



Drift Masters Grand Prix 2017

**Zasady sędziowania kwalifikacji i przejazdów
finałowych w sezonie 2017**



Opracował:
Sędzia Główny DMGP
Arkadiusz Dudko
Email: arkadiusz.dudko@driftmasters.gp

1. Kwalifikacje

1.1. W przejeździe kwalifikacyjnym oceniane są: linia przejazdu, kąt wychylenia auta, średnia prędkość wyznaczonego odcinka trasy.

1.2. Zawodnik może zdobyć maksymalnie 100 pkt za jeden przejazd kwalifikacyjny.

Na sumę 100 pkt składa się maksymalnie:

a. 60 pkt - za linię przejazdu,

b. 30pkt - za kąt wychylenia auta,

c. 10 pkt - za średnią prędkość wyznaczonego odcinka na trasie przejazdu i pracę gazem w odpowiednich strefach oznaczonych na briefingu

1.3. Linia przejazdu (60pkt) – Sędziowie wyznaczają na ocenianej trasie: zony zewnętrzne i clipping point'y wewnętrzne, za które przyznawane są punkty, których suma wynosi maksymalnie 60pkt. Rozkład punktów za poszczególne elementy linii przejazdu jest omawiany na briefingach. W zależności od konfiguracji trasy i pozycji wieży sędziowskiej, do oceny linii przejazdu sędzia główny może przydzielić dwóch sędziów. Szczegółowe kryteria oceny linii przejazdu (poszczególnych zon zewnętrznych i clipów wewnętrznych) będą omawiane na briefingu przed daną rundą.

1.4. Kąt wychylenia auta (30pkt) – Wyznaczony sędzia ocenia kąt wychylenia auta na całej długości ocenianej trasy. Ocena jest wartością obiektywną danego sędziego. Do oceny całkowitej brana jest również pod uwagę płynność „przekładek” jak i całego przejazdu. Szczegółowe kryteria oceny kąta wychylenia auta będą omawiane na briefingu.

1.5. Średnia prędkość (10pkt) Sędzia główny wyznacza odcinek trasy, na którym będzie dokonywany pomiar prędkości średniej jadącego auta. Pomiar będzie wykonywany za pomocą profesjonalnego urządzenia TAG Heuer. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia pomiaru prędkości za pomocą prędkościomierza ręcznego, który będzie mierzył tylko „prędkość wejścia”.

Sędziowie zaznaczą na trasie strefy „przyśpieszenia” (zielona linia) i „zwalniania” (Czerwona linia). Zawodnik powinien przestrzegać tych kryteriów celem uzyskania dobrego wyniku w kwalifikacjach.

Szczegółowe kryteria oceny i stref gazu będą omawiane na briefingu.

1.6. Zawodnik wykonuje dwa przejazdy kwalifikacyjne i ocena ostateczna to wynik lepszego przejazdu.

Za błąd zerowy uznaje się następujące zdarzenia (kryteria przyznawania błędu zerowego w ocenie przejazdu kwalifikacyjnego):

1. Uderzenie słupka postawionego na trasie przejazdu przodem bądź tyłem auta;
2. Uderzenie plastikowych separatorów lub separatora na wewnętrznej lub zewnętrznej części toru (przodem lub tyłem auta) – to uderzenie będzie interpretowane przez sędziów i może być ocenione na zero punktów.
3. Takie uderzenie betonowej bariery lub barier przodem lub tyłem auta, które w konsekwencji powoduje odprostowanie, spin, czy stratę kontroli nad samochodem. Kiss the Wall” (otarcie się tylnym zderzakiem o ścianę) nie jest błędem zerowym, a wręcz przeciwnie jest oceniany na plus
4. Wyjechanie dwoma kołami (tylnymi lub przednimi) poza linię zewnętrzną lub wewnętrzną trasy (jeżeli taka występuje)
5. Odprostowanie auta na trasie
6. Podsterowność auta na trasie
7. Wypadnięcie auta z trasy co najmniej dwoma kołami
8. Spin (obrócenie auta), również po za linią mety (minimum 30 metrów)
9. Zaprzestanie driftingu / poślizgu
10. Przejechanie na wprost linii rozpoczynającej strefę driftingu

3. Przejazdy finałowe w parach Top-32

Zadania zawodnika prowadzącego :

- Jechać linią kwalifikacyjną
- Jechać przejazd nie przeszkadzający zawodnikowi goniącemu
- Przestrzegać stref “przyśpieszania” i “zwalniania”

“Przejazd nie przeszkadzający goniącemu” to zaliczenie wszystkich zon, clipów, utrzymanie minimum stałej prędkości i/lub zwalnianie w dozwolonych miejscach co da goniącemu możliwość równego ataku na całej trasie.

“Przejazd przeszkadzający goniącemu” to taki w którym prowadzący popełnia wiele błędów. Nie przestrzega linii kwalifikacyjnej, stref wciśniętego gazu i odjętego gazu co powoduje trudność dla goniącego aby utrzymać się za prowadzącym.

Zadania zawodnika goniącego :

- Pojawić się swoim autem w proximity box
- Jechać blisko zawodnika prowadzącego najdłużej jak się da
- Kopiować kąt wychylenia lub jechać większym od prowadzącego
- Kopiować “przekładki” prowadzącego i jego linię przejazdu

Błędy zerowe (Kryteria przyznawania błędu zerowego w przyjazdach w parach)

1. Spin (obrócenie auta) na całej trasie zawodów
2. Spin po linii kończącej strefę oceniania (odległość minimum 30 metrów)
3. Odprostowanie samochodu
4. Podsterowność samochodu
5. Zaprzestanie jazdy w poślizgu
6. Uderzenie plastikowych separatorów lub separatora na wewnętrznej lub zewnętrznej części toru (przodem lub tyłem auta) przez zawodnika jadącego z przodu (jak mocne było uderzenie będzie interpretowane przez sędziów i zgodnie z tym odejmą punkty, łącznie z przyznaniem zera). Zawodnik jadący z tyłu ze względu na gorszą widoczność ma "taryfę ulgową" i jeżeli on również uderzy plastikowy separator sędziowie podejmą decyzję uwzględniając jak mocne było to uderzenie i odejmą mu odpowiednią ilość punktów łącznie z przyznaniem zera punktów. Dopuszcza się sytuacje, w której sędziowie nie odejmą punktów za uderzenie separatorów zawodnikowi uciekającemu gdy będzie to lekkie dotknięcie. Dopuszcza się sytuacje, w której sędziowie nie odejmą punktów za uderzenie separatorów zawodnikowi goniącemu jeżeli będzie to lekkie dotknięcie lub będzie to spowodowane jazdą zawodnika prowadzącego po za linią kwalifikacyjną.
7. Uderzenie słupka lub słupków ustawionych na trasie (przodem lub tyłem auta) przez zawodnika jadącego z przodu. Zawodnik jadący z tyłu ze względu na gorszą widoczność ma "taryfę ulgową" i jeżeli on również uderzy słupek sędziowie podejmą decyzję uwzględniając to jak mocne było to uderzenie i odejmą mu odpowiednią ilość punktów łącznie z przyznaniem zera punktów. Dopuszcza się sytuacje, w której sędziowie nie odejmą punktów za uderzenie słupka lub słupków zawodnikowi goniącemu jeżeli będzie to spowodowane jazdą zawodnika prowadzącego po za linią kwalifikacyjną.
8. Uderzenie betonowej bariery lub barier przodem lub tyłem auta, które w konsekwencji powoduje odprostowanie, podsterowność, spin, czy stratę kontroli nad samochodem. „Kiss the Wall” (otarcie się tylnym zderzakiem o ścianę) nie jest błędem zerowym, a wręcz przeciwnie jest oceniany na plus. Dopuszcza się przyznania zero punktów zawodnikowi jadącemu z przodu, jeżeli jego uderzenie w betonową barierę spowodowało odpadnięcie jego części samochodu przez co zawodnik jadący z tyłu nie mógł kontynuować jazdy w driftingu – sędziowie podejmą decyzję czy odpadająca część uniemożliwiła jazdę zawodnikowi z tyłu.
9. Wyjechanie dwoma kołami (tylnymi lub przednimi) poza linie zewnętrzną lub wewnętrzną trasy (jeżeli taka występuje)
10. Wypadnięcie auta z trasy co najmniej dwoma kołami
11. Uderzenie przez zawodnika jadącego z tyłu auta zawodnika jadącego z przodu i spowodowanie tym uderzeniem błędu zawodnika jadącego z przodu - skutkuje przyznaniem zera punktów zawodnikowi jadącemu z tyłu. Zawodnik jadący z przodu musi kontynuować jazdę po uderzeniu przez zawodnika jadącego z tyłu chyba, że w wyniku uderzenia jego samochód uległ awarii. (Sędziowie podejmują decyzję uwzględniając to jak mocne było to uderzenie i odejmują odpowiednią ilość punktów łącznie z przyznaniem zera punktów)

12. Nie pozostawienie przez zawodnika jadącego z tyłu odpowiednio dużo wolnej przestrzeni na przełożenie auta jadącego z przodu (w tym również doprowadzenie przez to do kolizji) skutkuje przyznaniem zera punktów zawodnikowi jadącemu z tyłu.

13. W przypadku falstartu sędziowie ogłaszają powtórkę biegu. W sytuacji ponownego popełnienia falstartu przez tego samego zawodnika w danym biegu sędziowie przyznają mu zero punktów.

14. W przypadku wprowadzenia „szykany” startowej na trasie, jeżeli zawodnik prowadzący potrąci dwukrotnie słupek formujący otrzyma zero punktów. Po pierwszym potrąceniu tej „szykany” sędziowie przyznają powtórzenie startu.

15. Spóźnione rozpoczęcie driftingu (minięcie linii lub odcinka na trasie wskazującego miejsce rozpoczęcia driftingu) będzie skutkowało przyznaniem zera punktów.

16. Hamowanie lewą nogą przez dłuższy okres czasu przez zawodnika prowadzącego jest zabronione i skutkuje obniżeniem punktów za przejazd łącznie z otrzymaniem zera punktów.

17. **Proximity box:** Odcinek na trasie wyznaczony przez sędziów, w którym muszą znaleźć się obydwa auta w momencie rozpoczęcia driftingu. Jeżeli auto goniące nie pojawi się choćby przednim zderzakiem w wyznaczonym boxie sędziowie przyznają mu zero punktów. Dopuszcza się wyznaczenia więcej niż jednego odcinka „proximity box” na trasie.

18. **Nieczyste zagrania:** Sędziowie mają prawo podjąć decyzję o odjęciu punktów lub nawet przyznania zero punktów zawodnikowi, który w ich ocenie robi tzw. „trick'i” czy „nieczyste zagrania” w stosunku do drugiego zawodnika

19. **Wyprzedzanie** w strefie punktowanej jest zabronione i skutkuje przyznaniem zera punktów zawodnikowi goniącemu, jeżeli popełni ten błąd. Wyprzedzenie jest możliwe wyłącznie w sytuacji, gdy zawodnik jadący z przodu popełni błąd zerowy i spowoduje zagrożenie zderzenia z zawodnikiem jadącym z tyłu; w takim przypadku zawodnik jadący z tyłu ma prawo wyprzedzić, aby uniknąć zderzenia.

20. **Safe run** - W sytuacji kiedy zawodnik goniący mając przewagę po pierwszym biegu będzie gonił zachowawczo utrzymując duży dystans za zawodnikiem uciekającym sędziowie mogą powtórzyć ten bieg. Jeżeli zawodnik goniący powtórzy przejazd zachowawczy, sędziowie przyznają mu zero punktów.

Przepisy ogólne

Zasady sędziowania, o których mowa obowiązują podczas każdej z rund zawodów DMGP w sezonie 2017.

Możliwe jest wprowadzenie dodatkowych kryteriów oceniania, które określone zostaną szczegółowo podczas briefingów danej rundy zawodów.

Jeżeli specyfika warunków zewnętrznych, atmosferycznych, obiektu, trasy zawodów odbiega od standardów DMGP dopuszcza się doprecyzowanie zasad oceny sędziowskiej, szczegóły te zostaną omówione podczas briefingu danej rundy zawodów.

Każdy sędzia ma prawo do własnej oceny i interpretacji zdarzeń podczas oceniania przebiegu zawodów.