقی می ماند

۳- مسیر دررفت ، LINE

مسیر یا خط دررفت به عنوان مسیر ایده آل برای هر مسابقه تعیین میشود ، محدوده این خط از نشانه های داخلی (inner clipping point) تا محدوده نشانه گذاری خارجی مسیر (outside clipping zone) مشخص شده و توسط هر شرکت کننده قابل تشخیص است این مسیر توسط داور ها برای هر مسابقه و شرایط مختلف مسیر قابل تغییر است

۴- استایل/سبک ، STYLE/IMPACT

استایل و سبک دررفت هر راننده در واقع مهمترین بخش از مهارت وی در مسابقه می باشد ، این پارامتر در واقع بیشترین امتیاز را نیز در قسمت داوری به خود اختصاص داده است و از مجموع زاویه و لاین دررفت تشکیل شده است ، هر راننده استایل مخصوص به خود را دارد به عنوان مثال-

حرکات تهاجمی و نزدیک شدن به دیواره ها و ... اما مهمترین آنها به نمایش گذاشتن یک دریفت یک نواخت و با زاویه ای پایدار است از دید داور ها بیشترین جلوه و امتیاز را دارد ولی در نقطه مقابل استایلی که تغییر زاویه خودرو در حین دریفت به کرار اتفاق می افتد و حالت پایداری ندارد امتیاز کمتری را از این بخش دریافت می کنند

QUALIFYING – کوالیفای

کوالیفای در واقع یک رقابت حذفی است ، رانندگان در این رقابت حذفی اجازه دارند در کل ، دوبر مسیر تعیین شده مسابقه را به صورت انفرادی طی کنند ، تعداد نفرات شرکت کننده در این رقابت محدودیتی ندارد اما بسته به تصمیمات از پیش تعیین شده برای مسابقه شرکت کنندگانی که به دور بعد (رقابت های رو در رو) راه پیدا میکنند باید در جداولی درختی که مضربی از ۲ هستند ، باشند که این تعداد از قبل توسط داوران تعیین می شود و باقی شرکت کنندگان که نتوانند در این دسته بندی حضور یابند حذف خواهند شد و امکان حضور در رقابت های رو در رو را ندارند امتیاز دهی در کوالیفای با توجه به معیارهای بالا می باشد تا در نهایت از میان ۲ دور ثبت شده توسط هر کدام از شرکت کنندگان بهترین دور وی به عنوان امتیاز اصلی در کوالیفای ثبت می شود

الف – امتیاز دهی در کوالیفای

برای امتیاز دهی به کوالیفای هر یک از داوران به یکی از پارامترهای داوری امتیاز می دهد ، این بدان معنا است که همه داورها اجازه ثبت تمامی موارد را برای هر شرکت کننده ندارند ، بلکه فقط یک مورد سه مورد اصلی که بین داورها تقسیم شده و آنها به ثبت امتیاز هر شرکت کننده می پردازند شامل : زاویه ، مسیر دریفت و استایل می باشد . مسیر دریفت شامل ۲۵ امتیاز می شود ، زاویه نیز ۲۵ امتیاز را در بر می گیرد و استایل دریفت ۴۰ امتیاز ، اما هر کدام از داورهای زاویه و مسیر دریفت میتوانند ۱۰ امتیاز در مجموع (برای هر داور ۵ امتیاز) از ۴۰ امتیاز استایل را نیز ثبت کنند امتیاز در نظر گرفته شده برای سرعت بین ۰ تا ۱۰ می باشد تا در مجموع هر شرکت کننده در هر یک از دور های خود حداکثر ۱۰۰ امتیاز از داورها دریافت کند برای اندازه گیری امتیاز سرعت داورها یک سرعت میانگین ، یک حداقل و یک حداکثر سرعت برای مسیر تعیین میکنند ، راننده ای که به سرعت میانگین برسد ۵ امتیاز از ۱۰ امتیاز سرعت را دریافت میکند . سپس مقدار سرعت میانگین تا حداکثر سرعت ، تقسیم بر ۵ امتیاز باقی مانده شده

تا به ازای هر یک واحد سرعت بیشتر یا کمتر از میانگین سرعت ، راننده امتیاز خود از ۱۰ را دریافت کند . به عنوان مثال اگر هر ۱ مایل بر ساعت یا ۱٫۶ کیلومتر بر ساعت را ۱ واحد در نظر گرفته، هر ۱ واحد سرعت بیشتر از میانگین سرعت از طرف شرکت کنندگان یک واحد به ۵ امتیاز میانگین اضافه خواهد شد و برای هر ۱ واحد سرعتی که راننده نتواند به سرعت میانگین برسد امتیاز خود از ۵ را از دست داده و به صفر نزدیک میشود

شایان ذکر است هیچ امتیاز منفی ای در پارامتر های داوری وجود ندارد ، پس پاس نکردن هر کدام از موارد بالا به معنای در نظر گرفتن امتیاز صفر برای آن قسمت است و نه کمتر

البته تعیین حداقل سرعت توسط داور به این معنا نیز می باشد که اگر شرکت کننده ای نتواند به آن حداقل برسد اجازه شرکت در مسابقه را نخواهد داشت ، مگر این حداقل توسط داورها تعیین نشود .

تقسیم بندی امتیازات کوالیفای

۱- داور مسیر دریافت = حداکثر ۲۵ امتیاز + ۵ امتیاز برای استایل دریافت

۲- داور زاویه = حداکثر ۲۵ امتیاز + ۵ امتیاز برای استایل دریافت

۳- داور استایل دریافت = حداکثر ۳۰ امتیاز

۴- سرعت = بر اساس حداقل سرعت تعیین شده توسط داور ها بین ۰ تا ۱۰ واحد بازه ی امتیاز دهی آن

مثال برای امتیاز دهی به سرعت شرکت کنندگان ، سرعت میانگین پیش فرض ۵۵ مایل یا ۸۸٫۵ کیلومتر بر ساعت

۶۰ مایل یا ۹۶ کیلومتر بر ساعت = ۱۰ امتیاز (حداکثر سرعت تعیین شده توسط داورها)

۵۵,۲ مایل یا ۸۸,۸ کیلومتر بر ساعت = ۵,۲ امتیاز

۵۵,۱ مایل یا ۸۸,۶ کیلومتر بر ساعت = ۵,۱ امتیاز

۵۵ مایل یا ۸۸,۵ کیلومتر بر ساعت = ۵ امتیاز (سرعت میانگین پیش فرض تعیین شده توسط داورها)

۵۴,۹ مایل یا ۸۸,۳ کیلومتر بر ساعت = ۴,۹ امتیاز

۵۴,۸ مایل یا ۸۸,۱ کیلومتر بر ساعت = ۴,۸ امتیاز

۵۰ مایل یا ۸۰ کیلومتر بر ساعت = صفر امتیاز (حداقل سرعت تعیین شده توسط داورها)

مثالی برای امتیاز دهی در کوالیفای به هر دور شرکت کنندگان ، با در نظر گرفتن سرعت پیش فرض ۵۵ مایل یا ۸۸,۵ کیلومتر بر ساعت

داور مسیر دریفت : ۲۲ امتیاز + ۴ امتیاز برای استایل دریفت

داور زاویه : ۲۰ امتیاز + ۳ امتیاز برای استایل دریفت

داور استایل دریفت : ۲۶ امتیاز

سرعت ۵۱,۲ مایل یا ۸۲,۳ کیلومتر بر ساعت

جمع کل امتیازات : ۷۶,۲

مواردی که امتیاز شرکت کنندگان را بدون هیچ دخالتی صفر میکند شامل :

- ۱- اسپین یا چرخش
- ۲- ورود هر دو چرخ به مسیر هایی غیر از مسیر تعیین شده مانند چمن یا گراویه
- ۳- نبود و یا کنده شدن کاپوت و درها در حین دریفت
- ۴- برخورد و یا ضربه ناگهانی که باعث از بین رفتن دریفت و یا اسپین شدن اتومبیل شود
- ۵- استریتن ممتد

ب - مناطق نشانه گذاری شده توسط پایلون

برای نشانه گذاری از مخروط و یا هر چیزی شبیه آن باید استفاده کرد. هر زمان که به یکی از نقطه های داخل پیچ توسط راننده ای ضربه شدیدی وارد شود، امتیاز آن نقطه برای وی صفر در نظر گرفته می شود . همچنین ضربه زدن به پایلون های عقبی فقط در TSUIISO یا رقابت رو در رو به منزله صفر در نظر گرفته خواهد شد .

نقطه های عقبی که معمولا به صورت افتاده روی زمین برای مشخص کردن محدوده مسیر گذاشته می شوند به هیچ وجه نباید از طرف راننده ها مورد اصابت قرار گیرد . زیرا ضربه زدن به این پایلون ها به منزله خروج از مسیر مسابقه تلقی شده و امتیاز صفر را برای شرکت کنندگان در نظر دارد محدوده هر کدام از این پایلون ها در جلسه توجیهی به اطلاع شرکت کنندگان می رسد

ضربه زدن خیلی سطحی و یا تماس نزدیک با دیواره ها به معنی کسر امتیاز برای شرکت کنندگان نیست مگر اینکه بعد از ضربه و یا تماس با دیوار راننده استایل ، زاویه و سرعت خود را از دست بدهد ، که این مورد نشان دهنده ضربه شدید است . و اما اگر هر گونه ضربه ای به نقطه های دیگری که شامل مسیر نمی باشند زده شود شامل کسر امتیاز می باشد

اگر بعد از ضربه زدن به نقطه های خارجی هر گونه اسپین و یا کم فرمانی (under steer) از طرف راننده رخ دهد بلافاصله امتیاز صفر برای آن دور در نظر گرفته می شود

اگر امتیازات دو شرکت کننده در کوالیفای برابر شد ، شرکت کننده ای که در مکان مورد اندازه گیری سرعت توانسته سرعت بیشتری را به ثبت برساند در رتبه بالاتری قرار می گیرد

در زمان هایی که کوالیفای به دلیلی بدی آب و هوا و ... تمام نمی شود ، معیار برتری شرکت کنندگان امتیازات در راند های قبل و یا رنکینگ کلی هر شرکت کننده می باشد

در مواقعی که بدی آب و هوا و یا خیس بودن مسیر باعث کنسل شدن کوالیفای یا رقابت رو در رو نمی شود ، داوران این اجازه را دارند که مقداری در شرایط داوری تغییر ایجاد کرده و آن را به اطلاع شرکت کنندگان برسانند

رقابت حذفی رو در رو – Tsuiso

رقابت های حذفی رو در رو یا سویسو بر پایه دو راند برنامه ریزی می شوند . که به ترتیب گفته شده در پایین در هر راند یکی از دو شرکت کننده جلو و دیگری عقب است و در راند بعدی تعویض جا صورت می پذیرد

این رقابت ها بر اساس جداول زوج یا درختی که بالاتر به توضیح آن پرداختیم دسته بندی می شود و شرکت کنندگان در آن از روی امتیازات دور کوالیفای مشخص می شوند ، به این صورت که اولین راند این مسابقه بین نفر اول کوالیفای (پیش رو یا A) و نفر اخر کوالیفای (دنبال کننده یا B) است و راند دوم نیز بین نفر دوم کوالیفای (پیشرو یا A) و نفر یکی مانده به آخر کوالیفای (دنبال کننده یا B) برگزار می شود و به این منوال ادامه دارد .

الف – پیشرو یا اتومبیل جلو A

شرکت کننده جلو یا پیش رو باید با استفاده از پارامتر های سرعت ، مسیر دریافت ، زاویه و استایل که در کوالیفای نیز بر طبق آنها امتیاز گرفته است دریافت کند ، به طور معمول نفر اول کوالیفای توانسته ۹۰٪ از کل امتیاز های کوالیفای را کسب کند ، با این تفاوت که وی در راند رو در رو باید تمرکز ویژه ای به پوینت ها (Clipping Point) بکند و مکان های مورد نظر را با حداکثر سرعت ، زاویه و بهترین استایل طی کند .

ب – دنبال کننده یا اتومبیل عقب B

در واقع اتومبیل تعقیب کننده در حالی پشت اتومبیل پیشرو حرکت می کند که وی (A) در حال توجه به گرفتن پوینت ها با بیشترین زاویه و سرعت و بهترین استایل دریافت است ، با توجه به این موارد اتومبیل B باید سعی کند تا با توجه به سرعت اتومبیل A کم ترین فاصله ممکن را با وی داشته باشد البته بدون تجاوز چرخ های جلوی اتومبیل خود از چرخ های جلوی اتومبیل A. بهترین حال برای اتومبیل B میتواند به شکلی باشد که هر دو خودرو کاملا در کنار هم باشند (Door In Door)

تسلط بیشتر راننده B بر روی A زمانی معلوم می شود که وی دقیقا لاینی را دنبال کند که اتومبیل A بر روی آن حرکت می کند (به غیر از مواردی که راننده A روی مسیر درست حرکت نکند)

در واقع بیشترین امتیاز برای اتومبیل B کم کردن فاصله با اتومبیل A و حفظ بیشترین زاویه پشت سر وی می باشد

دنبال کننده فقط زمانی می تواند در لاین خودرو پیشرو باشد که حداکثر در فاصله طولی دو اتومبیل نسبت به اتومبیل پیشرو باشد در غیر این صورت باید لاین صحیح را طی کند . دنبال کننده اجازه ندارد برای کم کردن فاصله ، پیچ ها را ببرد ، یعنی فاصله را کوتاه کند

ج - سبقت گیری

سبقت گیری در قوانین فرمولا دریفیت مجاز است ، در واقع سبقت گیری هر جایی که اتومبیل A از مسیر تعیین شده توسط داور ها خارج و یا اسپین شود برای اتومبیل B مجاز می باشد .
و در مقابل هر گونه سبقتی که خارج از این محدوده صورت گیرد غیر قانونی به شمار رفته و امتیاز صفر را برای اتومبیل B در بر دارد

برخورد ها

در واقع برخورد در مسابقات فرمولا دریفیت امری اجتناب ناپذیر و غیر قابل پیش بینی است ، اما برای این برخورد ها دستورالعمل های خاصی به شرح زیر ارائه شده است :

الف - اتومبیل پیشرو یا A

اتومبیل پیش رو موظف است که : در مسیری که توسط داور ها تعیین شده با سرعتی بیشتر از میانگین یا حداقل حرکت کند ، حداقل سرعت برای اتومبیل پیشرو همان سرعتی است که در دور کوالیفای برای مسیر تعیین شده است
اگر اتومبیل A از دریفیت خارج شود یا به بیرون مسیر تعیین شده برود و یا حتی با سرعتی کمتر از سرعت میانگین کوالیفای حرکت کند و اتومبیل B با او برخورد کند ، راننده پیشرو مرتکب خطا شده است و تشخیص این اشتباه یکی از وظایف داور ها می باشد

ب - اتومبیل دنبال کننده یا B

به طور کلی اتومبیل دنبال کننده موظف است که : اتومبیل A را تعقیب و سعی در ایجاد کمترین فاصله با وی کند
راننده اتومبیل B باید به طور تقریبی سرعت اتومبیل A را حدس بزند ، اگر اتومبیل دنبال کننده برخوردی را ایجاد کرد ، مقصر است مگر یکی از حالت های بالا برای اتومبیل A پیش آمده باشد

تبصره :

در صورتی که اتومبیل پیشرو مسیر تعیین شده توسط داورها را مسدود نماید و باعث برخورد شود مرتکب خطا شده و امتیاز آن راننده را از دست می دهد

انسداد مسیر شامل :

الف- ترمزی گیری طولانی یا ترمز های نابجا توسط A که سبب برخورد شود

ب- اسپین خودرو A

ج- مشکلات فنی

ج - خسارت بعد از برخورد

اگر برخورد به یکی یا هر دو شرکت کننده آسیب برساند هر کدام انها حق دارند از قانون زمان استراحت استفاده کننده ، این قانون شامل ۵ دقیقه زمان میباشد که به هر دو شرکت کننده داده می شود که معمولا در این ۵ دقیقه اتومبیل ها مجددا آماده شروع مسابقه می شوند در برخی اوقات میزان خسارت بیش از حد بوده و در ۵ دقیقه قابل بازیابی نمی باشد ، در این زمان فقط راننده ای که خطا کار نبوده است میتواند درخواست زمان اضافی کند

توجه : این زمان برای دست یابی به اهداف دیگر تیم قابل قبول نمی باشد

در این زمان مدیر مسابقه این اجازه را دارد که از وقفه به وجود آمده استفاده کند و راننده بعدی را شروع و راننده عقب مانده را بعد از آن مجددا شروع کند

در بیشتر موارد قوانین فرمولا دریفت این اجازه را میدهد که راننده های دو به دو به پایان برسد ، اما در مواقعی که تصادف ایجاد شده به قدری شدید است که اتومبیل مذکور نمی تواند تعمیر شود ، آخرین راننده بین دو شرکت کننده از طرف داوران در نظر گرفته می شود و شرکت کننده ای که مقصر نبوده برنده آن دور اعلام می شود

این راننده باید برای دور بعد خود که با شرکت کننده دیگری است آماده شود و اگر باز هم مقدار خسارت به خودروی وی به قدری زیاد باشد که مانع شرکت مجددش در مسابقه بعدی شود ، باید از این دوره رقابت ها کناره گیری کند

اگر هر دو شرکت کننده در راننده اول تصادف کنند و بنا به نظر داوران هیچ کدام مقصر نباشند ، (به طوری که توانایی تمام کردن راننده بعدی را نداشته باشند) برنده کسی است که در کوالیفای امتیاز بیشتری را کسب کرده است

اگر هر دو شرکت کننده در راند دوم تصادف کرده و بنا به تشخیص داوران هیچ کدام مقصر نبودند ، برنده کسی است که در راند اول امتیاز بهتری را کسب کرده است

پیش آمدن دو و یا بیش از دو مورد از موارد زیر باعث در نظر گرفتن امتیاز صفر می شود :

- یک چرخ بیرون از مسیر
- استر تین لحظه ایی یا ازدست دادن دررفت
- ضربه زدن به پایلون های نشانه گذار
- خروج مجدد از مسیر
- به تاخیر انداختن مسابقه

جمع بندی رقابت حذفی (Tsuiso) سویسو

هر سه قاضی باید هر دو دور شرکت کنندگان در رقابت حذفی را مورد بازبینی قرار دهند ، آنها اجازه ندارند امتیازها را بین دو راند اعلام کنند .
برنده رقابت سویسو یا حذفی باید به صورت جداگانه توسط هر کدام از داورها نوشته شود .
داورها اجازه دارند با هم صحبت کنند اما این اجازه را ندارند که نتیجه قضاوت خود را به یک دیگر نشان دهند ، تا در نهایت هر سه رأی داورها در کنار یک دیگر قرار گرفته و از یکی از سه حالت زیر استفاده می شود :

۱- راننده پیشرو برنده است ، Lead Car Up

۲- راننده دنبال کننده برنده است ، Chase Car Up

۳- یک دور بیشتر ، One More Time

توجه : برنده کسی است که حداقل دو داور به وی رأی داده باشند و اگر هر کدام از داورها به یکی از این سه گزینه رأی داده باشند گزینه یک دور بیشتر در نظر گرفته می شود