

შეჯიბრების ჩატარების წესები

დრიფტი

დამტკიცებულია სსსფ-ს მიერ
თბილისი, 2019 წელი

1. შეჯიბრება

1.1. ზოგადი წესები

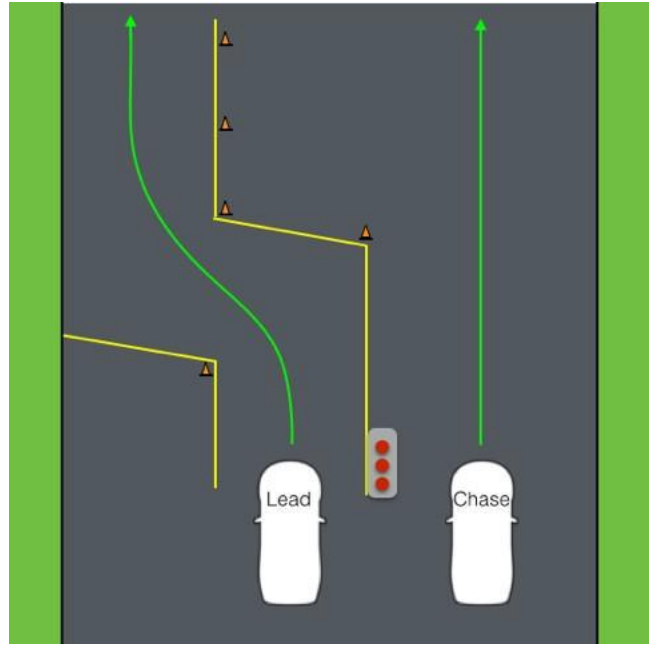
დრიფტი არის მართვის ტექნიკა, რომლის დროსაც მძღოლი მოაცურებს (მოჭიდებას დააკარგვინებს) უკანა საბურავებს და საჭის კონტრ მოხვევით მართავს ავტომობილს სარბოლო ტრასაზე. საერთოდ, სარბოლო ტრანექტორია განსაზღვრულია ტრასაზე არსებული მარკერებით და შედგება შიდა ქლიფინგ ფონთებისგან და გარე ზონებისგან.

ჩემპიონატი შედგება წინასწარ განსაზღვრული რაოდენობის ერთდღიანი შეჯიბრებისგან, რომლებშიც მრბოლელები ერთმანეთს ეჯიბრებიან ნოკაუტ პრინციპით, წყვილებში, ერთ მთლიან სატურნირო ბადეში. მრბოლელები თავდაპირველად გადიან ინდივიდუალურ საკვალიფიკაციო ეტაპს, რომლის შედეგებიც განსაზღვრვას შეჯიბრის სატურნირო ბადეში მათ განლაგებას და დაწყვილებას.

წყვილებში გარბენები ფასდება წინასწარ განსაზღვრული კრიტერიუმების საფუძველზე, რის შედეგადაც გამარჯვებული გადადის შემდეგ ეტაპზე. ქულები და სატურნირო პოზიცია განისაზღვრება შეჯიბრების საბოლოო შედეგების საფუძველზე, ხოლო ჩემპიონის გამოვლენა ხდება სეზონის განმავლობაში ჯამურად დაგროვილი ქულებით.

1.2. სასტარტო პროცედურა

სასტარტო ხაზი განლაგებულია ტრასის დასაწყისში და წარმოადგენს თითოეული საკვალიფიკაციო თუ წყვილებში გარბენის ოფიციალურ სასტარტო ადგილს. ადილზე არის სასტარტო შუქნიშანი, იგი აქტიურდება სტარტზე მდგომი მსაჯის მიერ და ანიშნებს მრბოლელებს, რომ მათ აქვთ სასტარტო ხაზის დატოვების უფლება. როგორც საკვალიფიკაციო, ისე წყვილებში გარბენის დროს, შესაძლოა, განლაგებული იყოს „ესი“ რომლის მიზანია, აიძულოს წინ მიმავალი მრბოლელი, სტარტის დატოვების შემდეგ, მომენტალურად აიღოს ფეხი

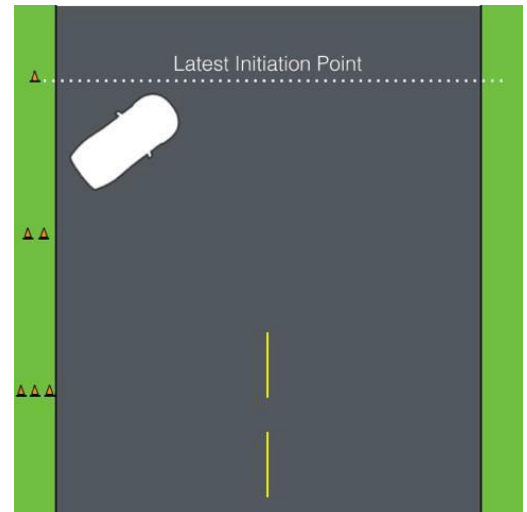


გაზის პედლიდან. ესის დანიშნულებაა, შეანელოს წინ მიმავალი ავტომობილი და მისცეს საშუალება მდევარს, შეინარჩუნოს საჭირო სიახლოვე დრიფტის დაწყების მომენტისთვის. ეს დალაგებულია კონუსებით, თუ წინ მიმავალი ავტომობილი შეეხება ერთ, ან მეტ კონუსს წყვილებში დრიფტის დროს, ორთაბრძოლა შეჩერდება და დაიწყება თავიდან ფლაგ მარშალის, ან შუქნიშნუს მეშვეობით. ფლაგ მარშალის და შუქნიშნის ზუსტი განლაგება განიხილება შეჯიბრებამდე, მონაწილეთა ბრიფინგის დროს.

წყვილში დრიფტის დროს, თუ პირველი სტარტისას, წინ მიმავალი ავტომობილი შეეხება და გადაწევს, ან წააქცევს ერთ, ან მეტ კონუსს, დაინიშნება რესტარტი. თუ წინ მიმავალი ავტომობილი დაეჯახება ერთ, ან მეტ კონუსს მეორე სტარტისას, დაინიშნება რესტარტი. თუ წინ მიმავალი ავტომობილი დაეჯახება ერთ, ან მეტ კონუსს მესამე სტარტისას, წინ მიმავალ ავტომობილს ავტომატურად მიენიჭება არჩათვლა. ჟიურის, ან რბოლის ხელმძღვანელობას შეუძლია დანიშნოს რესტარტი შეჯიბრებისწინა ბრიფინგის დროს განსაზღვრული კრიტერიუმების საფუძველზე.

1.3. დრიფტის დაწყება

როგორც საკვალიფიკაციო, ისე წყვილებში გარბენის დროს, ავტომობილი დრიფტში უნდა იყოს ტრეკის გვერდით 3, 2, 1 თანმიმდევრობით მდგომი კონუსების გავლისას, ბოლო, მარტო მდგომი კონუსის გავლის მომენტში (ნახაზი 2). წყვილში დრიფტის დაწყების სპეციფიკური პროცედურები იხილეთ სექციაში „წყვილებში დრიფტის დაწყების პროცედურა“.



1.4. კვალიფიკაციის ფორმატი

მძღოლები გაივლიან ორ საკვალიფიკაციო გარბენს (არა მიყოლებით) ჩემპიონატში დაგროვილი ქულების უკუპროპორციული თანმიმდევრობით.

1.5. საკვალიფიკაციო შეფასება

ხაზი - 60 ქულა

კუთხე - 15 ქულა

სტილი - 25 ქულა

დაწყება - 10 ქულა

ელეგანტურობა (fluidity) – 10 ქულა

თავდადება (commitment) – 5 ქულა

1.6. კვალიფიკაციის შეფასება

მრბოლელებმა დრიფტი უნდა დაიწყოთ აგრესიულად, მაღალი კუთხით, დრიფტით გაიარონ ყველა გარე ზონა და შეეხოთ ყველა შიდა კლიპინგებს მაქსიმალური სისწრაფით და შეტევის კუთხით, ამავდროულად განახორციელონ სწრაფი, აგრესიული გადასვლები, კორექტირებების და შეცდომების გარეშე.

მსაჯების მიერ განმარტებული წესების შესაბამისად, დრიფტის სირთულის მაღალი ხარისხით შესრულებით მძღოლები დემონსტრაციას უწევენ მათ მიერ ავტომობილის კონტროლის უნარის დონეს.

საკვალიფიკაციო გარბენი შეფასდება ფინიშის ხაზის გადაკვეთისას მძღოლის მიერ კონტროლირებადი დრიფტის დასრულების შემდგომ. ქულები დააკლდებათ იმ მძღოლებს, რომლებიც არ გაივლიან გარე ზონებს, არ შეეხოებიან შიდა კლიპინგებს, ზემოხსენებულს განახორციელებენ დაბალი კუთხით, ან შეცდომებითა და კორექტირებებით.

ხაზი, ტრაექტორია (60 ქულა)

შეფასდება მძღოლების შესაძლებლობა, მიყვენ მსაჯების მიერ, ბრიფინგის დროს მონიშნულ ტრაექტორიას. ქულების განისაზღვრება გარე ზონების და შიდა კლიპინებისთვის, თუმცა შეიძლება ასევე განისაზღვროს 'touch and go' ზონებისთვის. ტრაექტორიისთვის განკუთვნილი ქულები დაიყოფა ტრასის სექტორების შესაბამისად (ნახაზი 3) თითოეულ ტრასაზე.

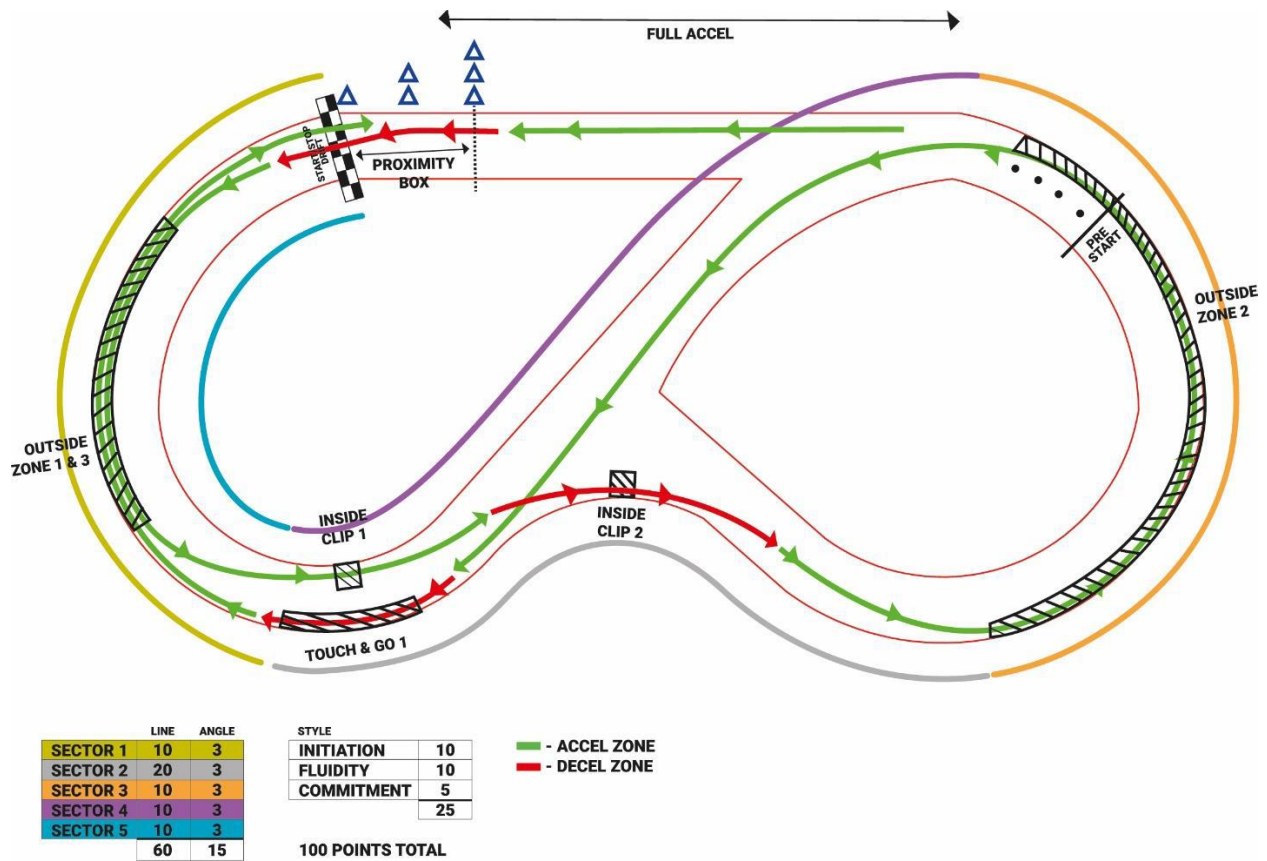
კუთხე (15 ქულა)

შეფასდება მძღოლის შესაძლებლობა გავიდეს და შეინარჩუნოს შეტევის მაღალი კუთხე, მსაჯების მიერ ბრიფინგზე წარმოდგენილი განმარტებების შესაბამისად. მსაჯებმა შესაძლოა განსაზღვრონ ტრასაზე არსებული სხვადასხვა ადგილები, რომელთა გავლის დროსაც არ არის სავალდებულო შეტევის მაღალი კუთხის დაჭერა.

სტილი (25 ქულა)

მსაჯები აფასებენ სტილს შემდეგი კრიტერიუმებით:

- დრიფტის დაწყება (10 ქულა)
 - ადრე დაწყება - გამოყენებული იქნება აღმნიშვნელი კონუსები
 - კუთხეზე გასვლის სისწრაფე - სწრაფად გასვლა მაქსიმალურ კუთხეზე
 - სირბილე (smooth) - კუთხეების შემცირება და კორექტირება
- ელეგანტურობა (fluidity) (10 ქულა)
 - რბილი გადასვლა
 - უკიდურესი კუთხეები - მაღალი კუთხით დრიფტიდან გადაწყობა მაღალი კუთხით დრიფტში
 - ავტომობილი სტაბილურ დრიფტშია და გადის დისტანციას შეუფერხებლად
- თავდადება (commitment) (5 ქულა)
 - თანაბრად და თანმიმდევრულად გაზის გახსნა
 - სტაბილური სისწრაფის შენარჩუნება - ინერციის გამოყენება ზონების და ტრასის სიგანის გამოსაყენებლად
 - სახიფათოობა - ბარიერებთან და ტრასის ნაპირებთან დამაჯერებლად მიახლოვება



ქულების შეფარდების შემდეგ ქულათა დათვლის სისტემით მოხდება

- ტრექტორიისთვის საშუალო ქულის გამოთვლა სამივე მსაჯის ქულების საფუძველზე
- კუთხისთვის საშუალო ქულის გამოთვლა სამივე მსაჯის ქულების საფუძველზე
- სტილისთვის საშუალო ქულის გამოთვლა სამივე მსაჯის ქულების საფუძველზე

საბოლოო ქულა დადგინდება სამი საშუალო მაჩვენებლის შეკრებით.

ქულების ჩამოკლების მაგალითები

- დრიფტის ორჯერ დაწყება
- საბურავის გადასვლა ტრასის გარეთ
- ზონების და კლიპინგების გამოტოვება
- მცირე ხნით ავტომობილის გასწორება (კორექტირება)
- ტრექტორიიდან გადასვლა
- მცირე კუთხე
- დატრიალება
- ოპოზიტურად დრიფტი - ტრასის კონკრეტულ მონაკვეთში დადგენილი კუთხის საპირისპირო კუთხით დრიფტი
- კაპოტის, საბარგულის, და/ან კარების გახსნა გარბენის დროს
- დრიფტის შეწყვეტა

დაუსრულებელი საკვალიფიკაციო გარბენების მაგალითები

თუ მძღოლი დაუშვებს რომელიმე ქვემოთაღნიშნულ შეცდომას კვალიფიკაციის დროს, იგი არ მიიღებს ქულას იმ კონკრეტული გარბენისთვის და შესაბამისად, გარბენი ჩაითვლება დაუსრულებლად.

1.7 თაი ბრეიქი კვალიფიკაციის დროს

კვალიფიკაციისას თანაბარი შეფასების შემთხვევაში გამოიყენება შემდეგი ცხრილი.

Tie braker 1	კვალიფიკაციის მაღალი შეფასება hqs
Tie braker 2	კვალიფიკაციის დაბალი შეფასება lqs
Tie braker 3	ტრაექტორიის შეფასება hqs
Tie braker 4	კუთხის შეფასება hqs
Tie braker 5	ეფექტის შეფასება hqs
Tie braker 6	ტრაექტორიის შეფასება lqs
Tie braker 7	კუთხის შეფასება lqs
Tie braker 8	ეფექტის შეფასება lqs

იმ შემთხვევაში, თუ კვალიფიკაციის დასრულება ვერ მოხერხდა, მაგალითად წვიმის, ან სხვა გარემოებების გამო, კვალიფიკაციის შედეგები განისაზღვრება წინა ეტაპის კვალიფიკაციის შესაბამისად, ან წინა სეზონის კლასიფიკაციის შესაბამისად.

წვიმის, ან ამინდთან დაკავშირებული ისეთი გარემოებების გამო, რომლებმაც არ გამოიწვია ღონისძიების გაუქმება, ჟიურის აქვს მსაჯობის კრიტერიუმებში ცვლილებების შეტანის უფლება და ამ ცვლილებების შესახებ მძღოლების და სპოტერების ინფორმირება.

1.8 კვალიფიკაციის ვიდეო ჩანაწერი

ჟიურიმ შეიძლება მოითხოვოს დამატებითი ვიდეო ჩანაწერების ჩვენება კვალიფიკაციის დროს, თუმცა შოუს ინტერესებიდან გამომდინარე, როგორც წესი, გარბენის შემდეგ უნდა მოხდეს მხოლოდ ერთი გამეორების ჩვენება.

1.9 წყვილებში დრიფტის ფორმატი

კვალიფიკაციის შედეგებით, საუკეთესო 32 მძღოლი განლაგდება სტანდარტულ სატურნირო ბადეში, კვალიფიკაციის შედეგების საფუძველზე. წყვილებში დრიფტი არის წაგებული მონაწილის გამოთიშვაზე დაფუძნებული ორთაბრძოლა, რომელშიც თითოეული დაპირისპირება შედგება ორი გარბენისგან და გამარჯვებული გადადის შემდეგ წრეში.

უფრო მაღალი საკვალიფიკაციო შედეგის მქონე პილოტი, წყვილებში პირველი გარბენის დროს, ყოველთვის განლაგდება წინ.

თუ ავტომობილი დაზიანდა, ან ვერ მივიდა სასტარტო ხაზთან, მეორე ავტომობილმა, შემდეგ წრეში გადასასვლელად, უნდა შეასრულოს დასამშვიდობებელი გარბენი (bye run). დასამშვიდობებელი გარბენი არ ფასდება ჟიურის მიერ, მისი მიზანია შემდეგი ორთაბრძოლისათვის ავტომობილის მზაობაში დადასტურება.

ტრასაზე საბურავის ბორტიდან გადაძრობის შემთხვევაში ავტომობილი არ დაიშვება სასტარტო ხაზზე გადამძვრალი, ან მანამდე ბორტიდან გადანაძრობი საბურავით.

შეჯიბრების მიმდინარეობისას, უკანა საბურავის შეცვლა არ დაიშვება ტაიმაუტის დროს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ბორტიდან გადამრობა, ან საბურავის/დისკის დაზიანება მოხდა შეჯახების შედეგად. უკანა საბურავებმა უნდა გაიაროს ორი გარბენი ზედიზედ. თუ დაზიანდა წინა საბურავი, რბოლის ხელმძღვანელმა შეიძლება დაუშვას მისი შეცვლა, შოუს ინტერესებიდან გამომდინარე.

1.10. წყვილებში დრიფტის შეფასების კრიტერიუმები

ჟიური არჩევს მძღოლს, რომელიც, საერთო ჯამში, უკეთესად ასრულებს დრიფტს წყვილებში გარბენის დროს, თუმცა თუ ჟიური ვერ გამოავლენს აშკარა გამარჯვებულს, დაინიშნება დამატებითი გარბენი (OMT). ჟიური შეაფასებს ორივე, პირველ და მეორე გარბენებს. ჟიური ასევე შეადარებს როგორც ლიდერის, ისე მდევარის პოზიციაში მყოფი მძღოლების გარბენებს და განსაზღვრავს, თუ რომელი მძღოლი იყო უკეთესი, ორივე გარბენის დასრულების შემდეგ.

ლიდერის ამოცანები:

- შეასრულოს კვალიფიკაციის დავალება
- შეასრულოს 100 ქულიანი კვალიფიკაციის დავალება
- შეასრულოს მიყოლადი გარბენი (რომლის მიყოლაც მდევრისთვის შესაძლებელია)
- მიყვეს აჩქარების და შენელების რუქას

მიყოლადი გარბენი გულისხმობს ზონების გავლას, კლიპინგების აღებას, თანმიმდევრული სიჩქარის შენარჩუნებას და/ან შესაბამის ადგილებში დამუხრუჭება/შენელებას ისე, რომ მდევარს ჰქონდეს ახლო მანძილში მიყოლის და ლიდერის გარბენის გამეორების სათანადო შესაძლებლობა.

არა მიყოლადი გარბენი გულისხმობს სხვადასხვა შეცდომებს და/ან ქულების ჩამოსაკლებ გარემოებებს, რომლებიც ურთულესს მდევარს ლიდერის დრიფტში მიყოლას, ან მისი გარბენის გამეორებას.

მდევარის ამოცანები:

- დაიწყოს დრიფტი ლიდერთან ერთად (არაუგვიანეს ლიდერის მიერ დრიფტის დაწყებისა), (ჟიური მიაქცევს ყურადღებას, დაიწყო, თუ არა დრიფტი მდევარმა ლიდერამდე, თუ მასთან ერთად)
- შეინარჩუნოს მაქსიმალური სიახლოვე ლიდერთან რაც შეიძლება მეტი ხნით.
- გაიმეოროს, ან გააუმჯობესოს ლიდერის დრიფტის კუთხე
- გაიმეოროს ლიდერის გადასვლები და ტრასის გავლის ტრაექტორია

მდევარის ამოცანაა, გაიაროს სარბოლო მონაკვეთი ლიდერთან მაქსიმალურად ახლოს და ამავედროულად, გაიმეოროს ლიდერის კუთხე, ტრაექტორია, გადაწყობები და სტილი. მდევარმა დრიფტი არ უნდა დაიწყოს ლიდერზე გვიან, არ უნდა დაუშვას შესწორებები და შეცდომები და უნდა შეინარჩუნოს დრიფტი ფინიშის ხაზის გადაკვეთამდე, რათა მოხადინოს ლიდერთან მიმართებაში, საკუთარი შესაძლებლობის დემონსტრირება. გარბენი შეფასდება მას შემდეგ, რაც მძღოლი დაასრულებს კონტროლირებად დრიფტს ფინიშის ხაზის გადაკვეთით. მდევარი, რომელიც არ დაიჭერს და არ შეინარჩუნებს სიახლოვეს ლიდერთან, შეფასების დროს, შესაძლოა იყოს არაზელსაყრელ მდგომარეობაში (ლიდერს მიენიჭოს უპირატესობა შეფასების პროცესში).

აჩქარება/შენელების რუქა

აჩქარება/შენელების რუქა (ნახაზი 3) წარმოადგენს სარბოლო მონაკვეთის გრაფიკულ განსახიერებას იმ ადგილების აღნიშვნით, სადაც ჟიურის სურს იხილოს, ლიდერი ავტომობილი გაზგახსნილ (on throttle) ან შენელების/დამუხრუჭების (off throttle / braking) მდგომარეობაში. ლიდერის გარბენს, რომელიც არ მიყვება სარბოლო მონაკვეთის გრაფიკულ განსახიერებას, შეფასებისას, ჩამოაკლდება ქულები. აჩქარება / შენელების რუქა ასევე გამოიყენება შეჯახებისას დამნაშავის გამოვლენის დროს.

1.11. დაუსრულებელი წყვილთა გარბენი

თუ მძროლი დაუშვებს რომელიმე ქვევით ჩამოთვლილ შეცდომას წყვილებში დრიფტის დროს, იგი არ მიიღებს შეფასებას აღნიშნული გარბენისთვის და შესაბამისად, გარბენი ჩაითვრება დაუსრულებლად.

დაუსრულებელ გარბენად წყვილებში ჩაითვლება შემდეგი:

- დატრიალება
- დრიფტის შეწყვეტა
- ოპოზიტური დრიფტი - ტრასის კონკრეტულ მონაკვეთში დადგენილი კუთხის საპირისპირო კუთხით დრიფტი
- კაპოტის, საბარგულის, და/ან კარებების გახსნა გარბენის დროს
- თავიდან აცილებადი (avoidable), ან არასპორტული შეჯახება მეორე ავტომობილთან
- მდევარის მიერ ლიდერის შეგნებულად არ მიყოლა მას შემდეგ, რაც არ ჩათვლა დაფიქსირდა პირველი გარბენის დროს
- ესეში განლაგებულ კონუსებთან შეხების, ან ტრასაზე მსაჯის მიერ დაფიქსირებული დარღვევის გამო, ზედიზედ სამი რესტარტი
- არანებადართული გასწრება - გამოიწვევს არ ჩათვლას მდევარისთვის
- ლიდერობის დაკარგვა დაშვებული წესით - გამოიწვევს არ ჩათვლას ლიდერისთვის
- **სიახლოვის ზონა** (proximity box): მსაჯების მიერ დადგენილი ტრასის ის მონაკვეთი, სადაც ორივე ავტომობილი ერთდროულად უნდა იმყოფებოდეს დრიფტის დაწყების, ან დრიფტის მიმდინარეობის დროს. თუ მდევარი ავტომობილის სულ მცირე, წინა ბამპერი არ არის სიახლოვის ზონაში, ჟიური მდევარს შეუფარდებს ნულ ქულას. შესაძლებელია ერთზე მეტი სიახლოვის ზონის განსაზღვრა ტრასაზე.

1.12. გასწრება

წყვილში დრიფტის დროს გასწრება ნებადართულია. გასწრება არ არის საჭირო, თუმცა მდევარს აქვს გასწრების უფლება, თუ ერთდროულად დაცულია ყველა შემდეგი პირობა:

- ლიდერი გადასული უნდა იყოს ტრაექტორიიდან, მთლიანად გადასული უნდა იყოს ტრასიდან
- მდევარს გასწრების უფლება აქვს მხოლოდ შიდა მხარეს განლაგებულ კლიპინგზე
- მდევარს აქვს გასწრების უფლება მხოლოდ შიდა ტრაექტორიით
- მდევარი ხდება გარბენის ლიდერი, გასწრების სრულად დასრულების შემდეგ

გასწრების მანევრის ნებადართული წესით დასრულების შემდეგ, მდევარი ხდება გარბენის ლიდერი და უნდა დაასრულოს გარბენი შეფასების კრიტერიუმების შესაბამისად. გარბენის დასრულების შემდეგ, ავტომობილს, რომელსაც გაასწრეს, შეუფარდება არჩათვლა.

1.13. წყვილში დრიფტის მსაჯობის მაგალითები ქვევით მოცემული სიტუაციები წარმოადგენს იმის მაგალითს, თუ როგორ აფასებს თითოეულ წვილთა გარბენს ჟიური და როგორ ითვალისწინებს თითოეული მძღოლის ყველა ქმედებას, გამარჯვებულის გამოსავლენად.

მაგალითი პირველი გარბენის შემდეგ (ნახაზი 4) და ჟიურის წევრის ჩანიშვნები:

მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: გაიარა ყველა ზონა, კარგი კუთხე, გამოტოვა ერთი კლიპინგი	
მძღოლი B	მდევარი: საშუალო დონის სიახლოვე, გაიარა დაბალი ტრაექტორიით გარე ზონა 1, კარგია გარე ზონა 2	

ნახაზი 4

მაგალითი პირველი და მეორე გარბენის შემდეგ (ნახაზი 5) და ჟიურის წევრის ჩანიშვნები:

მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: გაიარა ყველა ზონა, კარგი კუთხე, გამოტოვა ერთი კლიპინგი	მდევარი: ძალიან კარგი სიახლოვე; აგრესიულობა
მძღოლი B	მდევარი: საშუალო დონის სიახლოვე, გაიარა დაბალი ტრაექტორიით გარე ზონა 1, კარგია გარე ზონა 2	ლიდერი: გამოტოვა ზონა 1, ერთი საბურავით გადაცდა გარე ზონა 2-ს, კარგია კლიპინგი 2

ნახაზი 5

გადაწყვეტილების მიღების მაგალით დასრულებული გარბენების შემდეგ (ნახაზი 6)

მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: გაიარა ყველა ზონა, კარგი კუთხე, გამოტოვა ერთი კლიპინგი	მდევარი: ძალიან კარგი სიახლოვე; აგრესიულობა
მძღოლი B	მდევარი: საშუალო დონის სიახლოვე, გაიარა დაბალი ტრაექტორიით გარე ზონა 1, კარგია გარე ზონა 2	ლიდერი: გამოტოვა ზონა 1, ერთი საბურავით გადაცდა გარე ზონა 2-ს, კარგია კლიპინგი 2

ნახაზი 6

ორივე მძღოლის მიერ, მეორე გარბენის დროს (ნახაზი 7), ორი ერთმანეთისგან დამოუკიდებელი არ ჩათვლის შემთხვევაში, აღნიშნული გარბენი ჩაითვლება ფრედ, რადგან ვერც ერთმა მძღოლმა ვერ შეძლო გარბენის დასრულება და უპირატესობის მოპოვება. მოცემულ შემთხვევაში, გამარჯვებულის გამოსავლენად, ჟიური მხედველობაში მიიღებს მხოლოდ პირველი გარბენის შედეგებს.

მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: გაიარა ყველა ზონა, კარგი კუთხე, გამოტოვა ერთი კლიპინგი	მდევარი: დატრიალება - ნული
მძღოლი B	მდევარი: საშუალო დონის სიახლოვე, გაიარა დაბალი ტრაექტორიით გარე ზონა 1, კარგია გარე ზონა 2	ლიდერი: დატრიალება - ნული

ნახაზი 7

წყვილებში გარბენის არ ჩათვლის პირობების შესახებამისად, ერთ-ერთი მძღოლის გარბენის არ ჩათვლის შემთხვევაში, მეორე მძღოლს მიენიჭება გამარჯვება, თუ მას არ აქვს დაშვებული მნიშვნელოვანი შეცდომა წინა გარბენის დროს. ასეთ შემთხვევაში, მძღოლი A-ს მიერ, მეორე გარბენის დროს, კონტროლის სრული დაკარგვით გამოწვეული არ ჩათვლა საკმარისია იმისათვის, რომ საბოლოო გამარჯვება მიენიჭოს მძღოლ B-ს

მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: გაიარა ყველა ზონა, კარგი კუთხე, გამოტოვა ერთი კლიპინგი	მდევარი: დატრიალება - ნული
მძღოლი B	მდევარი: საშუალო დონის სიახლოვე, გაიარა დაბალი ტრაექტორიით გარე ზონა 1, კარგია გარე ზონა 2	ლიდერი: გამოტოვა ზონა 1, ერთი საბურავით გადაცდა გარე ზონა 2-ს, კარგია კლიპინგი 2

ნახაზი 8

ორივე მძღოლის მიერ ლიდერის პოზიციაში ყოფნისას გარბენის არ ჩათვლის შემთხვევაში (ნახაზი 9), როდესაც მდევარს აღარ მიეცა დევნის განხორციელების საშუალება, ჟიურიმ სესამლოა დანიშნოს OMT.

OMT არ არის გამიზნული ცუდად განხორციელებული წყვილთა გარბენებისთვის. ჟიური იტოვებს უფლებას, შეაფასოს ორთაბრძოლები, რომლებიც შეიცავს ბევრ სხვადასხვა შეცდომას და/ან ქულების ჩამოკლებას და გამოავლინოს გამარჯვებული.

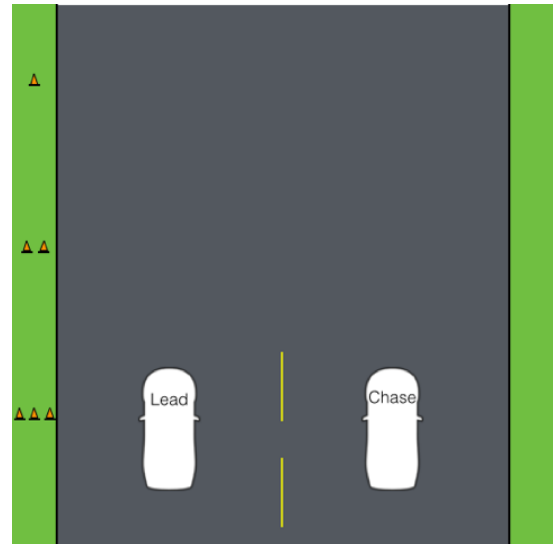
მძღოლის სახელი	გარბენი 1	გარბენი 2
მძღოლი A	ლიდერი: ნული - ნულების სიიდან	მდევარი: მიდევნება არ არის საჭირო ლიდერის ნულის გამო
მძღოლი B	მდევარი: მიდევნება არ არის საჭირო ლიდერის ნულის გამო	ლიდერი: ნული - ნულების სიიდან

ნახაზი 9

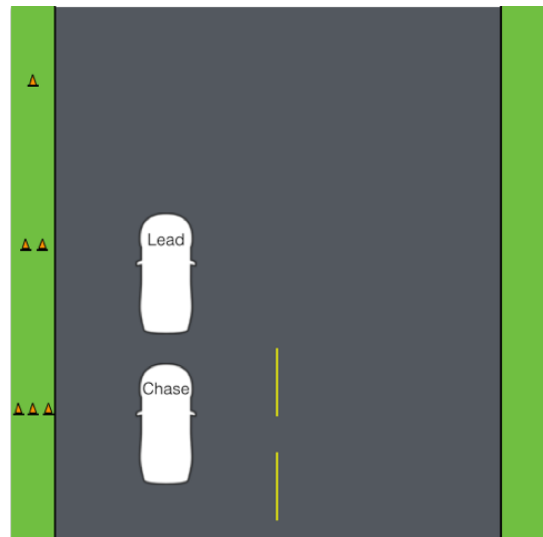
1.14. წყვილში დრიფტის დაწყება

იმისათვის, რომ მძღოლებს მიეცეთ დრიფტის დაწყების ტექნიკის არჩევის შესაძლებლობა, შემუშავდა დაწყების პროცედურა, რომლის დაცვაც სავალდებულოა როგორც ლიდერის, ისე მდევარის მიერ. სარბოლო მონაკვეთზე დატანილი იქნება ხაზები, რომლებიც სარბოლო მონაკვეთს გაყოფს ორ ზოლად. ლიდერს აქვს უფლება გამოიყენოს საჭის გადაკვრის ტექნიკა დრიფტის დასაწყებად, თუმცა აუცილებლად უნდა დარჩეს მისთვის განკუთვნილ ზოლში (არ შეეხოს გამყოფ ხაზს). მდევარისთვის არსებობს დრიფტის დაწყების ორი განსხვავებული წესი, რომლებსაც აქვთ განსხვავებული წესები:

გვერდიგვერდ (side by side) - მდევარს შეუძლია დაიწყოს დრიფტი დაუყოვნებლივ, ლიდერის გვერდით, მდევრისთვის განკუთვნილ ზოლში. მდევარმა არ უნდა გადაკვეთოს ცენტრალური ხაზი, მანამ სანამ ბოლომდე არ გასცდება მას. გამყოფი ხაზი დასრულდება დრიფტის დაწყების უკანასკნელი წერტილიდან სათანადო მანძილის შემდეგ. აღნიშნული მისცემს ლიდერს მისთვის განკუთვნილი ზოლის სრულ სიგანეს დრიფტის დაწყების სასურველი ტექნიკის გამოსაყენებლად, ამავდროულად მისცემს საშუალებას მდევარ ავტომობილს, შეინარჩუნოს სიახლოვე ლიდერთან და ასევე, მისცემს დროს, დრიფტის დაწყებისთვის პოზიციის შესარჩევად.



ერთ ზოლად - მდევარს შეუძლია აირჩიოს დრიფტის დაწყება ლიდერის უკან. ასეთ შემთხვევაში, მდევარს შეუძლია დარჩეს ლიდერის ზოლში, ლიდერის უკან და მაქსიმალურად მიუახლოვდეს მას. მოცემულ შემთხვევაში ლიდერს აქვს საკუთარი ზოლის სიგანის სრულად გამოყენების უფლება დრიფტის ნებისმიერი სტილით დასაწყებად, რადგან მდევარი ვალდებულია, დარჩეს მის უკან, მანამ სანამ ლიდერი არ დაიწყებს დრიფტს.



გვერდიგვერდ, ან ერთ ზოლად სტარტის პროცედურის დარღვევამ შესაძლოა გამოიწვიოს რესტარტი.

1.15. შეჯახებები და კონტაქტი წყვილებში დრიფტის დროს

ავტომობილებს შორის კონტაქტი დრიფტის დროს მიჩნეულია სპორტის შემადგენელ ნაწილად, თუმცა ორთაბრძოლაში მყოფი ავტომობილების შეჯახება მოითხოვს სპეციფიკურ განსჯას და ინსტრუქციებს:

ლიდერი ავტომობილი

თუ ლიდერი დაკარგავს კონტროლს დრიფტზე, გადავა ტრაექტორიიდან, ან აუცილებლობის გარეშე, მნიშვნელოვნად დააგდებს სიჩქარეს წყვილში დრიფტის დროს, რის შედეგადაც მდევარი მას დაეჯახება, ლიდერი შესაძლოა მიჩნეულ იქნას დამნაშავედ შეჯახებაში. ბრალეულობას დაადგენს თითოეული ჟიურის წევრი.

მდევარი ავტომობილი

თუ მდევარი შეეჯახება ლიდერს მაშინ, როდესაც ეს უკანასკნელი ასრულებს ლიდერის დავალებას, მდევარი მიჩნეულ იქნება დამნაშავედ.

შეჯახების შედეგად გამოწვეული დაზიანება

დაჯახების შემდგომ ჟიურის წევრები გამოავლენენ დამნაშავეს.

ზოგ შემთხვევებში, დაზიანების შეკეთებისთვის შესაძლოა საჭირო იყოს გარკვეული დრო. მხოლოდ იმ მძღოლს, რომელსაც არ მიუძღვის ბრალი შეჯახებაში, შეუძლია მოითხოვოს 10 წუთამდე დრო ავტომობილის შესაკეთებლად.

გარბენი 1 შეჯახებები

თუ, ავტომობილის შეკეთება, შეჯახების შემდგომ, შეუძლებელია და იგი არ იქნა მიჩნეული დამნაშავედ შეჯახებაში, შეჯიბრების ხელმძღვანელი გადაამოწმებს, მართლა შეუძლებელია, თუ არა ავტომობილის შეკეთება მეორე გარბენამდე და დაასახელებს გამარჯვებულს. მძღოლი მიიღებს აღნიშნულ წრეში გამარჯვებისათვის განკუთვნილ ქულებს. თუმცა, რადგან გამარჯვებულმა მძღოლმა ვერ დაასრულა ორთაბრძოლის ორი წრე, ის არ გადავა შეჯიბრების შემდეგ წრეში.

თუ ამგვარი შემთხვევა მოხდება ბოლო ორთაბრძოლაში, შეჯიბრების ორგანიზატორი იტოვებს უფლებას, ცვლილებები შეიტანოს აღნიშნულ წესში, შეჯიბრების დასრულების მიზნით. მაგალითად, მისცეს დამატებითი დრო დაზიანებული ავტომობილის შესაკეთებლად, თუმცა არაუმეტეს 20 წუთისა.

თუ პირველ გარბენში დაიმტვრევა ორივე, ლიდერი და მდევარი ავტომობილი, ვერ განაგრძობენ რბოლას დაზიანების გამო და არც დამნაშავის ვინაობა დადგინდება (მაგალითად ორივე ავტომობილი დაიმტვრა ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად), გამარჯვებული გამოვლინდება უფრო მაღალი საკვალიფიკაციო პოზიციის შესაბამისად.

გარბენი 2 შეჯახებები

თუ შეჯახება მოხდა მეორე გარბენის დროს, ჟიური გამოავლენს დამნაშავეს და შემდეგ დაუბრუნდება პირველი გარბენის შედეგებს საბოლოო გამარჯვებულის გამოსავლენად.

თუ მეორე გარბენის დროს დაიმტვრევა ორივე, ლიდერი და მდევარი ავტომობილი, ვერ განაგრძობენ რბოლას დაზიანების გამო და არც დამნაშავის ვინაობა დადგინდება (მაგალითად

ორივე ავტომობილი დაიმტვრა ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად), გამარჯვებული გამოვლინდება პირველი გარბენის შეფასების საფუძველზე.

ავტომობილებს შორის კონტაქტის შემდეგ, ტექნიკურ დირექტორს შეუძლია შეამოწმოს ორივე ავტომობილი უსაფრთხოების მიზნით და გადაწყვიტოს, საჭიროა, თუ არა მათი შეკეთება, მძღოლების უსაფრთხოების უზრუნველყოფისთვის. აღნიშნულის უფლება ტექნიკურ დირექტორს აქვს მიუხედავად იმისა, მოახდინა, თუ არა გავლენა კონტაქტმა რომელიმე მძღოლზე, ან იყო, თუ არა იგი რომელიმე მძღოლის ბრალი.

ზემოთაღნიშნულ შემთხვევაში, თუ შეჯახება გამოიწვევს რომელიმე ავტომობილის საბურავის დაშვებას, ან ბორბლის დაზიანებას, ტექნიკურ დირექტორს აქვს უფლება მოსთხოვოს ორივე მძღოლს საბურავის, ან ბორბლის შეცვლა, იმისათვის, რომ ერთ-ერთმა მათგანმა არ მოიპოვოს უპირატესობა.

1.16. ავტომობილის სერვისი წყვილში დრიფტის დროს შეჯიბრებაში მონაწილე ავტომობილების სერვისი პირველ და მეორე გარბენებს შორის დაუშვებელია. აღნიშნული ასევე გულისხმობს საბურავის შეცვლას, საბურავის წნევის შეცვლას, დაკიდების სისტემის პარამეტრების შეცვლას, საწვავის ჩამატებას.

1.17. წყვილში დრიფტის ვიდეოჩანაწერი შეჯიბრების ჩვეულებრივი მიმდინარეობა გულისხმობს წყვილში თითოეული გარბენის შემდეგ ვიდეოჩანაწერის ჩვენებას. ჟიურის შეუძლია მოითხოვოს ვიდეოჩანაწერის მრავალჯერ ჩვენება. რბოლის ხელმძღვანელებმა შესაძლოა მოითხოვონ ვიდეოჩანაწერისთვის შესაბამისი დროის გამოყოფა, თუ გამოვლინდა გარკვეული ტექნიკური საკითხი, რომელმაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჟიურის გადაწყვეტილებაზე.

გარბენების შეფასება ხორციელდება სამსაჯო პუნქტიდან. თუ პუნქტიდან არ ჩანს კლიპინგი, შესაძლოა დროშების სისტემის, ან ვიდეოთვალთვალის საშუალების გამოყენება. პროტესტის განხილვისას არ დაიშვება გარე წყაროებით მოპოვებული მონაცემები, ან ვიდეო მასალა.

1.18. პროტესტი და პროტესტიტს აპელაცია პირის შეჯიბრებაში მონაწილეობასთან, მონაწილეობის უფლებასთან, ავტომობილის შესაბამისობასთან დაკავშირებული პროტესტიტს შეტანა შესაძლებელია ნებისმიერ დროს. ავტომობილის შესაბამისობასთან დაკავშირებული ყველა პროტესტიტს განიხილება შეჯიბრების დირექტორის მიერ.

პროტესტები დაიშვება წყვილებში გარბენების ყველა წრეში, გარდა ფინალისა. ჟიურის მიერ კვალიფიკაციის დროს მინიჭებული ქულები არ საჩივრდება. ჟიურის მიერ ქულების მინიჭების და გადაწყვეტილებების სუბიექტური მხარე არ საჩივრდება. პროტესტები უნდა ეხებოდეს ობიექტურ ქმედებებს, რომლებიც გარბენის მიმდინარეობისას, გამორჩათ ჟიურის წევრებს. მაგალითად, „ა“ მძღოლის საბარგული გაიხსნა გარბენის დროს და მსაჯებმა ამის დანახვა ვერ შეძლეს. ობიექტური ქმედება შეჯიბრების წესებით განისაზღვრება

როგორც ქმედება, რომელიც წარმოადგენს უდავო ვიზუალურ მტკიცებულებას და არ წარმოადგენს ჟიურის შეფასების საგანს.

გარეშე მონაცემები, ან ვიდეო მასალა არ დაიშვება პროტესტის განხილვის დროს. დასაშვებია მხოლოდ შეჯიბრების ოფიციალური მონაცემები და ვიდეო მასალა.

პროტესტის შეტანა

აუცილებელია, რომ პროტესტი იყოს სათანადოდ დასაბუთებული, აზრიანი, ლოგიკური და ეფუძნებოდეს მყარ მტკიცებულებებს. ნებისმიერი საპროტესტო განაცხადი წარმოდგენილი უნდა იყოს წერილობით, შეჯიბრების საპროტესტო ფორმაზე.

საპროტესტო ფორმა უნდა შეივსოს სრულად და უნდა აზუსტებდეს, თუ შეჯიბრების დებულების რომელ ნაწილს ეხება იგი. საპროტესტო ფორმას ხელს უნდა აწერდეს მძღოლი, სპოტერი, ან გუნდის წარმომადგენელი

საპროტესტო ფორმა წარმოდგენილი უნდა იყოს ჟიურის მაგიდასთან, მოცემული წესებით დადგენილი ვადების დაცვით და თან უნდა ახლდეს, ქვევით მოცემული ცხრილის შესაბამისად, კონკრეტული პროტესტისთვის დადგენილი გადასახადი.

გამპროტესტებელმა საპროტესტო ფორმა მსაჯების მაგიდასთან უნდა ჩააბაროს პროფესიული და სპორტული ეთიკის დაცვით. აღნიშნული წესის დარღვევის შემთხვევაში, პროტესტი არ განიხილება.

პროტესტის ვადების ცხრილი

წრე	წარდგენის ბოლო ვადა	შესატანი
ტოპ 32	ბოლო ორთაბრძოლიდან 5 წუთი	
ტოპ 16	ტოპ 8-ს დაწყებამდე	
ტოპ 8	ტოპ 4-ს დაწყებამდე	
ტოპ 4	ფინალის დაწყებამდე	

პროტესტების განხილვა

პროტესტს განიხილავს შეჯიბრების სტიუარტი, ან მის მიერ დანიშნული პირი, რომელიც გადაწყვეტილებას იღებს მაქსიმალურად სწრაფად. სტიუარტი შეეცდება, მისცეს ყველა დაინტერესებულ მხარეს საკუთარი მოსაზრების წარმოდგენის საშუალება.

თუ პროტესტის დაკმაყოფილებაზე მხარეს გამოეცხადება უარი, საპროტესტო შესატანი მას აღარ დაუბრუნდება უკან.

თუ მძღოლს გამოკითხავენ ნებისმიერი ინციდენტის, ან პროტესტის გამო და იგი წარმოადგენს მცდარ ინფორმაციას, მძღოლს ან/და გუნდს შესაძლოა დაეკისროს ჯარიმა, მათ შორის ჩემპიონატში ჩათვლითი ქულების ჩამოკლება.

აპელაცია

პროტესტის განხილვის შედეგად მის დაკმაყოფილებაზე უარის შემდეგ, მძღოლს აქვს უფლება წარადგინოს შეჯიბრების შემდგომი აპელაცია იმ შემთხვევაში, თუ დაცულია შემდეგი პირობები.

აპელაცია წარდგენილი უნდა იყოს შეჯიბრების ბოლო ორთაბრძოლის დასრულებიდან 24 საათის ვადაში.

აპელაცია უნდა იყოს შედგენილი პროფესიული ეთიკის დაცვით და წერილობით უნდა წარმოადგენდეს ფაქტებს და სხვა ნებისმიერ დამატებით ინფორმაციას, ან არგუმენტებს, რომლებიც არ იყო წარმოდგენილი შეჯიბრის დროს შეტანილი პროტესტის ფარგლებში.

Any outside and or public discussions regarding the incident prior to the appeal process will void.

შეზღუდული ვადების და სეზონის ბოლოს დაგეგმილი დაჯილდოვების ცერემონიის გამო, სეზონის ბოლო ეტაპთან დაკავშირებული აპელაციები შესაძლოა არ იყოს განხილული.

2. ჩემპიონატის ქულები

2.1. კვალიფიკაციის და მონაწილეობის ქულები

პრო - კვალიფიკაციის ქულები	
1	7
2	6
3	5
4-8	4
17-32	2
მონაწილეობა	1

პრო - რბოლის ქულები	
1	100
2	80
3-4	64
5-8	48
9-16	32
17-32	16

მონაწილეობად ითვლება ერთი საკვალიფიკაციო წრის გავლა შეჯიბრების დროს

2.2. შეჯიბრების ქულები

ჩემპიონატის იმ დებიუტანტს, რომელიც წლის განმავლობაში დააგროვებს ყველაზე მეტ ქულას, მიენიჭება წლის საუკეთესო ახალწვეულის ტიტული.

2.3. ჩემპიონატის კლასიფიკაცია, ტაიბრეიკინგი

თუ რამდენიმე მძღოლი მიიღებს ერთი და იგივე რაოდენობის ქულებს იდივიდუალურ ჩათვლაში, ყველაზე მაღალი პოზიცია მიენიჭება მონაწილეს, რომელმაც დაიკავა უფრო მეტი მაღალი პოზიცია ჩემპიონატის ეტაპებზე.

თუ მაინც დაფიქსირდება თანაბარი შედეგი, განმსაზღვრელი იქნება ბოლო ეტაპზე დაკავებული ადგილი.

მაგალითად, მძღოლ „ა“ და მძღოლ „ბ“-ს სეზონის ბოლოს აქვთ ორივეს, 212 ქულა. „ა“-მ ბოლო რბოლაზე დაიკავა მე-14 პოზიცია, ხოლო „ბ“-მ მე-13. ჩემპიონატის ჩათვლაში უფრო მაღლა განლაგდება მძღოლი „ბ“.