



Magyar Gyorsulási Szövetség

Központi iroda: 7100 Szekszárd, Keselyűsi út 3. Városi Sport és Szabadidőközpont
Tel.: +3674315733/150 mellék Fax: +3674315733 Mobil: +36309765458
Bírósági nyilv.szám: 64071. IHRA tagnyilv.szám: 42862. Adószám: 18449376-1-05.
SWIFT: MKKB HU HB Bankszámlaszám: 10300002-10315500-49020017



FIGYELMEZTETÉS!

A versenyzés veszélyes sport! Olyan, hogy biztonságos verseny nem létezik. A versenyzés mindig magában hordozza a súlyos vagy halálos sérüléssel járó baleset kockázatát. Ez a veszély mindig része volt és része lesz ennek a sportnak. A minél nagyobb biztonságra történő törekvés ellenére, a technika fejlődésével a kockázat is egyre nagyobb. A Magyar Gyorsulási Szövetség folyamatosan fejleszti a biztonságra vonatkozó szabályokat, mely előírások betartása növeli a sportrendezvény biztonságát, de a kockázat ezzel nem szűnik meg. A résztvevők minden versenyen saját felelősségükre vesznek részt, s ezzel elfogadják az ebben rejlő kockázatokat, akár hanyagságnak, akár műszaki hibának vagy bármi másnak az eredményei. **Amennyiben a versenyző nem fogadja el a kockázatot, nem vehet részt a versenyben.**

DRIFTED.HU - ORSZÁGOS DRIFT BAJNOKSÁG PONTOZÁSI SZABÁLYZAT

2019

1. Általános tudnivalók

A drift olyan vezetéstechnika, ahol a kijelölt (továbbiakban elvárt) íven a pilóta az autó által elérhető legnagyobb sebességgel és driftszögben teljesíti a pálya vonalát jelentő kanyarkombinációt. Az elvárt ív legkésőbb a versenyzői eligazítás alatt kerül ismertetésre.

A verseny PRO, SEMIPRO és STREET kategóriában kvalifikációból, és annak eredménye alapján a legjobb 32/16 pilóta egyenes kieséses rendszerben (Tsuiso/KO System) történő küzdelméből áll. Az street kategória versenye a kvalifikációs szabályzat alapján kerül értékelésre, ebben a kategóriában nincs egyenes kieséses küzdelem.

A pálya kijelölése bójákkal, és más jól látható tárgyakkal történik. Kijelölésre kerül a pálya (a pontozott szakasz) kezdete és vége, a kanyarok külső és belső érintési pontjai, és a gyorsító szakasz.

2. Kvalifikáció

A versenyző körének pontszámát egy páratlan számú 3 fős bírói testület által adott pontok átlaga határozza meg. Munkájukat a verseny pontozóbírói adminisztrátora segíti. A bírók azt szeretik látni, hogy a versenyző az egész futam alatt tökéletes kontroll alatt tartja az autóját. Minden vezetésbeli hiba az adott kritérium maximális pontjából való levonásával jár. A bírói értékelés a pontozott szakasz kezdetétől a pontozott szakasz végéig tart. A pontozott szakasz kezdete és vége (azaz a pálya) bójákkal jól láthatóan kijelölésre kerül. A pontozott szakaszt elhagyása után a driftet be kell fejezni és az autót egyenesbe kell hozni. Amennyiben a kocsi a be nem fejezett drift miatt megpördül, ütközik, vagy egyéb hibát vét az adott körért nulla pont jár.

31 vagy kevesebb nevezett versenyző esetén (TOP16):

A versenyzők egy Pro/SempiPro kategóriában kettő éles kört teljesíthetnek, Street kategóriában lehetőség van egy bemelegítő kör teljesítésére. A két éles körből csak a jobbik kerül rangsorolásra. (Amennyiben a szervező máshogyan nem rendelkezik az indítási sorrend az aktuális bajnokság állása alapján történik). A legjobb 16 versenyző (kírástól függően) ezután egyenes kieséssel mérkőzik meg egymás ellen a Tsuiso illetve a KO System szabályai szerint.

32 vagy több nevezett versenyző esetén (TOP32):

Minden versenyző egy bemelegítő és egy éles kört teljesít. Az első 16 helyezett rögtön főtáblára kerül és nem kell több kört teljesíteniük. A 17. helyezettől lévő pilóták bemelegítés nélkül újabb kört mennek és a két eredményük közül csak a jobbikat veszik alapul, mely alapján kialakul a teljes top32.

2.1 Kvalifikáció pontozása (PRO/SemiPro/Street):

Adott versenyen a bírók sorsolásos döntés alapján egy-egy kritériumra összpontosítanak melyek az alábbiak:

- Ív
- Szög
- Összkép

A sebesség fotocellás mérés vagy kézi sebességmérő „pisztoly” segítségével történik.

Maximálisan 100 pont adható a kvalifikáció során az alábbiak szerint:

Bíró1 – Ív: maximum 25 pont + 5 stílus pont

A versenyzőknek az elvárt íven kell haladniuk a pályán. Az elvárt ív belső érintési, külső érintési, valamint terhelésváltási zónákból áll. A belső érintési ponthoz minél közelebb kell tenni az autó orrát, a külső érintési pontot vagy szakaszt az autó hátsó lökhárítójával kell közelíteni, az átfordításnál pedig az autó irányváltását kell tökéletesen kivitelezni. A pontozásnál az számít, hogy a pilóta az érintési szakaszhoz milyen közel tudja terelni az autó orrát, illetve hátsó lökhárítóját, illetve, miként kivitelezte a terhelésváltást.

Bíró2 – Szög: maximum 25 pont + 5 stílus pont

Az autó keresztben haladásának szöge, amit a pontozott szakasz alatt végig meg kell tartani. Különösen fontos az első kanyar során bemutatott szög.

Bíró3 – Stílus: maximum 30 pont

Az energia és a felfokozottság, amit a versenyző a futama alatt sugároz. Egy pilóta beérkezése és a produkciójának kezdete kihat az egész futamára. Értékelési kritérium a több füst illetve a folyamatosan magas fordulatszámon pörgő motor hangja is. Mindez mutatja a pilóta és az autója összhangját.

Beesési Sebesség maximum 10 pont

Törekedni kell arra, hogy a pálya adottságának megfelelően minél nagyobb beesési sebességgel legyen teljesítve a kijelölt szakasz..

Az edzések során, - lehetőség szerint minden egyes pilótánál elvégzett sebességmérés alapján, a kötelező tesztmérésekkel határozzák meg a verseny során alkalmazott átlagsebességet mely az értékelés során 5 pontot ér. Az átlagsebesség +/- 10km/h adja a maximum adható 10 pontot illetve a minimum, azaz a 0 pontot

Példa: átlagsebesség 100 km/h

10 pont = 110 km/h

9,5 pont = 109 km/h

9 pont = 108 km/h

..

5 pont = 100 km/h

4,5 pont = 99 km/h

4 pont = 98 km/h

2.2 Pontok nullázása

- Megforgásért
- Huzamosabb ideig a sodródásból való kiesésért (alulkormányozottság)
- Két kerekes pályaelhagyásért
- Motorháztető, vagy az ajtók kinyílása esetén
- Tereptárgy, vagy pályaelem általi irányváltás

2.3 Pontlevonás

Minden a kanyar külső, illetve belső ívén található vágási pont jól láthatóan (pl. bóják segítségével) kerül kijelölésre (külső és belső érintési „APEX” pontok). Az APEX bóják jelölik tehát azon érintési szakaszokat, melyek meghatározzák a helyes ívet a versenyző számára

Hibák:

- Belső érintési pont eldöntése: függ attól, hogy a jármű mennyire mélyen üti el az adott jelző pontot (ha például az első kerekekkel üti el, akkor az már pályaelhagyásnak minősül és 0 pontot kell adni! Ha éppen csak feldönti, akkor csak az ívre adható pontok levonásával kell súlytani a pilótát.)
- Külső érintési pont eldöntése: Az érintési pont lökhárítóval történő elütése esetén csak pontlevonás jár, bármilyen más egyéb elemmel történő feldöntés esetén 0 pontot kell adni a teljes körre.
- Az érintési pont amennyiben csak „érintődik” az autóval, de nem dől fel, nem kell pontot levonni. Ez ugyanis a tökéletes kivitelezés!
- Amennyiben a külső érintési szakasz falon vagy egyéb tereptárggyal van jelölve az azzal való érintkezése nem jár pontlevonással, ha ennek nincs hatása a pilóta adott körére, azaz a pilóta nagyobb korrekció nélkül képes továbbra is megfelelő íven, nagy szögben, és nagy sebességgel driftelni. Amennyiben a jármű a pályán jelzett külső érintési pontjain kívül bárhol máshol érintkezik fallal, vagy bójával, az adott körben pontlevonás jár.

A kvalifikációs kiértékelés során holtverseny esetén a következő szempont szerint dől el a sorrend: nagyobb sebesség, jobb összkép, nagyobb drift szög, helyesebb ív.

3. Tsuiso (Tandem) csata – PRO/SemiPro kategória

A tsuiso párbajok során a két versenyző egy időben van a pályán és értékelésük egymáshoz képest történik. Az első értékelt körben az egyik pilóta vezet, a másik követi, majd fordítva. Tsuiso csaták alatt nincs bemelegítő kör (időjárési körülményekre hivatkozva a versenyigazgató engedélyezhet bemelegítő kört), újrarárás esetén sincs bemelegítő kör. Ennek a küzdelemnek a célja a vezető számára, hogy képes legyen hibátlanul végig driftelni az értékelt szakaszt, a követő számára pedig, hogy nyomást gyakoroljon az elől haladóra. A pilóták egyenletes teljesítménye a tsuiso csata során különösen fontos.

Az első kör vezető autója mindig a kvalifikáción előbbre rangsorolt versenyző. A vezető pilótának ugyanazokat a kritériumokat kell teljesíteni, mint a kvalifikáción és minimum 90%-ban hoznia kell a saját kvalifikációs teljesítményét. Ellenkező esetben

(pl. szándékos sebességcsökkenés, érintési pont(ok) feldöntése, stb.) ponthátrányt eredményez.

A követőnek minél közelebb kell autóznia a vezetőhöz, és amennyiben nagyobb szögben, vagy jobb stílusban teszi mindezt, úgy pontelőnyhöz jut. Fontos, hogy maximum a vezető autó első kerekéig közelítheti meg a páros csata során. Előzni kizárólag a vezető autó nagyobb volumenű ívelhagyása vagy megforgása esetén lehet! Egyéb esetben teljesen kopírozni kell az előtte haladót és első sorban a dominanciát kell a bírónak megmutatni.

3.1 Ütközések:

Kizárólag az érintés elfogadott! Amennyiben a vezető autó szándékos sebességcsökkenése miatt következik be, úgy pontlevonás jár és a követő autó jut előnyhöz. Ha a vezető autó ív elhagyása vagy a sodródásának elvesztése okozza az ütközést, szintén a követő autót juttatja előnyhöz.

Amennyiben a követő autó olyan ütközést (érintést) hajt végre, melynek hatására a vezető autó sebessége megváltozik, vagy a sodródásból (lendületből) kiesik, úgy a követő autó kerül hátrányban.

3.1.1 Az ütközés utáni technikai szünet és elbírálás:

- A vétkes autónak maximum 5 perc áll rendelkezésre
- A vétlen pilótának az adott kör (Top16/Top8) stb. leforgásáig van ideje. Amennyiben nem tudja megjavítani az autót, úgy ezt jeleznie kell a versenyigazgatónak, aki ezt ellenőrzi. Amennyiben helyt ad, úgy a vétlen pilóta jut tovább csata nélkül, hiába esett ki a versenyből. Ha egyik pilóta sem tehető esetleg felelőssé az ütközés miatt és egyik sem tudja folytatni, úgy a továbbjutó a felsőbb ágról érkező (jobb kvalifikációs eredményt elérő) pilóta. (1 kör megtétele esetén is!)

FIGYELEM! AUTÓCSERE NEM LEHETSÉGES! A PILÓTÁKNAK AZZAL AZ AUTÓVAL KELL TELJESÍTENIÜK A PÁROS CSATÁT, AMIVEL KVALIFIKÁLTAK!

3.2 Tsuiso csata pontozása

A bírók nem határoznak meg pontszámot a pilóták teljesítményét követően. Az első kör után három lehetséges választ adhatnak (kizárólag a nézők tájékoztatás miatt):

- előny „A versenyzőnél”
- előny „B versenyzőnél”
- egyenlő

A csata befejezte után a bírók megbeszélhetik a történeteket, segítséget kérhetnek a pályabíróktól, vagy a videó bírótól, de döntésüket egymástól függetlenül külön kell felmutatniuk (lejegyezniük)

- „A” versenyző nyert
- „B” versenyző nyert
- Újrahívás

Győztes kihirdetése után a bírók döntésüket a közönség számára saját maguk magyarázzák el.

3.2.1 Nulla pont jár, ha az alábbi pontok közül kettő vagy több teljesül:

- kétkerekes pályaelhagyás
- sodródásból való kiesés
- érintési pont feldöntése
- helytelen megindítás
- indokolatlan fékezés
- feltartás (pl. huzamosabb ideig balláb fékkel kivitelezett lassabb drift)

Nulla pont jár, ha az alábbi pontok közül egy teljesül:

- Adott autó megpördül, pályaelemmel ütközik vagy felelősséggel ütközik
- Ha a vezető autót tiszta helyzetben leelőzik
- Ha a követő autó nekiütközik a vezető autónak előzés közben

3.2.2 Újrahívás

Maximum 3 újrahívás lehetséges. Ha a 2.-ra is azonos „újrahívás” eredmény születne, úgy a bírók az összteljesítmény, illetve a kvalifikáción teljesített eredmények alapján mérlegelve döntenek el a továbbjutót.

4. A Street kategória KO System pontozása

A KO csaták elbírálása a kvalifikációs pontozás szabályai alapján történik. A pilóták egymás után hajtanak a pályára 1-1 értékelt körre, melyet a bírók egymáshoz mérnek és a jobbik pilóta jut tovább. Maximum 2 újrahívás lehetséges. Ha a 2.-ra is azonos „újrahívás” eredmény születne, úgy a bírók az összteljesítmény, illetve a kvalifikáción teljesített eredmények alapján mérlegelve döntenek el a továbbjutót.

5. Bajnoki pontok:

Helyezés	Pontszám
Győztes	100
2.	88
3.	78
4.	69
Top8	61
Top16	54
Top32	24

+

Kvalifikáció helyezés	Pontszám
1.	12
2.	10
3.	8
4.	6
5-6	4
7-8	3
9-12	2

13-16	1
17-24	0,5
25-32	0,25

Holtverseny a bajnokságban: a bajnokság végeredményének meghatározásakor, az azonos pontszámot szerzett versenyzők között a holtverseny eldöntése a bajnokság során szerzett több első, második, harmadik, stb... helyezés alapján történik.