



RO

Anexa 1

Reguli privind Arbitrajul

Capitolul 1: Termeni Generali Acest capitol definește termenii și conceptele de bază utilizate în evaluarea piloților.

Lider: Pilotul care inițiază driftul, stabilind ritmul și traseul pentru drift.

Chaser: Pilotul care urmează liderul, având sarcina de a imita mișcările acestuia și de a exercita presiune prin menținerea unei proximități.

Zone: Zone specifice de pe circuit, inclusiv:

- o **Inner Clip:** Un punct marcat pe interiorul unui viraj, unde șoferii trebuie să poziționeze partea din față a mașinii.

- o **Outer Clip:** O zonă marcată pe exteriorul pistei, unde șoferii ar trebui să poziționeze spatele mașinii.

- o **Touch-and-Go (TnG):** O secțiune în care șoferii sunt așteptați să atingă o zonă marcată

- o **Zona de Decelerare:** Zonă de obicei marcată, unde decelerarea este permisă fără penalizare, pentru a evita coliziuni neintenționate.

Battle: Un format competițional în care doi șoferi concurează în două run-uri: unul ca lider și celălalt ca chaser.

Zero Puncte (0 Puncte): Situații în care un pilotul nu finalizează run-ul, ceea ce duce la neacordarea de puncte.

Capitolul 2: Lider și Chaser

2.1 Rolul Liderului

Liderul este responsabil de stabilirea traseului corect conform traseului, menținând un drift consistent și controlat pe întreaga durată.

O cursă corectă a liderului include:

- o Atingerea **Outer Clip** și **Inner Clip**.

- o Menținerea unei viteze și unghiuri constante.

- o Efectuarea de tranziții fluide și corecții minime.

- o Menținerea liniei ideale fără a sacrifica viteza sau unghiul pentru a acomoda chaser-ul.

2.2 Rolul Chaser-ului

Rolul chaser-ului este de a menține proximitatea față de lider, în timp ce imită linia, unghiul și viteza acestuia.

O cursă de succes a chaser-ului trebuie să:

- o Mențină o distanță mică fără a sacrifica unghiul sau trasa.

- o Demonstreze tranziții fluide, ajustându-se la ritmul liderului fără corecții evidente.

- o Evite contactul cu liderul, cu excepția cazului în care liderul se abate semnificativ de la trasa corectă.

2.3 Criterii de Jurizare pentru Lider și Chaser

Trasa/Linia(60puncte): Ambii șoferi sunt evaluați în funcție de cât de bine respectă trasa prescrisă (de exemplu, atingerea **clip-urilor** și zonelor).

Unghiul(20puncte): Gradul de rotație în timpul drift-ului, liderul fiind așteptat să mențină un unghi consistent și agresiv.

Stilul(20puncte): Include



Commitment: Commitment-ul se referă la nivelul de angajament demonstrat de pilot în timpul manevrelor de drift, evidențiind abilitatea de a controla vehiculul cu încredere și de a executa manevre complexe și dificile într-un mod cât mai natural.

Inițiere: Arbitrii vor observa modul în care pilotul inițiază drift-ul, inclusiv tehnica de pornire și viteza de abordare. O inițiere bună se va traduce printr-un unghi corect și o tranziție lină în drift.

Fluiditate: Fluiditatea se referă la modul în care pilotul își coordonează manevrele. Mișcările trebuie să fie uniforme și să nu aibă întreruperi sau ajustări bruște. Piloții care demonstrează o execuție fluentă și naturală a drift-ului vor obține punctaj suplimentar.

Capitolul 3: Zone, Inner Clip, Outer Clip și Touch-and-Go

3.1 Definiții

Inner Clip: Punctul cel mai apropiat de interiorul unui viraj, care necesită precizie din partea părții din față a mașinii.

Outer Clip: O zonă mai largă pe exteriorul circuitului, unde spatele mașinii trebuie să se apropie de marcasele desemnate.

Touch-and-Go (TnG): O atingere scurtă a unei zone specifice.

Zonele de Decelerare: Zone de obicei marcate, unde decelerarea este permisă fără penalizare, pentru a evita coliziuni neintenționate.

Capitolul 4: Procedura Semnalului de Start

4.1 Semnalul de Start

Secvența semnalului de start este:

Galben: Pilotii se pregătesc pentru lansare.

Verde: Pilotii inițiază cursa. Liderul este responsabil pentru inițierea drift-ului cât mai aproape de începutul traseului.

Roșu: Pilotii nu trebuie să pornească.

O pornire falsă, cum ar fi înainte de semnalul verde, va duce la o reluare sau penalizare, în funcție de gravitate.

Capitolul 5: Condiții Meteo

5.1 Jurizarea în Condiții Umede neprogramate

În caz de ploaie, tracțiunea anvelopelor, viteza și controlul șoferului sunt afectate. Arbitri vor:

o Ajusta așteptările privind viteza, prioritizând totuși linia și unghiul.

o Monitoriza cât de bine mențin șoferii controlul și se adaptează condițiilor.

Nu sunt permise schimbări suplimentare de anvelope în caz de ploaie, menținându-se reglementările de anvelope din condiții uscate

5.2 Jurizarea în Condiții Umede programate va fi conforma cu regulamentul particular sau briefing initial în cazul în care predicția meteo este ploaie pe tot parcursul evenimentului.

Capitolul 6: Inițierea în Tandem

6.1 Tehnici de Inițiere

Bătăliile în tandem încep cu ambii șoferi inițiind drift-ul în același timp, utilizând una dintre tehnicile aprobate (de exemplu, clutch kick, feint sau frâna de mână).

Judecătorii vor penaliza un chaser care inițiază prea târziu sau nu reușește să se potrivească cu viteza și unghiul liderului.

Un lider care încetinește excesiv pentru a deruta chaser-ul va primi o penalizare.

Capitolul 7: Situații de Zero Puncte

7.1 Situații care duc la 0 puncte

Spin: Pierderea completă a controlului rezultând într-o rotire.



Două sau mai multe roți în afara traseului: Dacă două sau mai multe roți ale vehiculului ies din zona desemnată a traseului sau depășesc o zonă de clipping, aceasta este considerată o abatere majoră de la traseu, ceea ce duce la un scor de 0 puncte.

Depășirea limitelor traseului: În unele situații, chiar și o singură roată în afara traseului poate duce la un scor de 0 puncte, mai ales dacă traseul este strâns sau dacă se întâmplă într-o zonă critică, cum ar fi un punct de clipping important.

Îndreptarea: Dacă un pilot îndreaptă mașina în timp ce derapează, chiar și pentru 2 secunde sau 100m.

Oprirea Driftului: Dacă mașina se oprește în timpul battle-ului, fie din cauza unei defecțiuni mecanice, fie dintr-o eroare a pilotului, rezultă într-o manșă incompletă.

Drift invers: Deraparea în unghi opus celui necesar în acel moment pe traseu.

Contact: Contactul semnificativ care cauzează pierderea controlului de către oricare pilot sau afectează semnificativ cursul manșei. (vezi Capitolul 8 pentru detalii)

Inițierea la momentul nepotrivit: Dacă pilotul nu inițiază driftul în zona desemnată pentru inițiere sau dacă întârzie inițierea și nu menține proximitatea într-un run în tandem

Viteză de intrare inadecvată: Dacă un pilot intră în zona de inițiere cu o viteză excesiv de mare sau mică, ceea ce duce la ratarea inițierii sau pierderea controlului.

Incapacitatea de a menține proximitatea: Dacă chaser-ul nu reușește să mențină proximitatea corespunzătoare și rămâne prea în urmă sau deviază de la trasa ideală, poate primi un scor de 0 puncte.

Conducere excesiv de conservatoare: În unele cazuri, dacă un pilot este prea precaut, rezultând într-o lipsă de agresivitate sau nerespectarea standardului competitiv, poate primi un scor de 0 puncte. Acest lucru poate apărea, de exemplu, dacă un pilot este prea pasiv și menține proximitatea corespunzătoare în battle.

Capitolul 8: Contact în timpul unui run incomplet

Atunci când se judecă contactul în timpul unui battle, identificarea vinovatului este esențială pentru a determina care pilot primește un run incomplet. Există diferiți factori, scenarii și subtilități care trebuie luate în considerare în arbitrarea incidentelor de contact, având în vedere complexitatea battle-urilor.

Acest capitol va aborda câteva dintre aceste scenarii pentru a asigura un proces de arbitraj corect și consecvent.

8.1 Contact din partea liderului

Scenariul 1: Contactul liderului cu un zid

- Dacă liderul face contact cu un zid sau un alt obstacol și rezultă pierderea controlului, liderul va primi un scor de 0 puncte pentru acel run.
- Dacă contactul cu zidul are loc, dar liderul menține controlul și driftul continuă fără o perturbare majoră a trasei, unghiului sau stilului, arbitrii pot scădea puncte în funcție de severitatea impactului, dar nu vor considera run-ul ca fiind incomplet.
- Chaser-ul, în acest scenariu, trebuie să continue driftul, evitând o proximitate excesivă care ar putea duce la o coliziune. Dacă chaser-ul face contact cu liderul după un contact minor cu zidul, acesta ar putea fi considerat vinovat dacă nu a anticipat sau gestionat corect situația.

Scenariul 2: Contact între lider și chaser

- Dacă liderul face contact cu chaser-ul din cauza unei reduceri bruște de viteză sau a unei mișcări imprevizibile (de exemplu schimbări bruște de traiectorie), iar acest contact cauzează pierderea controlului, liderul va primi un scor de 0 puncte.
- Cu toate acestea, dacă liderul menține un ritm constant și chaser-ul inițiază contactul printr-o manevră agresivă sau nu menține o distanță adecvată, chaser-ul va primi un scor de 0 puncte (acest lucru va fi detaliat în Secțiunea 8.2).

Scenariul 3: Contact după inițierea de către lider



- Dacă liderul face contact cu chaser-ul în timpul sau imediat după inițierea driftului, incidentul va fi, de obicei, atribuit liderului. Motivul este că liderul este responsabil de stabilirea tonului și a fluxului run-ului. O inițiere imprevizibilă sau excesiv de agresivă care duce la contact va rezulta, de cele mai multe ori, într-un scor de 0 puncte pentru lider.
- Totuși, dacă liderul inițiază corect, dar chaser-ul nu lasă suficient spațiu, responsabilitatea pentru contact ar putea fi transferată către chaser.

8.2 Contact din partea chaser-ului

Chaser-ul este responsabil pentru urmărirea liderului, menținerea proximității, imitarea mișcărilor liderului și menținerea controlului. Iată câteva scenarii complexe legate de contactul inițiat de chaser:

Scenariul 1: Contact în proximitate apropiată

- Dacă chaser-ul face contact cu liderul în timp ce încearcă să mențină o proximitate apropiată, iar contactul duce la pierderea controlului de către lider (de exemplu ieșire de pe traseu), chaser-ul va primi un scor de 0 puncte pentru acel run.
- Cu toate acestea, dacă liderul a fost de vină pentru o mișcare eratică, cum ar fi o deviere neanticipată a trasei sau o scădere dramatică a vitezei, chaser-ul ar putea fi exonerat de vină, iar incidentul ar putea fi considerat responsabilitatea liderului.

Scenariul 2: Contact în timpul tranziției

- Tranzițiile sunt momente cheie în drift, unde ambele mașini schimbă direcția. Dacă chaser-ul face contact în timpul acestei faze de tranziție, responsabilitatea poate cădea asupra oricărui pilot, în funcție de circumstanțe:

o Dacă liderul efectuează o tranziție curată și chaser-ul este prea agresiv sau nu lasă suficient spațiu, chaser-ul este, de obicei, de vină.

o Dacă liderul inițiază o tranziție prea devreme, prea târziu sau într-o manieră eratică, provocând contactul neintenționat din partea chaser-ului, liderul ar putea fi responsabil.

- Arbitrii vor evalua fluiditatea tranzițiilor ambilor piloți, spațiul oferit de chaser și controlul general al ambelor vehicule.

Scenariul 3: Contact din spate de către chaser

- Contactul din spate este o formă comună de contact în drift și este, de obicei, vina chaser-ului. Dacă chaser-ul nu menține o distanță suficientă sau evaluează greșit viteza liderului, rezultând în contact, chaser-ul va primi un scor de 0 puncte.
- Cu toate acestea, dacă liderul folosește un „brake-check” sau decelerează brusc într-un mod neașteptat, arbitrii pot determina că liderul este de vină, acordând un scor de 0 puncte liderului în schimb.

Scenariul 4: Contact în zonele de decelerare

- În multe battle-uri, există zone desemnate pentru decelerare, unde liderul este așteptat să reducă viteza (marcate, de obicei, pe traseu). Dacă liderul decelerează corect în aceste zone și chaser-ul face contact, chaser-ul este de vină.
- Însă, dacă liderul decelerează în afara zonei de decelerare sau încetinește mai mult decât este necesar, liderul poate fi de vină pentru contact.

Scenariul 5: Contact din cauza unei trase interioare

- Dacă chaser-ul ia o trasă interioară și face contact cu liderul (care este pe trasa corectă), chaser-ul va fi aproape întotdeauna de vină. Aceasta deoarece chaser-ul este responsabil să urmeze trasa liderului.
- Cu toate acestea, dacă liderul deviază de la trasa ideală sau într-un mod imprevizibil, chaser-ul ar putea fi exonerat de vină.

8.3 Responsabilitate comună sau lipsa de vină

În unele cazuri, ambii piloți pot împărți responsabilitatea pentru contact, sau incidentul poate fi considerat unul fără o vină clară. În aceste scenarii, arbitrii vor lua în considerare următorii factori:



Intenția pilotului: A fost contactul rezultatul unei conduceri agresive, dar corecte, sau a fost imprudent?

A existat vreo indicație de contact deliberat?

Condițiile pistei: Au existat condiții de circuit alunecos sau imprevizibil (din cauza vremii sau a altor factori) care au contribuit la contact?

Proximitatea și sincronizarea: A menținut chaser-ul o distanță adecvată pentru faza driftului, sau a fost prea agresiv? A condus liderul într-un mod previzibil și în limitele așteptate?

Punctele de clipping și zonele de decelerare: A urmat liderul trasa corectă și regulile de decelerare, iar chaser-ul a respectat spațiul necesar în aceste zone?

În cazurile în care ambii piloți sunt la fel de vinovați sau când condițiile care nu țin de ei (de exemplu, probleme cu suprafața pistei) au contribuit la contact, arbitrii pot decide ca niciun pilot să nu primească un scor de 0 puncte, iar run-ul poate fi reluat.

8.4 Decizii ale arbitrilor privind contactul

Arbitrii trebuie să ia în considerare mai mulți factori atunci când decid asupra unui incident de contact:

- Unghiul și momentumul: Unghiul la care mașinile au făcut contact este crucial. Un mic impact dintr-un unghi mic poate indica o competiție strânsă, în timp ce un impact mai puternic de obicei indică o eroare de pilotaj.
- Consecvența trasei și a vitezei: Arbitrii vor analiza dacă ambii piloți au fost consecvenți cu viteza și trasa lor. Dacă liderul și-a schimbat brusc trasa fără motiv, acesta ar putea fi de vină, chiar dacă chaser-ul a făcut contact.
- Limbajul corporal al mașinii: Arbitrii vor analiza și modul în care mașina reacționează după contact. Dacă liderul menține controlul în ciuda contactului sau dacă chaser-ul face o recuperare după un mic impact, aceasta ar putea afecta severitatea deciziei.

8.5 Circumstanțe speciale

Scenariul 1: Defecțiune mecanică ce duce la contact

- Dacă o defecțiune mecanică (de exemplu, o defecțiune a frânelor sau pierderea de putere) provoacă un contact, pilotul a cărui mașină a suferit defecțiunea poate primi un scor de 0 puncte pentru crearea unei situații periculoase. Cu toate acestea, arbitrii trebuie să verifice dacă defecțiunea a fost imprevizibilă și nu din cauza neglijenței (de exemplu, întreținere slabă a vehiculului).

Scenariul 2: Condiții meteorologice

- În condiții de ploaie sau alunecoase, se pot face concesii pentru un contact ușor care, în mod normal, nu ar avea loc în condiții uscate. Arbitrii pot fi mai indulgenți în astfel de cazuri, în funcție de modul în care ambii piloți gestionează condițiile dificile.

Capitolul 9: Repararea vehiculului după contact

9.1 Timp de reparație

Piloții au un timp alocat (de obicei 5 minute) pentru a repara vehiculul în cazul unor avarii minore din cauza contactului.

Reparația trebuie să fie finalizată în timpul alocat, altfel pilotul pierde run-ul.

Capitolul 10: Arbitrarea pe baza reluării video

10.1 Utilizarea reluării

Arbitrii pot solicita o reluare video pentru a clarifica orice incidente de contact sau abateri de la trasă. Arbitrii pot, de asemenea, compara run-urile liderului și ale chaser-ului pentru a determina corectitudinea deciziei.

Capitolul 12: Formatul calificărilor și al bătăliilor

11.1 Calificările

Fiecare pilot realizează două run-uri solo pentru a determina ordinea de start pentru battle-uri. Scorurile sunt bazate pe trasă, unghi și stil.

Piloții sunt clasificați și poziționați într-un bracket eliminatoriu pe baza scorurilor lor.



11.2 Battle-urile în bracket

Battle-urile urmează un format standard de eliminare, cu pilotul clasat cel mai sus fiind împerecheat cu cel clasat cel mai jos.

Competiția continuă până când rămâne un singur pilot, determinând câștigătorul.

Capitolul 11: Standardele de contestație

12.1 Depunerea unei contestații

Piloții care consideră că o decizie a fost incorectă pot depune contestație în termen de 30 de minute de la decizie –afișare clasamente

Contestațiile trebuie să fie depuse în scris la arbitrul relatii cu concurentii - CRO sau directorului de concurs și să includă motivul specific al dezacordului .

Nu se acceptă contestații la decizia judecătorilor .

Contestațiile se pot referi la starea tehnică a automobilului unui competitor - exemplu : date tehnice false , nefuncționare stopuri frâna sau de disciplina – altercatii între competitori sau competitori și oficiali, consum alcool sau doping .

Comisarii Sportivi se pot sesiza și din oficiu în cazul unor altercații disciplinare între competitori sau competitori si oficiali sau orice fel de personal implicat în desfășurarea organizatorică a evenimentului, inclusiv spectatori.