



A. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ DRIFT AUTO 2014

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

- Έναρξη Εγγραφών Συμμετοχής – Δημοσίευση Ειδικού Κανονισμού
- Λήξη Εγγραφών Συμμετοχής για κανονικό παράβολο συμμετοχής
- Άνοιγμα της πίστας για άφιξη
- Διοικητικός Έλεγχος (Διανομή αριθμών συμμετοχής, κλπ)
- Έλεγχος Εξακρίβωσης
- Υποχρεωτική ενημέρωση αγωνιζομένων
- Δημοσίευση Πίνακα Εκκινούντων
- Εκκίνηση
- Τερματισμός
- Τελικός Τεχνικός Έλεγχος
- Δημοσίευση Αποτελεσμάτων
- Απονομή Επάθλων

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Η Γραμματεία του Αγώνα θα λειτουργεί ... (πρέπει να αναφερθούν οι μέρες, οι ώρες και οι τόποι που θα λειτουργεί).

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή επαφή με τη Γραμματεία του αγώνα για να παραλαμβάνουν

τα δελτία πληροφοριών.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ

Να αναφέρετε τις ημερομηνίες και τους τόπους που θα βρίσκεται ο Επίσημος Πίνακας Ανακοινώσεων

(Εάν δεν είναι εκ των προτέρων γνωστό μπορεί να ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών).

Υποχρεωτική ενημέρωση των αγωνιζομένων (briefing)

Ο Αλυτάρχης υποχρεούται να καλέσει τους αγωνιζόμενους σε συνάντηση πριν την εκκίνηση

του αγώνα.

Η παρουσία του οδηγού, ή σε περίπτωση ανώτερης βίας, ενός εκπροσώπου του, είναι υποχρεωτική και θα τιμωρείται

με πιθανό αποκλεισμό. .

Οι αγωνοδίκες (που είναι υποχρεωμένοι να ζητούν τις παρουσίες στη συνάντηση αυτή) θα επιβάλλουν υψηλά χρηματικά

πρόστιμα.

Στο Συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα πρέπει να αναφέρεται ο τόπος και ο χρόνος της υποχρεωτικής αυτής ενημέρωσης.

ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο Οργανωτής ... (αναφέρεται το όνομα της Λέσχης που οργανώνει τον αγώνα) μετά από έγκριση της ΟΜΑΕ οργανώνει τον ... (αναφέρεται η ονομασία του αγώνα), ο οποίος θα διεξαχθεί ... (αναφέρεται η ημερομηνία του αγώνα).

Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις:

α. Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.

β. Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΟΜΑΕ και των Εγκυκλίων της.

γ. Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.

δ. Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού) και των

παραρτημάτων

ε. Του τεχνικού κανονισμού αγώνων Drift

Σημείωση : Ο συμπληρωματικός κανονισμός υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΕΠΑ-ΟΜΑΕ και

σε συνδυασμό με τον γενικό κανονισμό (τον οποίο και συμπληρώνει), αποτελεί τον κανονισμό του αγώνα. Πρέπει να

υποβάλλεται για έγκριση 2 μήνες πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του.

Σε περίπτωση που ο συμπληρωματικός κανονισμός τροποποιεί τον γενικό, μαζί με την υποβολή του προς έγκριση, απαιτείται

να υποβάλλεται και συνοδευτική επιστολή στην οποία να αναφέρονται σαφώς τα άρθρα που τροποποιούνται και ο λόγος για τον

οποίον αιτείται η τροποποίηση.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος ...

Μέλη

ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πρόεδρος Αγωνοδικών (Απαραίτητα άτομα από τον κατάλογο Αγωνοδικών της ΟΜΑΕ)

Αγωνοδίκες (Απαραίτητα άτομα από τον κατάλογο Αγωνοδικών της ΟΜΑΕ)

Παρατηρητής (Ορίζεται από την ΟΜΑΕ)

Αλυτάρχης (Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο Αλυταρχών της ΟΜΑΕ)

Γραμματέας του αγώνα

Τεχνικός έφορος (Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο Τεχνικών Εφόρων της ΟΜΑΕ)

Υπεύθυνος Ασφαλείας

Επικεφαλής Γιατρός

Η Προϊστάμενη Αρχή, η διοργανώτρια Λέσχη, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα δεν φέρουν

καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από

αυτές τις δραστηριότητες

ΓΕΝΙΚΑ

Ο αγώνας περιλαμβάνεται: (αναφέρονται οι τίτλοι για τους οποίους μετράει ο αγώνας).

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Οι αγώνες Drift είναι αγώνες πισωκίνητων αυτοκινήτων που γίνονται σε ορισμένες διαδρομές μήκους περίπου 400 μέτρων, όπου περιλαμβάνουν δύο ή περισσότερες στροφές. Οι αγωνιζόμενοι βαθμολογούνται από μία επιτροπή κριτών, με κριτήρια την ταχύτητα, την γωνία πλαγιολίσθησης, την αγωνιστική γραμμή, το στυλ και το πάθος τους κατά την οδήγηση.

ΠΙΣΤΕΣ - ΚΡΙΤΕΣ

Θέση: (Τοποθεσία)

Τηλέφωνο: (Αριθμός τηλεφώνου)

Φαξ: (Αριθμός fax)

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: (Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο)

Μήκος της διαδρομής: (... μέτρα)

Πλάτος της διαδρομής: (... μέτρα)

Οι πίστες μόνιμες ή προσωρινές που μπορούν να τελέσουν αγώνες Drift πρέπει να διαθέτουν διαδρομή μεγαλύτερη των 400m και ελάχιστου πλάτους 7m για μονά περάσματα και 9 μέτρα για διπλά περάσματα.

Σε όλο το διάστημα της διαδρομής που θα υπάρχουν θεατές και σε ελάχιστη απόσταση 5 μέτρων, εφόσον δεν υπάρχει υψομετρική διαφορά, από το όριο της θα υπάρχουν προστατευτικά αντικείμενα ύψους τουλάχιστον 80 πόντων, βάρους τουλάχιστον 500 κιλών έκαστο, τοποθετημένα στην σειρά με απόσταση μεταξύ τους όχι μεγαλύτερη του 1,5 μέτρων το ένα από το άλλο. Συνιστανται σάκοι οικοδομικών υλικών(big bag) γεμισμένοι με χώμα ή άμμο ή τσιμεντένια jersey. Σε περιπτώσεις που οι θεατές θα βρίσκονται στην εξωτερική περιοχή της στροφής, στο μήκος των θεατών θα τοποθετούνται διπλές σειρές προστατευτικών.

Επίσης πρέπει να υπάρχει ικανή περίφραξη που θα εμποδίσει τους θεατές να εισέλθουν

στον αγωνιστικό χώρο και θα οριοθετήσει την περιοχή που επιτρέπεται η πρόσβαση τους. Η περίφραξη μπορεί να είναι κινητή ή μόνιμη με κάγκελα ελάχιστου ύψους 1,2μ.

Ο χώρος της εκκίνησης πρέπει να είναι ευκρινός σηματοδοτημένος. Ο τερματισμός πρέπει να σηματοδοτείται με κορίνες,

πάνω που θα αναγράφει «ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ» και σημαίες τερματισμού.

Μετά τον τερματισμό ο οδηγός πρέπει υποχρεωτικά να μπει σε φάση επιβράδυνσης.

Μη συμμόρφωση με αυτό θα του επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

Μετά τον τερματισμό πρέπει να υπάρχουν κορίνες ανά 10 μέτρα που θα οδηγούν στην αρχή της διαδρομής ή στα pits.

Αυτοκίνητα που κινούνται με ταχύτητα πάνω από 20km/h εκτός αγωνιστικής διαδρομής θα δέχονται ποινή από τους αγωνοδίκες.

Όλες οι πίστες που θα γίνονται αγώνες ή παιδιές Drift θα παίρνουν έγκριση από την ΟΜΑΕ, τόσο για τα μέτρα προστασίας

των αγωνιζομένων, όσο και των θεατών, με αποστολή Email, τουλάχιστον 1 μήνα πριν την ημέρα διεξαγωγής του αγώνα,

της κάτοψης του χώρου που θα διοργανωθεί ο αγώνας από το Google Earth με αποτυπωμένη την πλήρη χωροθέτηση

του χώρου. Δηλαδή η διαδρομή, η φορά του, η εκκίνηση, ο τερματισμός, οι επισκέψιμοι χώροι από τους θεατές,

η περίφραξη του αγωνιστικού χώρου, η είσοδος και η έξοδος των συμμετεχόντων αυτοκινήτων στον αγωνιστικό χώρο,

η τοποθέτηση του νοσοκομειακού και πυροσβεστικού οχήματος, τα paddocks, η γραμματεία του αγώνα, το πάρκινγκ

των θεατών και γενικά ότι άλλο τοποθετείται στον χώρο τέλεσης του αγώνα.

Στο Drift πρέπει να υπάρχουν οι κάτωθι κριτές:

Κριτής διαχωρισμού διαδρόμων

Κριτής ταυτοπροσωπίας αγωνιζομένων

Κριτής εισόδου στο χώρο εκκίνησης

Κριτές στα Κ

Κριτής επιτήρησης των διαδρομών επιβράδυνσης και επιστροφής

1.1 Δικαίωμα συμμετοχής

Δικαίωμα συμμετοχής έχει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει εν ισχύει άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών και έγκυρο δελτίο αθλητή, σύμφωνα με τις εγκυκλίους της ΟΜΑΕ.

Εάν ο διαγωνιζόμενος είναι νομικό ή φυσικό πρόσωπο και δεν επιβαίνει του αυτοκινήτου κάθε υποχρέωση του βαρύνει απόλυτα, αλληλέγγυα και αδιαίρετα τον οδηγό που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής.

Μετά την υποβολή της δήλωσης, δεν επιτρέπεται η τροποποίηση της, εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τον κανονισμό του αγώνα. Ο αγωνιζόμενος, μπορεί όμως να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε με άλλο της ίδιας κλάσης μέχρι

τον έλεγχο εξακρίβωσης.

Η υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι ο συμμετέχων και /ή ο οδηγός αποδέχεται ανεπιφύλακτα τον κανονισμό του αγώνα και παραδέχεται ότι οι καθιερωμένες από τον ΔΑΚ και ΕΑΚ δωσιδικίες, ισχύουν αποκλειστικά για κάθε θέμα που αφορά τον αγώνα.

Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα να μη δεχθεί περισσότερες από εξήντα (60) συμμετοχές και λιγότερες από δέκα πέντε (15).

Εάν κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης ένα αυτοκίνητο δεν ανταποκρίνεται στην κλάση που έχει εγγραφεί, το αυτοκίνητο αυτό μπορεί μετά από πρόταση των τεχνικών εφόρων και απόφαση αγωνοδικών να μεταφερθεί στην κλάση που ανταποκρίνεται ή να μη γίνει αποδεκτό.

1.2 Παράβολα συμμετοχής

Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με Εγκύκλιο της ΟΜΑΕ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση

των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΟΜΑΕ.

Η δήλωση συμμετοχής δε γίνεται δεκτή, αν δε συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, την άδεια κυκλοφορίας ή τον τίτλο ιδιοκτησίας του οχήματος, την άδεια οδήγησης του οδηγού και τον Α/Μ αθλητή από την ΟΜΑΕ.

Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και ασφάλιση των αγωνιζόμενου που καλύπτει αστική ευθύνη προς τρίτους. Η ασφάλιση αυτή ισχύει σε όλη τη διάρκεια του αγώνα από τη στιγμή της εκκίνησης τους και παύει να ισχύει με τη λήξη της προθεσμίας υποβολής ένστασης ή διαφορετικά από τη στιγμή εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν.

1.3 Τροποποιήσεις ειδικού κανονισμού

Ο αγωνοδίκης σύμφωνα με τα άρθρα 66 και 141 του ΕΑΚ έχει το δικαίωμα με απόφασή του, να τροποποιεί τις διατάξεις του ειδικού κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιασθούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.

Κάθε σχετική τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα γίνεται γνωστή με αριθμημένα και χρονομετρημένα δελτία πληροφοριών που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ειδικού κανονισμού. Τα δελτία θα τοιχοκολληθούν στη Γραμματεία και στους πίνακες ανακοινώσεων του αγώνα.

2.1 Σκέλη αγώνα

Ο αγώνας αποτελείται από τρία κυρίως σκέλη.

Στο 1^ο σκέλος πραγματοποιείται ο τεχνικός και διοικητικός έλεγχος, το briefing των οδηγών, αλλά και προπόνηση με την μορφή μονών ή διπλών περασμάτων.

Στο 2^ο σκέλος, οι οδηγοί κάνουν 3 προκριματικούς γύρους, όπου βαθμολογούνται από τους κριτές και κρατάνε το καλύτερό τους πέρασμα για να βγουν οι τελικές σχάρες που οδηγούν στις διπλές μάχες.

Στο 3ο, κύριο και τελευταίο σκέλος του αγώνα, πραγματοποιούνται οι διπλές μάχες όπου με την διαδικασία knock out καθορίζεται ο τελικός νικητής.

Η διαδικασία των σχαρών εκκίνησης των διπλών μαχών, γίνεται σύμφωνα με το **παράρτημα Α.**

Με κριτήριο τα βαθμολογημένα περάσματα δημιουργείται μία κατάταξη, όπου ορίζει την σειρά στις σχάρες εκκίνησης των διπλών μαχών. Τα ζευγάρια στις σχάρες βγαίνουν με τον εξής τρόπο: ο 1^{ος} με τον τελευταίο, ο 2^{ος} με τον προτελευταίο, ο 3^{ος} με τον 3^ο από το τέλος κτλ. Σε κάθε φάση των σχαρών, οι μισοί οδηγοί περνούν στην επόμενη φάση, μέχρι τον τελικό. Στον τελικό καθορίζεται ο νικητής, ενώ οι οδηγοί μέχρι την 16^η θέση παίρνουν βαθμούς.

2.2 Κριτική επιτροπή

Η επιτροπή βαθμολόγησης αποτελείται από 2 έως 4 κριτές ανάλογα με την πίστα και τις ανάγκες της, οι οποίοι βαθμολογούν βασικές αρχές που ακολουθούνται και αποτελούν κριτήρια βαθμολόγησης για κάθε οδηγό.

2.3 Κριτήρια βαθμολόγησης μονών κατατακτῆριων περασμάτων

Το drift είναι οριακή οδήγηση, όπου το αυτοκίνητο πλαγιολισθαίνει πάνω από το όριο της πρόσφυσης των πίσω τροχών και παράγει μοναδικό θέαμα, καπνό, γωνίες, ταχύτητα και πίεση στο αντίπαλο του. Σκοπός των οδηγών, είναι να πλαγιολισθαίνουν την προτεινόμενη γραμμή από τους κριτές, με την μεγαλύτερη γωνία, ταχύτητα, ομαλότητα, γρήγορες αλλαγές πορείας, καπνό και θέαμα. Η κριτική επιτροπή σύμφωνα με τα πιο κάτω κριτήρια βαθμολογεί τόσο στα μονά όσο και στα διπλά περάσματα.

Στα μονά βαθμολογημένα περάσματα το άριστα είναι οι 100 βαθμοί. Ο οδηγός κάνει μέχρι 3 βαθμολογημένα περάσματα χωρίς γύρο warmup, όπου μετράει το καλύτερο πέραςμα του, που τελικά τον κατατάσει στις σχάρες για τις διπλές μάχες. Κατά την διαδικασία των μονών περασμάτων το κάθε αυτοκίνητο μπορεί να επιτρέψει στα πιτς μόνο μία φορά και μόνο για διόρθωση μηχανικής βλάβης ή σοβαρό πρόβλημα με τα ελαστικά, π.χ. αποκόλληση γόμας. Τότε θα συνεχίσει τα υπόλοιπα περάσματα του, αφού τελειώσουν τα περάσματα των υπόλοιπων οδηγών.

Η σειρά εκκίνησης των βαθμολογημένων είναι στην κρίση του κριτή και εξαρτάται από την διαδρομή και τον εκάστοτε χώρο στην εκκίνηση. Η διαδικασία που αποφασίζεται πρέπει να εξηγείται αναλυτικά στην ενημέρωση των οδηγών, πριν τα βαθμολογημένα.

Το 30% της βαθμολογίας έχει να κάνει με το κριτήριο 2.3.1 (Αγωνιστικές γραμμές, Clipping points και Drift Zones), 30% έχει να κάνει με το κριτήριο 2.3.2 (Γωνία πλαγιολίσθησης – Μεταφορές βάρους), 30% έχει να κάνει με το κριτήριο 2.3.3 (Ροή – ταχύτητα) και 10% έχει να κάνει με το κριτήριο 2.3.4 (Συνολική εντύπωση).

Σε περίπτωση που το αυτοκίνητο χάσει τον έλεγχο – τετ α κε, βγεί με 3 ρόδες εκτός διαδρομής ή υποστρέψει έντονα, τότε βαθμολογείτε με 0. Σε πίστες, διαδρομή θεωρείται και το curb, εκτός αν η κριτική επιτροπή θεωρήσει αλλιώς και το εξηγήσει αναλυτικά στην ενημέρωση οδηγών.

2.3.1 Αγωνιστικές γραμμές, Clipping points και Drift Zones

Η διαδρομή των αγώνων drift πρέπει να περιγράφεται αναλυτικά από την κριτική επιτροπή στους οδηγούς, στο 1^ο briefing πριν την προπόνηση. Εκεί οι κριτές θα εξηγούν τόσο τις ιδανικές γραμμές που θέλουν τους οδηγούς να κινούνται, αλλά και αν υπάρχουν clipping points και drift zones. Τα πρώτα ορίζουν τις εσωτερικές περιοχές όπου το εμπρός μέρος του αυτοκινήτου πρέπει να περνάει σε απόσταση που ορίζεται από τους κριτές, ενώ τα δεύτερα είναι εξωτερικές περιοχές της διαδρομής, όπου το πίσω μέρος του αυτοκινήτου

πρέπει να περνάει σε απόσταση που ορίζεται από τους κριτές. Το πετυχημένο πέρασμα από αυτά διαμορφώνει την βαθμολογία των κριτών όσο αφορά τις γραμμές. Τα clipping points και drift zones δεν είναι υποχρεωτικά και υπάρχουν για να βοηθήσουν τους οδηγούς για να ακολουθήσουν την προτεινόμενη γραμμή και τους κριτές για καλύτερη βαθμολόγηση. Οι οδηγοί λοιπόν θα πρέπει να περνάνε τα αυτοκίνητά τους συνέχεια πάνω από αυτές τις γραμμές με την μεγαλύτερη ταχύτητα και τις μέγιστες δυνατές γωνίες driftαρίσματος. Οι παραπάνω αγωνιστικές γραμμές είναι τρομερά σημαντικές για ένα πετυχημένο driftαρίσμα, κάτι η απόκλιση από αυτές αφαιρεί βαθμούς από το πέρασμα. Επίσης το επιτυχημένο πέρασμα από drift zone ή clipping point απαιτεί μεγάλη ταχύτητα, γωνία και ομαλή οδήγηση. Κάθε προσπάθεια του οδηγού να φτάσει το clipping point με μη αναγκαία φρεναρίσματα ή μείωση στην γωνία θα αφαιρεί πόντους. Στην περίπτωση που ο οδηγός ακουμπήσει τις κορίνες που οριοθετούν τα clipping points ή τα drift zones επίσης μειώνεται η βαθμολογία, ανάλογα με τον τρόπο που τα ακούμπησε. Για παράδειγμα αν ακουμπήσει ένα drift zone ελάχιστα με τον πίσω προφυλακτήρα, τότε μειώνονται ελάχιστοι πόντοι από την μέγιστη βαθμολογία του drift zone, ενώ άμα το ακουμπήσει με το πλαινό φτερό, τότε μηδενίζεται η βαθμολογία του drift zone.

2.3.2 Γωνία πλαγιολίσθησης – Μεταφορές βάρους

Η γωνία πλαγιολίσθησης είναι η γωνία που έχει το αυτοκίνητο σε σχέση με την πορεία του. Ζητούμενο από τους οδηγούς είναι να πλαγιολισθαίνουν όσο νωρίτερα πριν την είσοδο της στροφής με την μεγαλύτερη ταχύτητα. Σημαντική είναι η γωνία από την είσοδο μέχρι την κορυφή της κάθε στροφής, όπου το αυτοκίνητο πρέπει να πιάνει τη μέγιστη γωνία πλαγιολίσθησης από την αρχή και βίαια και όχι να την αυξάνει σταδιακά με τη βοήθεια της δύναμής του. Η άυξηση της γωνίας με την δύναμη, αποτελεί συντηρητική οδήγηση και αφαιρεί πόντους. Επίσης, η υπερβολική γωνία πλαγιολίσθησης στις εξόδους των στροφών που μειώνουν την ταχύτητα του αυτοκινήτου μπορεί να μειώσουν την βαθμολογία. Τεράστια σημασία παίζει η εναλλαγή πορείας του αυτοκινήτου. Βίαιες και οριακές, γρήγορες και στο σωστό σημείο της πίστας, βαθμολογούνται θετικά. Εδώ φαίνεται και η ικανότητα του οδηγού να ελέγχει με επιδεξιότητα το αυτοκίνητό του, πραγματοποιώντας απότομες μεταφορές βάρους. Οι γρήγορες και ακριβείς εναλλαγές βάρους του αυτοκινήτου παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στη βαθμολογία του οδηγού και οι οδηγοί που τις πετυχαίνουν με επιτυχία έχουν το πλεονέκτημα στη βαθμολόγησή τους. Επίσης, οι ελιγμοί αυτοί πρέπει να γίνονται με απόλυτο έλεγχο και ασφάλεια στον ελάχιστο χρόνο, δείχνοντας στους κριτές ότι υπάρχει ακρίβεια χειρισμών και σιγουριά κινήσεων. Όταν δίνεται η εντύπωση ότι κάποια πράγματα γίνονται τυχαία και χωρίς απόλυτο έλεγχο από τον οδηγό ή όταν ο οδηγός χρησιμοποιεί πολύ το χειρόφρενο και τα φρένα, χωρίς λόγο στις μεταφορές βάρους, τότε αφαιρούνται βαθμοί.

2.3.3 Ροή - ταχύτητα

Η ταχύτητα παίζει σημασία σε όλη τη διαδρομή. Μπορεί δειγματοληπτικά οι κριτές να μετρούν την ταχύτητα σε διάφορα μέρη της διαδρομής και ειδικά στην είσοδο των στροφών, ή στις περιοχές μεταφοράς βάρους, όπου φαίνεται πόσο επιθετικά οδηγεί ο οδηγός. Η ταχύτητα του drift είναι πολύ σημαντική, αφού όσο υψηλότερη είναι και όσο ταχύτερα γίνονται όλα, τόσο πιο δύσκολο και επιδέξιο είναι και το έργο του οδηγού. Επίσης, πολύ σημαντική είναι και η ροή του οδηγού στο βαθμολογημένο κομμάτι. Επιβραδύνσεις στη ροή, απότομα φρεναρίσματα και περιττά χειρόφρενα είναι σημεία που αφαιρούν βαθμούς. Η χρήση χειροφρένου χωρίς λόγο, δείχνει αδυναμία ελέγχου και

ταχύτητας στο πέρασμα και επιφέρει μείωση στην βαθμολογία. Επίσης, πολλές φορές βλέπουμε την περιττή χρήση χειροφρένου στην μεταφορά βάρους και ιδιαίτερα πριν από αυτή. Πολλοί οδηγοί τραβούν χειρόφρενο για να μειώσουν την ταχύτητα τους και να κάνουν τη μεταφορά. Ιδανικά, η αλλαγή πορείας γίνεται χωρίς τη χρήση χειροφρένου και η μορφή της επόμενης στροφής δείχνει αν χρειάζεται η μετέπειτα χρήση του.

2.3.4 Συνολική εντύπωση

Η συνολική εικόνα και εντύπωση παίζει και αυτή το ρόλο της στη βαθμολογία των οδηγών και έχει να κάνει με τα θεωρητικά όρια που θα φτάσουν ή και θα ξεπεράσουν οι οδηγοί κατά τη διάρκεια του περάσμάτος τους. Συντηρητικά περάσματα με όχι οριακές ταχύτητες, μέτριες εναλλαγές πορείας, ακόμη και αν έχουν καλές γραμμές δεν εντυπωσιάζουν τους κριτές. Σημαντικός παράγοντας στην βαθμολογία είναι η είσοδος των αυτοκινήτων στις στροφές, η οριακή κατάσταση και όχι η έξοδος των στροφών και η πλαγιολίσθηση ισχύος. Επίσης, αυτοκίνητα με πολύ υψηλή ιπποδύναμη που δεν «εκμεταλεύονται» την ιπποδύναμη τους θα βαθμολογηθούν με χαμηλότερη βαθμολογία. Στον αντίποδα, η πάνω από τα όρια οδήγηση ενός αυτοκινήτου θα αξιολογηθεί θετικά από την κριτική επιτροπή. Η ομαλή οδήγηση, το σταθερό τιμόνι και γκάζι, χωρίς περιττές διορθώσεις, θα αξιολογηθούν θετικά στη βαθμολόγηση.

Όλα τα παραπάνω ισχύουν τόσο στα μονά βαθμολογημένα περάσματα αλλά και στα διπλά περάσματα.

2.4 Κριτήρια βαθμολόγησης διπλών περασμάτων

Στα διπλά περάσματα τα αυτοκίνητα καλούνται να κινηθούν στην διαδρομή σε ζευγάρια.

Οι μάχες ανά ζευγάρι είναι δύο και κρίνονται ως σύνολο.

Οι βαθμοί που μοιράζονται οι δύο οδηγοί είναι 10 και δίνονται συγκριτικά. Οι κριτές μπορούν να δώσουν ακαίρεες βαθμολογίες π.χ. 6-4, αλλά και δεκαδικές π.χ. 4,5 – 5,5. Στο τέλος των δύο μαχών οι κριτές προσθέτουν τους βαθμούς των οδηγών, ώστε να προκύψει νικητής. Για να υπάρξει νικητής, η διαφορά βαθμών μεταξύ των δύο οδηγών στο σύνολο πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 1 βαθμό. Οι κριτές έχουν δικαίωμα να ανακοινώσουν το ακριβές αποτέλεσμα και τον νικητή της διπλής μάχης στο τέλος και των δύο περασμάτων, ενώ από την μία μάχη στην άλλη να αναφέρουν ποιος οδηγός έχει το πλεονέκτημα.

Σε περίπτωση ισοβαθμίας των δύο πρώτων μαχών, δίνεται επανάληψη, δηλαδή sudden death. Τότε οι οδηγοί ξαναπραγματοποιούν 2 μάχες με την ίδια σειρά εκκίνησης. Σε περίπτωση δεύτερης ισοβαθμίας, οι κριτές δίνουν ξανά μία τελευταία επανάληψη. Στο τέλος του 2^{ου} sudden death οι κριτές προσθέτουν τους βαθμούς από τους αγωνιζόμενους στις συγκεκριμένες έξι μάχες και ο νικητής προκύπτει από το μεγαλύτερο άθροισμα βαθμών στις έξι αυτές μάχες. Ο οδηγός που κερδίζει, περνάει στην επόμενη φάση.

Πριν από τις δύο μάχες οι κριτές μπορούν να δώσουν ένα πέρασμα warm up, γεγονός που θα το εξηγούν στην ενημέρωση των οδηγών. Αν κρίνουν ότι ο χρόνος δεν επαρκεί για τις διπλές μάχες, τότε μπορούν να μην δίνουν warm up πριν από αυτές, αρκεί να ορίσουν μία περιοχή warm up, όπου οι οδηγοί μπορούν με μικρούς κύκλους ή οχτάρια να ζεστάνουν τα ελαστικά τους. Μεταξύ των sudden death δεν υπάρχει διαδικασία περάσματος warm up.

2.4.1 Εκκίνηση διπλών μαχών

Στην πρώτη μάχη μπροστά ξεκινάει ο οδηγός με την καλύτερη βαθμολογία στα βαθμολογημένα περάσματα, ενώ στη δεύτερη μάχη η σειρά εκκίνησης αντιστρέφεται. Το ποιος οδηγός ξεκινάει αριστερά και ποιος δεξιά εξαρτάται από την διαδρομή και θα

αναφέρεται αναλυτικά στην ενημέρωση των οδηγών πριν τις διπλές μάχες.

Οι οδηγοί ξεκινούν από την γραμμή εκκίνησης δίπλα δίπλα. Ειδοποιούν τον αφέτη ότι είναι έτοιμοι και με το παράγκελμα του, επιταχύνουν ομαλά μέχρι την κορίνα πλήρους επιτάχυνσης. Εκεί οι οδηγοί επιταχύνουν με πλήρη ισχύ και λαμβάνουν την θέση τους πριν την περιοχή πλαγιολίσθησης, δηλαδή πριν την πρώτη στροφή. Σκοπός της εκκίνησης είναι να βρεθούν τα αυτοκίνητα, το δυνατόν πιο κοντά στην περιοχή πλαγιολίσθησης και στην σωστή θέση. Δηλαδή το αυτοκίνητο που ακολουθεί την μάχη πρέπει να βρεθεί πίσω από το αυτοκίνητο που προπορεύεται στην μάχη. Οι κριτές θα ξεκαθαρίζουν στην ενημέρωση των οδηγών τυχόν αποκλίσεις από αυτό τον κανόνα. Το ελάχιστο επιτρεπτό, που η κριτική επιτροπή θα μπορεί να δεχτεί και θα το εξηγήει αναλυτικά στην ενημέρωση των οδηγών, είναι πριν την ζώνη πλαγιολίσθησης η εμπρός ρόδα του αυτοκινήτου που ακολουθεί να βρεθεί στην πίσω ρόδα του αυτοκινήτου που προηγείται. Η παραχώρηση αυτή μπορεί να γίνει σε διαδρομές που το πλάτος το επιτρέπει. Σε καμία περίπτωση ο οδηγός που ακολουθεί δεν πρέπει να εμποδίζει τον οδηγό που προηγείται να μην μπορεί να κάνει είσοδο με πλαγιολίσθηση. Σε περίπτωση ακουμπήματος ή τρακαρίσματος των δύο αυτοκινήτων σε αυτή την φάση, το φταίξιμο είναι του αυτοκινήτου που ακολουθεί. Σε περίπτωση που ο οδηγός που ακολουθεί θεωρήσει ότι ο οδηγός που προηγείται πάτησε γκάζι πριν την κορίνα επιτάχυνσης, τότε μπορεί αμέσως να αφήσει το γκάζι και να πατήσει φρένο, διακόπτοντας την μάχη. Οι κριτές θα κρίνουν αν συνέβει αυτό και τότε θα επαναλάβουν την συγκεκριμένη μάχη κάνοντας επιπληξη στον οδηγό που πάτησε γκάζι πριν την κορίνα επιτάχυνσης. Σε περίπτωση που αυτό ξανασυμβεί, οι κριτές έχουν το δικαίωμα να αφαιρέσουν πόντους από την μάχη ή να αποκλείσουν τον οδηγό που δεν εκκινεί σωστά. Αν ο οδηγός που ακολουθεί δεν φρενάρει αμέσως και πριν το σημείο που θα έχουν επιδείξει οι κριτές, τότε δέχεται την μάχη και πρέπει να καλύψει την όποια απόσταση μέσα στην διαδρομή. Στην διαδικασία των διπλών μαχών, ο κάθε οδηγός μπορεί να έχει ένα μηχανικό πριν την γραμμή εκκίνησης.

2.4.2 Κριτήρια βαθμολόγησης προπορευόμενου αυτοκινήτου

Στα διπλά περάσματα, το αυτοκίνητο που οδηγεί την μάχη πρέπει να κάνει ακριβώς ότι έχει ζητηθεί και στα μονά βαθμολογημένα περάσματα. Οι κριτές ζητάνε από το προπορευόμενο αυτοκίνητο στο ζευγάρι να πραγματοποιήσει το καλύτερο του μονό βαθμολογημένο πέραςμα. Όλα τα παραπάνω κριτήρια βαθμολόγησης ισχύουν και ο οδηγός θα πρέπει να λειτουργήσει σα να κάνει μονό πέραςμα. Σε περίπτωση που υπάρχει καταγραφή ταχύτητας στα βαθμολογημένα, οι κριτές θα βγάζουν τον μέσο όρο ταχυτήτων των περασμάτων των βαθμολογημένων, κάθε αγωνιζομένου. Αν υπάρχει στα διπλά σημαντική παρέκλιση στην ταχύτητα του προπορευόμενου αυτοκινήτου σε σχέση με αυτή του μέσου όρου του στα βαθμολογημένα περάσματα (άνω του 10%), αυτό του αφαιρεί βαθμούς.

Διαφορετική οδήγηση, όπως περιττά μπλοκαρίσματα τροχών, ξαφνικά φρένα χωρίς λόγο, αλλαγή αγωνιστικής γραμμής, μικρότερες γωνίες για να απομακρυνθεί από το αυτοκίνητο που ακολουθεί, θα αποτελούν μειονέκτημα στην βαθμολογία.

2.4.3 Κριτήρια βαθμολόγησης αυτοκινήτου που ακολουθεί

Το αυτοκίνητο που ακολουθεί, θα κριθεί ως προς την ικανότητά του να ακολουθήσει τον ρυθμό του πρώτου και να το συναγωνιστεί στα γενικά κριτήρια κρίσης του drift. Επιπλέον, βαθμοί θα δίνονται στο πίσω αυτοκίνητο εφόσον καταφέρει να βρίσκεται στην μικρότερη δυνατή απόσταση από το εμπρός αυτοκίνητο, με την ίδια ή και μεγαλύτερη γωνία, με τις ίδιες ή καλύτερες μεταφορές βάρους. Ελάχιστη μείωση της γωνίας του αυτοκινήτου που

ακολουθεί είναι αποδεχτή. Πιο κλειστή γραμμή, διορθώσεις και ισιώματα αφαιρούν πόντους από το αυτοκίνητο που ακολουθεί. Σημαντικό για την βαθμολογία αυτού του αυτοκίνητου είναι η πίεση και η κοντινή απόσταση. Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να πάρει πλεονέκτημα από τον αντιπαλό του και να βρεθεί σε πλεονεκτική θέση όταν αντιστραφεί η σειρά εκκίνησης. Η ιδανική απόσταση είναι ο εμπρός τροχός του αυτοκινήτου που ακολουθεί να βρίσκεται όσο πιο κοντά γίνεται στην πόρτα του αυτοκινήτου που προηγείται.

Μεγάλη σημασία παίζουν ο τρόπος, το σημείο και ο χρόνος που γίνονται οι μεταφορές βάρους του πίσω αυτοκινήτου σε σχέση με το προπορευόμενο και η πίεση που θα ασκήσει μετά από την μεταφορά. Μεταφορές που γίνονται πιο νωρίς σε χρόνο, πιο απότομες και με μεγαλύτερη γωνία από το ακολουθούμενο αυτοκίνητο, δίνουν πλεονέκτημα σε αυτό. Το αυτοκίνητο που ακολουθεί πρέπει να αφήνει χώρο στο προπορευόμενο αυτοκίνητο για να κάνει της μεταφορές βάρους.

Σε περίπτωση που το προπορευόμενο αυτοκίνητο κάνει λάθος, για παράδειγμα μειώσει την ταχυτητά του ή ισιώσει την γωνία του και εμποδίσει το αυτοκίνητο που ακολουθεί, το μειονέκτημα πάει στο προπορευόμενο αυτοκίνητο. Το μειονέκτημα γίνεται ακόμη μεγαλύτερο, όταν το αυτοκίνητο που ακολουθεί συνεχίσει την πλαγιολίσθηση και την σωστή γραμμή.

Γενικά η προσπέραση δεν είναι επιθυμητή. Μπορεί όμως να γίνει, μόνο εφόσον ο προπορευόμενος οδηγός κάνει σημαντικό λάθος, βγεί τελείως εκτός από την αγωνιστική γραμμή ή βγεί με τους 4 τροχούς εκτός πίστας. Η πρόσπεραση πρέπει να γίνει ομαλά με γωνία και συνεχόμενη ροή. Σε καμία περίπτωση που ο οδηγός που ακολουθεί με μικρότερη γωνία και κλειστές γραμμές δεν μπορεί να προσπεράσει. Σε αυτή την περίπτωση ο οδηγός πέρνει σημαντικό μειονέκτημα. Σε περίπτωση που ο οδηγός που ακολουθεί αποφασίσει να προσπεράσει, παίρνει ένα σημαντικό ρίσκο, καθώς εγκυμονεί ο κίνδυνος σύγκρουσης. Επίσης η προσπέραση επιτρέπεται μόνο όταν ο μπροστινός οδηγός κάνει σημαντικό λάθος, συνεπώς και χωρίς την προσπέραση ο οδηγός που ακολουθεί έχει σημαντικό πλεονέκτημα.

2.4.4 Διαδικασία πεντάλεπτου και συγκρούσεις

Σε περίπτωση βλάβης ή σύγκρουσης αυτοκινήτων, ο οδηγός ή ο αρχηγός της ομάδας του και πριν στηθεί το αντίπαλο αυτοκίνητο στην γραμμή εκκίνησης, μπορεί να ζητήσει διαδικασία πενταλέπτου. Τότε έχει δικαίωμα να επισκεφθεί τα πιτς και εντός 5 λεπτών να βρεθεί ξανά στην γραμμή εκκίνησης. Ο Αλυτάρχης του αγώνα μπορεί να δώσει μία παράταση 2 λεπτών ακόμα σε 5λεπτο που έχει εκπνεύσει, εάν το κρίνει σωστό. Σε περίπτωση που ο χρόνος ξεπεραστεί το αυτοκίνητο που ήταν στην γραμμή εκκίνησης περνάει στην επόμενη φάση. Ο οδηγός που ξεπέρασε τα 5 λεπτά δεν θεωρείται ότι έχει εγκαταλείψει τον αγώνα αν είναι στον ημιτελικό. Όταν κληθεί να κάνει και αγωνιστεί στον μικρό τελικό, τότε ισχύει πάλι η διαδικασία του πενταλέπτου. Οι οδηγοί μπορούν να ζητήσουν διαδικασία πανταλέπτου μία φορά ανά δύο μάχες και μόνο στο τέλος αυτών, δηλαδή πριν τα sudden death. Συνολικά ο κάθε οδηγός μπορεί να ζητήσει μέχρι 3 πεντάλεπτα σε όλο τον αγώνα. Στην διαδικασία του πενταλέπτου ο αλυτάρχης μπορεί αν το κρίνει σωστό, να ξεκινήσει την επόμενη μάχη στην σχάρα, ώστε να υπάρχει σωστή ροή στον αγώνα.

Από την μία μάχη στην άλλη καμία κρίσιμη επέμβαση δεν επιτρέπεται στο αυτοκίνητο. Επεμβάσεις γρήγορες που δεν καθυστερούν την ροή του αγώνα όπως για παράδειγμα το κρύωμα του κινητήρα με τεχνητά μέσα και η γρήγορη ρύθμιση της πίεσης των ελαστικών επιτρέπονται και αυτές να γίνονται πριν την γραμμή εκκίνησης και από ένα μηχανικό.

Ελάχιστες επαφές είναι επιτρεπτές, αρκεί να μην αλλάζουν την ταχύτητα, την γωνία και την γραμμή του προπορευόμενου αυτοκίνητου.

Σε περίπτωση σύγκρουσης ο οδηγός που προκάλεσε την σύγκρουση σύμφωνα με τους κριτές παίρνει μηδέν σε αυτή την μάχη. Αν το αυτοκίνητο του αδυνατεί να συνεχίσει τότε ο οδηγός του ζευγαριού περνάει στην επόμενη φάση χωρίς αγώνα. Ο οδηγός που προκάλεσε την σύγκρουση έχει δικαίωμα να καλέσει πεντάλεπτο, σύμφωνα με τους παραπάνω κανονισμούς.

Ο οδηγός που δεν προκάλεσε την σύγκρουση, έχει δικαίωμα να επιστρέψει στα πιτς και να επισκευάσει το αυτοκίνητο του, μέχρι να τελειώσουν τα ζευγάρια στην συγκεκριμένη φάση. Η μάχη θα ξανακληθεί στο τέλος της φάσης. Έφόσον το αυτοκίνητο επισκευάστηκε, τότε περνάει ένα σύντομο τεχνικό έλεγχο για την ασφάλεια και συνεχίζει τον αγώνα. Σε περίπτωση που το αυτοκίνητο δεν επισκευαστεί και ο οδηγός δεν ήταν υπαίτιος της σύγκρουσης, τότε και μόνο τότε ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα back up αυτοκίνητο με ικανές προδιαγραφές σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό. Το αυτοκίνητο αυτό μπορεί να είναι αυτοκίνητο συναθλητή, που όμως έχει αποκλιστεί στα μονά περάσματα ή στην προηγούμενη φάση των διπλών περασμάτων, σε σχέση με αυτή τη φάση όπου έγινε η σύγκρουση..

2.5 Δικαίωμα αλλαγής αυτοκίνητου, λόγω βλάβης

Σε περίπτωση ζημιάς του αυτοκινήτου του αθλητή, στην φάση των ελεύθερων περασμάτων, ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει άλλο αυτοκίνητο συναθλητή του για τα μονά βαθμολογημένα για να πάρει κατάταξη στις διπλές μάχες. Στις διπλές μάχες υποχρεούται να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητο που έχει δηλώσει.

Ο οδηγός πρέπει να παρουσιάσει το αυτοκίνητο του, στον τεχνικό έφορο ή στους κριτές στο τέλος των βαθμολογημένων και πριν την έκδοση των αποτελεσμάτων για τις διπλές μάχες. Οι κριτές και ο τεχνικός έφορος θα αποφασίσουν αν το αυτοκίνητο είναι σύμφωνο με τον τεχνικό κανονισμό. Αν αυτό δεν είναι εφικτό ή το αυτοκίνητο δεν μπορεί να αγωνιστεί σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό, τότε χάνει την θέση του από τις διπλές μάχες και σχηματίζονται οι σχάρες με τον πρώτο επιλαχόντα από την κατάταξη των βαθμολογημένων.

Σε περίπτωση που 2 ή περισσότεροι οδηγοί επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το ίδιο αυτοκίνητο στην ίδια εκδήλωση, και αφού έχουν πληρώσει το πλήρες παράβολο, μπορούν να το κάνουν στα ελεύθερα περάσματα και στα βαθμολογημένα. Εκεί αν όλοι ή κάποιοι οδηγοί που χρησιμοποίησαν το ίδιο αυτοκίνητο, έχουν περάσει στην διαδικασία των μαχών, οφείλουν να αποφασίσουν πριν την έκδοση των σχαρών εκκίνησης των διπλών μαχών να αποφασίσουν ποιός θα συνεχίσει στις διπλές μάχες. Στις διπλές μάχες πρέπει κάθε αυτοκίνητο να οδηγείτε από ένα οδηγό.

2.6 DNS – DNF

Όταν το αυτοκίνητο κληθεί στην γραμμή εκκίνησης πρέπει σύμφωνα με την διαδικασία του πεντάλεπτου να προσέλθει. Όποιος οδηγός, δεν μπορεί να εκκινήσει τη διαδικασία των διπλών θεωρείται DNS (Did not start), παίρνει 0 βαθμούς και για τις δύο μάχες και το αντίπαλο αυτοκίνητο περνάει στην επόμενη φάση. Αν κάποιο αυτοκίνητο εκκινήσει κανονικά στις διπλές μάχες και εγκαταλείψει από μηχανική βλάβη θεωρείται DNF (Did not finish) και παίρνει μηδέν βαθμούς στην συγκεκριμένη μάχη.

3.1 Βαθμολογία αγώνα

Στο τέλος κάθε αγώνα οι οδηγοί κατατάσσονται σύμφωνα με τα διπλά περάσματα και τους δίνεται η παρακάτω βαθμολογία.

1ος 25 βαθμοί, 2ος 21β, 3ος 18β, 4ος 16β, 5ος 13β, 6ος 12β, 7ος 11β, 8ος 10β, 9ος 8β, 10ος 7β, 11ος 6β, 12ος 5β, 13ος 4β, 14ος 3, 15ος 2β και 16ος 1 βαθμό. Οι θέσεις κάτω από τη 16η δε βαθμολογούνται.

Οι βαθμοί δίνονται ως εξής:

Η 1η και 2η θέση προκύπτουν από τον τελικό, η 3η και 4η θέση από μικρό τελικό. Τις θέσεις 5η -8η καταλαμβάνουν οι υπόλοιποι οδηγοί που έχουν φτάσει μέχρι την φάση των 8, με βάση την πορεία τους στις διπλές μάχες και την συγκέντρωση βαθμών σε αυτές. Δηλαδή προστίθονται οι βαθμοί από τις μάχες στην φάση των 8 που έφτασαν και συγκρίνονται με το σύνολο των βαθμών από τους άλλους οδηγούς που έμειναν σε αυτή την φάση. Σε περίπτωση sudden death λαμβάνεται υπόψη η τελευταία μάχη που κρίνει και το αποτέλεσμα. Σε περίπτωση ισοβαθμίας, τότε συγκρίνονται οι βαθμοί των ισοβαθμούντων οδηγών από την φάση των 16. Σε περίπτωση συνεχών ισοβαθμιών σε όλες τις φάσεις, τότε συγκρίνονται οι βαθμοί των βαθμολογημένων περασμάτων.

Αντίστοιχα τις θέσεις 9η – 16η καταλαμβάνουν οι οδηγοί που πέρασαν στην φάση των καλύτερων 16 οδηγών και δεν προκρίθηκαν στους καλύτερους 8, βάση της πορείας τους στις διπλές μάχες και το σύνολο των βαθμών σε αυτές. Σε περιπτώσεις ισοβαθμίας, τότε η καλύτερη θέση βγαίνει σε σχέση με την κατάταξη του οδηγού στα βαθμολογημένα περάσματα.

3.1.1 Διαδικασία σε περίπτωση διακοπής αγώνα, αλλαγές καιρικών συνθηκών

Σε περίπτωση που ο αγώνας διακοπεί στις διπλές μάχες για καιρικά φαινόμενα ή για άλλο λόγο ανωτέρας βίας που θα αποφασίσουν ο αλυτάρχης και ο αγωνοδίκης και αν έχουν ολοκληρωθεί επιτυχώς οι βαθμολογημένες κατατακτήριες δοκιμές, η τελική κατάταξη του αγώνα ορίζεται από την κατάταξη στα μονά κατατακτήρια περάσματα του αγώνα. Αν ο αγώνας διακοπεί και δεν έχουν γίνει ολοκληρωθεί τα κατατακτήρια περάσματα, ούτε μπορούν να γίνουν διπλές μάχες, τότε ο αγώνας δεν προσμετρά.

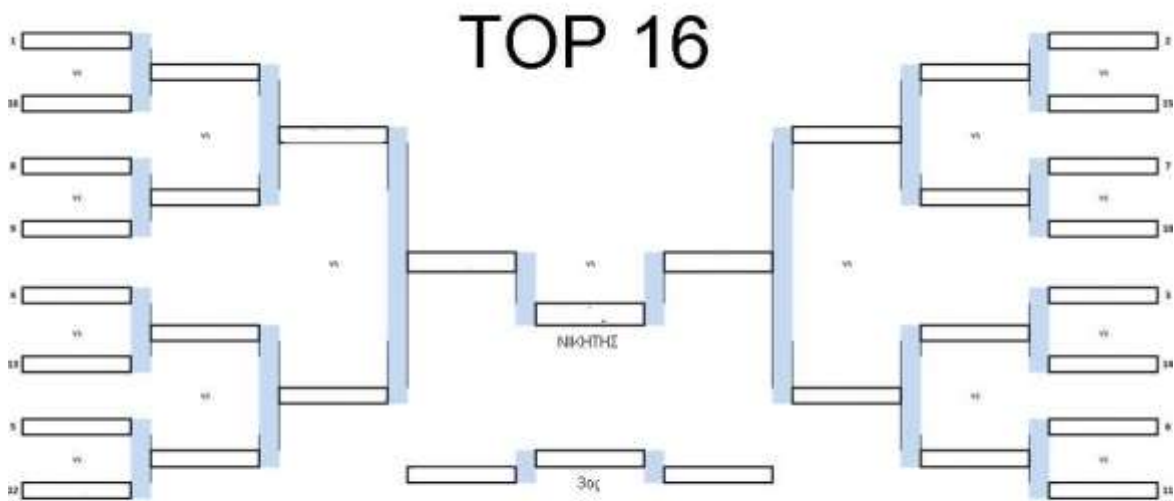
Αν για κάποιο λόγο τα κατατακτήρια περάσματα δεν μπορούν να ολοκληρωθούν και ο χρόνος δεν επιτρέπει να ολοκληρωθούν, τότε η σειρά κατάταξης στις διπλές μάχες καθορίζεται από την έως τότε βαθμολογία στο κύπελλο. Αν ο αγώνας είναι ο πρώτος της χρονιάς, τότε η κατάταξη στις διπλές μάχες καθορίζεται από την συνολική βαθμολογία του περσινού κυπέλλου. Εάν υπάρξει αλλαγή στα καιρικά φαινόμενα κατά την διάρκεια του αγώνα, που δεν φέρνουν τους θεατές, τους αγωνιζόμενους και τα στελέχη του αγώνα σε κίνδυνο, ο αγώνας συνεχίζεται κανονικά. Ο αλυτάρχης όμως μπορεί να δώσει κάποιο χρόνο στους αγωνιζόμενους που θα αγωνιστούν στις διαφορετικές καιρικές συνθήκες για αλλαγές ελαστικών ή ρυθμίσεις στο αυτοκίνητο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΣΧΑΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Οι σχάρες εκκίνησης είναι τυποποιημένες σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Μπορούν να προκριθούν 8, 16, 24 ή 32 καλύτεροι οδηγοί από τη βαθμολογημένη φάση. Η σειρά είναι 32-16-8-4-2, ή 24-16-8-4-2 ή 16-8-4-2 ή 8-4-2. Στον τελικό προκύπτει ο νικητής του αγώνα και στον μικρό τελικό ο 3^{ος} του αγώνα.

TOP 16



Διαδικασία και σχάρες **TOP 16**, γίνεται όταν οι δηλωμένοι οδηγοί είναι μέχρι 23. Όλοι οι οδηγοί περνούν στα διπλά περάσματα, όταν οι οδηγοί που περσαν στα βαθμολογημένα περάσματα είναι μέχρι 16.

Σε περίπτωση που οι οδηγοί είναι λιγότεροι από 16, τότε οι πρώτοι οδηγοί (ανάλογα με τον αριθμό των οδηγών), προκρίνονται στην επόμενη φάση χωρίς αγώνα. Οι οδηγοί συμπληρώνουν την 16, και γίνονται οι μάχες στην 16άδα, που έχουν αντίπαλο. Δηλαδή αν υπάρχουν 12 συμμετοχές τότε οι 4 πρώτοι οδηγοί περνάνε χωρίς μάχες στην φάση των καλύτερων 8. Αν ένας αγώνας έχει λιγότερους από 8 εκκινήσαντες οδηγούς, στην φάση των διπλών περασμάτων, τότε οι οδηγοί θα παίρνουν τους μισούς βαθμούς στην τελική κατάταξη.

TOP 32



Αν ο αριθμός των δηλωμένων οδηγών είναι ίσος ή παραπάνω από 32, τότε περνούν οι καλύτεροι 32 στην φάση των διπλών περασμάτων. Από αυτή την διαδικασία προκύπτουν οι TOP 16. Από εκεί ο αγώνας συνεχίζει όπως περιγράφηκε ανωτέρω.

ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

Τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται στον χώρο του αγώνα, εντός τριάντα (30) λεπτών μετά τη λήξη των αγώνων.

Τα οχήματα κατατάσσονται με βάση τα αποτελέσματα των διαδοχικών περασμάτων.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων θα γίνει την ... (αναφέρεται η ημερομηνία, ο τόπος και ο χρόνος).

ΕΠΑΘΛΑ

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

Κατηγορίες

Στους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας - κλάσης απονέμονται κύπελλα.

Οι Οργανωτές μπορούν να αθλοθετήσουν και άλλα έπαθλα πέρα από τα παραπάνω που είναι υποχρεωτικά.

Όλα τα έπαθλα πού θα απονεμηθούν θα αναφέρονται στον ειδικό κανονισμό του αγώνα.

ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των Επάθλων θα γίνει την : ημερομηνία, τόπος, ώρα.

Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανισθούν στην τελετή της απονομής θα χάσουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου).

Άρνηση παραλαβής Επάθλου επιφέρει ποινή που αποφασίζεται από την ΟΜΑΕ

B. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ DRIFT AUTO 2014

1. Επιτρεπόμενα αυτοκίνητα

1.1 Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από ένα καθιερωμένο εργοστάσιο αυτοκινήτων και να είναι / ήταν διαθέσιμα ως μοντέλα παραγωγής.

1.2 Όλα τα οχήματα πρέπει να έχουν την κίνηση στους πίσω τροχούς

1.3 Kit cars, μοναδικά κατασκευασμένα αυτοκίνητα, πρωτότυπα, υβριδικά αυτοκίνητα και αγωνιστικά αυτοκίνητα που δεν βασίζονται σε αυτοκίνητα παραγωγής δεν επιτρέπονται

1.4 Αυτοκίνητα παραγωγής που έχουν από το εργοστάσιο κίνηση στους τέσσερις τροχούς επιτρέπονται αρκεί να έχουν μετατραπεί ώστε η κίνηση να μεταδίδεται αποκλειστικά στους πίσω τροχούς

1.5 Αυτοκίνητα παραγωγής που έχουν από το εργοστάσιο κίνηση στους εμπρός τροχούς δεν επιτρέπονται, ακόμη και αν έχουν μετατραπεί να έχουν την κίνηση στους πίσω τροχούς

2. Επιτρεπόμενα αμαξώματα

2.1 Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούν το πρωτότυπο πλαίσιο και αμάξωμα

2.2 Δεν επιτρέπονται σωληνωτά αυτοκίνητα ή αυτοκίνητα που διαθέτουν επεκτάσεις του αρχικού αμαξώματος με σωληνώσεις, εκτός αν βγήκαν έτσι από την γραμμή παραγωγής και δεν αντιτίθενται με τις κανόνες 1.1 – 1.5. Επιπρόσθετα δεσίματα και ενισχύσεις στην ανάρτηση και στα σημεία πρόσδεσης της ανάρτησης με το αμάξωμα επιτρέπονται, αρκεί το αυτοκίνητο να διατηρεί τα στοιχεία του αρχικού αυτοφερόμενου πλαισίου (πάτωμα, οροφή, και θόλοι) και υπό την προϋπόθεση να μην έρχονται σε αντίθεση με το 2.6

2.3 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούν το αρχικό αριθμό πλαισίου (Vehicle Identification Number - VIN) στην αρχική θέση καθώς και την πλακέτα πληροφοριών του κατασκευαστή.

2.4 Ο αριθμός πλαισίου δεν πρέπει να είναι αλλοιωμένος και πρέπει να ισχύει για το αμάξωμα που βρίσκεται.

2.5 Ο αριθμός πλαισίου πρέπει να είναι εμφανής και να είναι ευανάγνωστος. Αυτοκίνητα τύπου cabrio, roadster και γενικά οχήματα με μαλακή οροφή, πρέπει να εφοδιάζονται με σκληρή οροφή (hard top) ή με δίκτυ προστασίας και να διαθέτουν roll cage αποτελεσματικό σε περίπτωση ανατροπής. Η σκληρή οροφή πρέπει να είναι ασφαλώς τοποθετημένη στο αμάξωμα. Ηλιοροφές και κάθε άλλου τύπου γυάλινη οροφή πρέπει να καλύπτονται από υφασματοταινία (gaffer tape) ή να αντικατασταθούν από πολυεστερικά ή μεταλλικά τμήματα.

2.6 Η εμφάνιση του αυτοκινήτου πρέπει να είναι παρόμοια με αυτή του εργοστασιακού μοντέλου.

3. Κινητήρας – μετάδοση – φρένα

3.1 Δεν υπάρχει περιορισμός στην ιπποδύναμη του κινητήρα. Οι μετατροπές στον κινητήρα – μετάδοση είναι ελεύθερες.

3.2 Η χρήση κάθε είδους και αριθμού μεθόδων υπερτροφοδότησης, όπως υπερσυμπιεστών (μηχανικών και καυσαερίων), διατάξεων ψεκασμού N2O (“νίτρο”) και κάθε συνδυασμός τους είναι ελεύθερη. Η τοποθέτηση συστήματος νίτρο και κάθε εξάρτημα, όπως μπουκάλες, σωληνώσεις και βαλβίδες πρέπει να βρίσκονται έξω από την καμπίνα επιβατών.

3.3 Όλες οι σωληνώσεις καυσίμου και νίτρο πρέπει να είναι ασφαλώς στηριγμένες κάθε 100mm σε όλο το μήκος τους.

3.4 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν ολοκληρωμένο σύστημα εξαγωγής, περιλαμβανομένου **τελικού σιγαστήρα**. Το όχημα πρέπει να είναι ικανό να περάσει το στατικό τεστ θορυβομέτρησης, όπου στο 2/3 των μέγιστων στροφών του κινητήρα θα παράγει ήχο λιγότερο από 95dBA. Σε περίπτωση που η πίστα που θα διεξαχθεί ο αγώνας, έχει πιο αυστηρές προδιαγραφές τα οχήματα πρέπει να τις σεβαστούν. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να εφοδιαστούν με διαφορετικό σύστημα εξαγωγής ή να διαθέτουν επιπλέον αφαιρούμενο σιγαστήρα όπου να μειώνει τον παραγόμενο από αυτά θόρυβο.

3.5 Όλα τα δοχεία υγρών και αναθυμιάσεων πρέπει να είναι επαρκώς στερεωμένα και η στάθμη του περιεχομένου τους να μπορεί να ελεγχθεί εύκολα

3.6 Το σύστημα διεύθυνσης, το σύστημα μετάδοσης, οι τροχοί και το σύστημα πέδησης είναι ελεύθερα.

3.7 Είναι απαραίτητη η ύπαρξη και λειτουργία συστήματος χειρόφρενου, δηλαδή βοηθητικού φρένου που επενεργεί στους πίσω τροχούς, αλλά ο μηχανισμός του μπορεί να τροποποιηθεί ελεύθερα σε σχέση με του μοντέλου παραγωγής.

3.8 Τα βασικά οδηγικά συστήματα του αυτοκινήτου - τιμόνι, σύστημα γκαζιού, φρένου, συμπλέκτη - πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και εύκολα στην επισκευή.

3.9 Ο μηχανισμός υποβοήθησης του συστήματος διεύθυνσης μπορεί να αποσυνδεθεί ή να αφαιρεθεί.

4. Αμαξώμα

4.1 Η αντικατάσταση των εργοστασιακών εξωτερικών μερών του αμαξώματος είναι ελεύθερη, όπως και η χρήση πλαστικών, πολυεστερικών, πολυκαρβονικών και ανθρακονημάτων υλικών. Όμως δεν πρέπει να παραβιάζεται ο κανονισμός 2.6

4.2 Όλα τα πρόσθετα εξωτερικά μέρη του αμαξώματος, όπως οι αεροτομές και τα λοιπά αεροδυναμικά βοηθήματα, εξαιρουμένων των πλαινών καθρεπτών, δεν πρέπει να ξεπερνούν το πλάτος του αμαξώματος.

4.3 Φώτα, φλας, μπροστινοί υαλοκαθαριστήρες και κόρνα πρέπει να είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση. Τα μπροστινά φώτα πρέπει να προστατεύονται από θρυμματισμό με ταινία ή προστατευτικό αυτοκόλλητο φιλμ. Η μεσαία σκάλα εμπρόσθιων φώτων πρέπει να λειτουργεί κανονικά. Επίσης τα πίσω φώτα και ειδικά τα stop πρέπει να λειτουργούν συνεχώς. Σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το όχημα έχει μηχανισμό που παρεμβάνει στα πίσω φώτα stop, τότε θα τιμωρηθεί με ποινή αποκλεισμού.

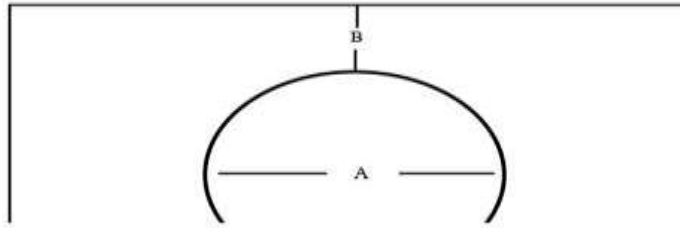
4.4 Ανάρτηση, σύνδεσμοι, και ρουλεμάν τροχών πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση.

4.5 Το σασί του αυτοκινήτου πρέπει να παραμένει χωρίς μετατροπές από τα κάθετα επίπεδα που ορίζουν τα εργοστασιακά σημεία στήριξης της ανάρτησης εμπρός και πίσω. Μετατροπές στις γέφυρες επιτρέπονται όταν υπάρχει αλλαγή κινητήρα, τοποθέτηση διαφορετικού ή μεγαλύτερου κάρτερ, μίζα ή διαφορετική τοποθέτηση της κρεμαγιέρας . Επίσης επιτρέπονται διαφοροποιήσεις ή αλλαγή στην πίσω γέφυρα, για την τοποθέτηση μεγαλύτερου διαφορικού ή την μετακίνησή του. Ειδικά στην πίσω γέφυρα επιτρέπεται η μετακίνηση των σημείων στήριξης των ψαλιδιών και συνδέσμων κατά 5 εκατοστά σε κάθε κατεύθυνση.

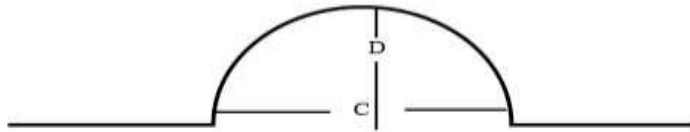
4.6 Τα εργοστασιακά σημεία στήριξης της ανάρτησης μπορούν να μετακινηθούν κατά 5 εκατοστά σε όλες τις κατευθύνσεις, με εξαίρεση την μετατροπή για ανάρτηση τύπου 4 link. Ο εργοστασιακός σχεδιασμός της ανάρτησης μπορεί να τροποποιηθεί. Επιτρέπονται επίσης μετατροπές ή αλλαγές στα άκρα της ανάρτησης. Όλες αυτές οι μετατροπές αυτές όμως πρέπει να περάσουν από τεχνικό έλεγχο.

4.7 Μετατροπή στον εργοστασιακό καθρέπτη του αυτοκινήτου επιτρέπεται ως εξής.

FIREWALL



DRIVESHAFT TUNNEL



A= Το πλάτος του τούνελ δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 45 εκατοστά.

B= Η απόσταση μεταξύ του κάτω μέρους του παρπρίζ και του επάνω μέρους του τούνελ δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 25 εκατοστά.

C = Το Πλάτος του τούνελ για τον κεντρικό άξονα δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 25 εκατοστά.

D = Το ύψος του τούνελ για τον κεντρικό άξονα δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 25 εκατοστά.

Η απόσταση από τον εργοστασιακό καθρέπτη μέχρι το τέλος του τούνελ μετάδοσης ή την αρχή του τούνελ για τον κεντρικό άξονα δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από 90 εκατοστά.

Καμία άλλη μετατροπή δεν επιτρέπεται στο αυτοφερόμενο αμάξωμα, στο σασί ή στο πλαίσιο του αυτοκινήτου, εφόσον δεν αναγράφεται στους κανονισμούς.

4.8 Πρέπει να υπάρχει μεταλλικός “καθρέπτης” προστασίας μεταξύ του χώρου του κινητήρα και της καμπίνας των επιβατών, ικανός να προστατεύσει την καμπίνα από διαρροές υγρών και πυρκαγιά. Εάν υπάρχουν τρύπες πρέπει να καλυφτούν από μεταλλικά ελάσματα, ενώ οι μικρές τρύπες πρέπει να κλείσουν με βίδες ή πυρίμαχα υλικά.

4.9 Εάν στον χώρο αποσκευών υπάρχουν εξαρτήματα του συστήματος καυσίμου ή δοχεία νίτρο, τότε πρέπει να δημιουργηθεί μεταλλικός καθρέπτης ικανός να αποτρέψει διαρροές και πυρκαγιά.

4.10 Τα παράθυρα μπορούν να αντικατασταθούν από αγωνιστικού τύπου Lexan/ πολυκαρβονικά minimum 2mm, εκτός από το μπροστινό παρμπρίζ, που πρέπει να είναι από το εργοστασιακό άθραυστο laminated υλικό. Τα παράθυρα πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση, χωρίς ρωγμές και άλλα επικίνδυνα σημάδια.

4.11 Επιτρέπονται οι ζελατίνες στα παράθυρα και στο πίσω παρμπρίζ. Απαγορεύονται ζελατίνες στο εμπρός παρμπρίζ. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει ικανοποιητική ορατότητα στο εσωτερικό του αυτοκινήτου.

4.12 Πλαινοί και εσωτερικοί καθρέπτες που κοιτούν πίσω είναι υποχρεωτικοί.

4.13 Ο οδηγός μπορεί να αφαιρέσει το κάθισμα του συνοδηγού. Όταν όμως το αυτοκίνητο χρειαστεί να κάνει συνοδήγηση θα πρέπει να έχουν κάθισμα και ζώνες και για τον συνοδηγό με τις προδιαγραφές αυτές του οδηγού, που ορίζονται στα 5.9 – 5.12.

4.14 Το κόψιμο των κεντρικών δοκών του σασί/ πλαισίου απαγορεύεται.

4.15 Τα αμάξωμα και τα μέρη του δεν πρέπει να είναι επικίνδυνα για τα υπόλοιπα αγωνιστικά αυτοκίνητα.

4.16 Το εργοστασιακό ταμπλό μπορεί είτε να παραμείνει είτε να αντικατασταθεί με άλλο, κατασκευασμένο από διαφορετικά υλικά, αρκεί να έχει παρόμοιο σχήμα και να είναι καλώς κατασκευασμένο και στερεωμένο. Τα όργανα ελέγχου είναι ελεύθερα.

4.17 Τα πρόσθετα όργανα και οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή, όπως ασύρματος επικοινωνίας με τα pits, πρέπει να είναι καλά στερεωμένα και να είναι τοποθετημένα πριν τον τεχνικό έλεγχο.

4.18 Κάθε μετατροπή που επιτρέπεται από τους κανονισμούς πρέπει να περνάει από τεχνικό έλεγχο. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν την συμμετοχή κάποιου αυτοκινήτου, όταν κρίνουν ότι οι μετατροπές σε αυτό δεν είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς ή επηρεάζουν την ασφάλεια και την αξιοπιστία του.

4.19 Το minimum βάρος του αυτοκινήτου με τον οδηγό και τον εξοπλισμό, έτοιμο για αγώνα, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 950 κιλά.

5. Μέτρα ασφαλείας αμαξώματος και οδηγού

5.1 Είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση κλωβού ασφαλείας στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περάσματος. Στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift μονών περασμάτων συνίσταται η χρήση κλωβού ασφαλείας.

5.2 Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 6 σημείων. Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να είναι κατασκευασμένος από σωλήνες χωρίς ραφή από σιδηρούχο ανθρακούχο

χάλυβα ή άλλο αναγνωρισμένο roll cage. Οι κολλήσεις πρέπει να είναι συνεχείς και καλής ποιότητας.

5.3 Μόνο για την αγωνιστική χρονιά 2014, ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να ακολουθεί καμπύλη γύρω από το ταμπλό, όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα, πράγμα όμως που δεν συνιστάται.



5.4 Επίσης μόνο για τις ίδιες χρονιές το κύριο τοξύλιο θα μπορεί να είναι κατασκευασμένο από σωλήνα διαμέτρου 40X2mm ενώ τα υπόλοιπα τμήματα να είναι κατασκευασμένα από σωλήνα διαμέτρου τουλάχιστον 38X2,5mm.

5.5 Ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να είναι κολλητού ή βιδωτού τύπου. Ειδικά οι βιδωτού τύπου κλωβοί ασφαλείας πρέπει να βιδώνονται σε πέδιλα ελάχιστου πάχους 3 mm και ελάχιστου εμβαδού 120 τετραγωνικών εκατοστών, που θα βρίσκονται και στις δύο πλευρές της επιφάνειας που θα βιδωθεί. Επίσης όλες οι βίδες πρέπει να είναι υψηλής αντοχής – κατάταξη αντοχής κατά ISO 8.8 ή υψηλότερο και διάστασης από 8mm και άνω.

5.6 Τα τμήματα του κλωβού ασφαλείας που βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση από 15cm από το κράνος του οδηγού – συνοδηγού πρέπει να καλυφθούν με πυρίμαχο προστατευτικό υλικό απορρόφησης ενέργειας.

5.7 Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να έχει πλευρικές μπάρες ενίσχυσης – προστασίας στην πόρτα του οδηγού και του συνοδηγού. Σε περίπτωση που η πόρτα είναι η εργοστασιακή και δεν έχουν αφαιρεθεί οι εργοστασιακές πλευρικές μπάρες ασφαλείας, τότε ο κλωβός μπορεί να έχει μια πλευρική δοκό ασφαλείας. Αν όμως έχει αντικατασταθεί η πόρτα –ες με διαφορετική από την εργοστασιακή, π.χ. από πολυκαρβονικά υλικά, ή έχει αφαιρεθεί από την εργοστασιακή πόρτα η μπάρα ασφαλείας ή αν δεν διαθέτει η εργοστασιακή πόρτα μπάρα ασφαλείας, τότε ο κλωβός πρέπει να έχει δύο μπάρες προστασίας σε σχήμα παράλληλο ή χιαστί.

5.8 Κάθε αυτοκίνητο που θα κατασκευάσει κλωβό ασφαλείας θα πρέπει να μιλήσει με την οργάνωση για πιο αναλυτικές πληροφορίες.

5.9 Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περάσματος, πρέπει να έχουν αγωνιστικού τύπου bucket με έγκριση FIA κάθισμα που πρέπει να είναι σε πολύ καλή κατάσταση. Καθίσματα που έχουν ξεπεράσει την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται στην έγκριση FIA μπορούν να χρησιμοποιηθούν αρκεί να κρίνουν οι τεχνικοί έφοροι ότι βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, δηλαδή να μην έχουν σημάδια, ίχνη ή εμφανή φθορά, ζημιά ή σπάσιμο στον σκελετό τους.

5.10 Τα καθίσματα πρέπει να είναι σταθερά βιδωμένα με ελάχιστο 4 βίδες ISO 8.8 ή καλύτερο διαστάσεων 8mm και άνω, σε βάσεις με ελάχιστη επιφάνεια επαφής 40cm² για κάθε σημείο στήριξης.

5.11 Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περάσματος, πρέπει να διαθέτουν ζώνες ασφαλείας με έγκριση SFI ή FIA. Επιτρέπονται ζώνες που έχουν ξεπεράσει την ημερομηνία λήξης, αρκεί να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση. Οι ζώνες πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 σημείων, αν και προτείνονται ζώνες 5 σημείων.

5.12 Οι ζώνες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες στο αμάξωμα ή στο κλωβό ασφαλείας. Τα σημεία στήριξης της ζώνης πίσω από τα καθίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε η ζώνη στο σημείο που αποχωρίζεται την πλάτη του καθίσματος και το οριζόντιο επίπεδο να μην σχηματίζει γωνία μεγαλύτερη από 45 μοίρες. Ιδανικά προτείνεται η γωνία να μην ξεπερνάει τις +10 μοίρες από το οριζόντιο επίπεδο.

5.13 Αυτοκίνητα που δεν πληρούν τις προδιαγραφές 5.8 έως 5.12 και για τον συνοδηγό, δεν θα μπορούν να κάνουν επιδείξεις συνοδήγησης.

5.14 Τα οχήματα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περάσματος, πρέπει να έχουν γενικό διακόπτη διακοπής ρεύματος, που θα μπορεί να χειριστεί ο οδηγός εύκολα όταν κάθετα κανονικά, αλλά και εξωτερικό διακόπτη που θα βρίσκεται σε πλαινή θέση κάτω από το μπροστινό παρμπρίζ και θα μπορεί να χειριστεί από εξωτερικό κριτή. Ο διακόπτης πρέπει να συνοδεύεται και από το επίσημο διακριτό αυτοκόλλητο, δηλαδή το τριγωνάκι με τον κεραυνό. Η λειτουργία και των δύο διακοπών θα δοκιμάζεται από τους κριτές πριν από κάθε αγώνα.

5.15 Τα οχήματα πρέπει να διαθέτουν χειροκίνητο πυροσβεστήρα χωρητικότητας μεγαλύτερης των 2 λίτρων AFFF ή 2 κιλά σκόνης. Ο πυροσβεστήρας πρέπει να ασφαλώνεται στερεωμένος και να μπορεί να χρησιμοποιηθεί γρήγορα από τον οδηγό όταν είναι κανονικά καθισμένος. Προτείνεται επίσης αυτόματη αναγνωρισμένη πυρόσβεση με μπεκ τόσο στην καμπίνα επιβατών αλλά και στο μηχανοστάσιο, ειδικά στα σημεία που είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν πυρκαγιά. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει διακόπτης ενεργοποίησης από το εσωτερικό και το εξωτερικό του αυτοκινήτου, σε κοντινή θέση με τον διακόπτη διακοπής ρευμάτων και με σήμανση, δηλαδή το E σε κύκλο.

5.16 Το εργοστασιακό ρεζερβουάρ μπορεί να παραμείνει. Σε περίπτωση αντικατάστασης του εργοστασιακού, τότε η δεξαμενή καυσίμου είναι ελεύθερη. Συνιστάται η χρήση αναγνωρισμένων αγωνιστικών δεξαμενών καυσίμου. Αν ο σωλήνας πλήρωσης καυσίμου βρίσκεται στον χώρο των αποσκευών, τότε το πάτωμα πρέπει να έχει τρύπα

αποστράγγισης καυσίμου ή το στόμιο να έχει προστατευτικό συλλέκτη ώστε να συλλέγει το καύσιμο που δεν καταλήγει στο ρεζερβουάρ και να το αποστραγγίζει με σωλήνα στο εξωτερικό του αυτοκινήτου. Σε περίπτωση τοποθέτησης νέας δεξαμενής, αυτή υποχρεωτικά μπαίνει ιστο χώρο αποσκευών, θα πρέπει να είναι άρτια στερεωμένη και να καλύπτεται από άφλεκτο διάφραγμα αδιαπέραστο σε υγρά.

5.17 Οι αγωγοί καυσίμου, ρεζερβουάρ και κάθε μέρος του συστήματος καυσίμου, όπως βοηθητικά δοχεία, συνδέσεις κτλ πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση, στεγανά και ασφαλώς σφραγισμένα, έτσι ώστε να μην μπορεί να χυθεί καύσιμο.

5.18 Οποιοδήποτε εξάρτημα του συστήματος καυσίμου, όπως δοχεία, αντλίες, φίλτρα κτλ. απαγορεύονται να βρίσκονται στην καμπίνα επιβατών. Πρέπει μάλιστα να είναι διαχωρισμένα από την καμπίνα με καθρέπτη που να προστατεύει σε περίπτωση διαρροής υγρού ή πυρκαγιάς. Σε περίπτωση που σωληνώσεις καυσίμου πρέπει να περάσουν από την καμπίνα των επιβατών, τότε πρέπει να είναι συνεχείς, χωρίς ενώσεις μεταλλικού τύπου ή με μεταλλικό περίβλημα υψηλής ποιότητας και να βρίσκονται από την πλευρά του συνοδηγού.

5.19 Οι μπαταρίες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και οι συνδέσεις να είναι σε καλή κατάσταση και εύκολα προσβάσιμες. Οι αρνητικοί πόλοι πρέπει να είναι εμφανώς μαρκαρισμένοι με κίτρινο χρώμα. Οι μπαταρίες που βρίσκονται στην καμπίνα των επιβατών πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και κλεισμένες σε ένα σφραγισμένο επισκέψιμο κουτί. Επίσης μπαταρίες που δεν είναι κλειστού τύπου πρέπει να αερίζονται επαρκώς και να βρίσκονται έξω από την καμπίνα επιβατών.

5.20 Οι πόρτες και τα καπό πρέπει να ανοίγουν από το εξωτερικό. Ειδικά στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περάσματος, υποχρεωτικά για τα εμπρός καπό, πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 2 συνδέσμους – πύρους ασφάλισης. Οι εργοστασιακοί μηχανισμοί ασφάλισης του καπό πρέπει να τεθούν εκτός λειτουργίας και προτείνεται να αφαιρεθούν.

5.21 Τα οχήματα πρέπει να εφοδιάζονται με κρίκους ρυμούλκησης, ένα εμπρός και ένα πίσω. Πρέπει να είναι σε εμφανή σημεία και στην περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν τότε πρέπει να συνοδεύονται από το επίσημο βέλος και την λέξη "tow". Το μαρκάρισμα μπορεί να είναι είτε αυτοκόλλητο είτε βαμμένο πάνω σε κοντινό σημείο στο κρίκο ρυμούλκησης και σε χρώμα που να δημιουργεί μεγάλη αντίθεση με το χρώμα του αμαξώματος.

5.22 Όλα τα κομμάτια του αμαξώματος, όπως φτερά, προφυλακτήρες κτλ πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένα στο αμάξωμα.

5.23 Το παράθυρο του οδηγού μπορεί κατά την διάρκεια του αγώνα να είναι ανοικτό όχι περισσότερο από 5 cm, ενώ του συνοδηγού μπορεί να είναι περισσότερο ανοικτό.

5.24 Όλα τα εξωτερικά σημεία του αυτοκινήτου δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αιχμηρά ή επικίνδυνα εξαρτήματα.

5.25 Οι τεχνικοί έφοροι αλλά και οι κριτές του αγώνα μπορούν να αρνηθούν την συμμετοχή σε κάποιο αυτοκίνητο που δεν βρίσκεται στην απαιτούμενη καλή γενική και οπτική κατάσταση όπως ορίζουν και οι κανονισμοί.

5.26 Δεν θα επιτραπεί κανενός είδους διαρροή υγρού σε όχημα του αγώνα. Σε τέτοια περίπτωση ο αγωνοδίκης μπορεί να αποκλείσουν το όχημα σε κάθε σημείο του αγώνα. Τα δοχεία αναθυμιάσεων πρέπει να είναι άδεια στην αρχή κάθε περάσματος.

5.27 Οι οδηγοί πρέπει να φορούν εγκεκριμένο, σύμφωνα με το άρθρο 5.28 – 5.29 εξοπλισμό ασφαλείας, που θα περιλαμβάνει κατά ελάχιστο: Κράνος, αγωνιστική φόρμα, αγωνιστικά παπούτσια ή μποτάκια οδήγησης, γάντια και μπαλακλάβα. Συνιστώνται μάλιστα αντιπυρικά εσώρουχα και Hans.

5.28 Προδιαγραφές κράνους: FIA8860-2004, SNELL SA2005, SNELL SA2000, SFI 31.1A 31.2A, BS6658 Type A/FR, BS6658-85 Type A και τύπου E. Τα κράνη πρέπει να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση, χωρίς σημάδια πρόσκρουσης ή ζημιάς. Επίσης πρέπει να διαθέτουν την μπλε ταινία που αποδεικνύει την καταλληλότητα για αγώνες. Προσοχή επίσης πρέπει να δοθεί στην άριστη εφαρμογή του κράνους και στο σωστό δέσιμο.

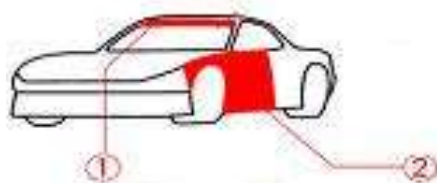
5.29 Οι φόρμες πρέπει να είναι πυρίμαχες και να διαθέτουν έγκριση FIA1986, FIA8856-2000, EN533:1995 index 3, BSEN533 ή BS6249 part1 index A ή B (όχι C).

6. Υποχρεωτική σήμανση αυτοκινήτων

6.1 Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος στον αγώνα συμφωνούν στους όρους και κανονισμούς του αγώνα.

6.2 Οι διοργανωτές του αγώνα έχουν το δικαίωμα να τοποθετήσουν αυτοκόλλητη σηματοδότηση του αγώνα και των χορηγών του σε συγκεκριμένα σημεία του αμαξώματος, όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα. Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να επικοινωνεί με τους οργανωτές του αγώνα για να λαμβάνει το επίσημο πακέτο αυτοκόλλητης σηματοδότησης του θεσμού, πριν από κάθε αγώνα.

6.3 Η σηματοδότηση που έχει εγκριθεί από την διοργάνωση ή σε συνεργασία με την διοργάνωση παραμένει περιουσία της διοργάνωσης. Η χρήση της σηματοδότησης, των λογότυπων και των φράσεων του αγώνα αφορά μόνο τον αγώνα και τις εγκεκριμένες οργανώσεις του.



7. Τεχνικός έλεγχος

7.1 Κάθε ομάδα, οδηγός ή ιδιοκτήτης αυτοκινήτου που δεν καταφέρνει να ικανοποιήσει τους κανονισμούς 1.1 έως 7.2 ή δημιουργήσει πρόβλημα στην οργάνωση του αγώνα μπορεί κατόπιν απόφασης του αγωνοδίκη να εξαιρεθεί του αγώνα, να χάσει βαθμούς από την βαθμολογία ή να απαγορευτεί η συμμετοχή του σε μελλοντικούς αγώνες. Σε τέτοια περίπτωση οι οργανωτές δεν φέρουν καμία υποχρέωση να επιτρέψουν χρήματα ή κάθε άλλη απαίτηση του αγωνιζόμενου.

7.2 Όλες οι ομάδες, οδηγοί ή ιδιοκτήτες αυτοκινήτων συμφωνούν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την οργάνωση σε κάθε γύρο είναι τελικές. Επίσης οι κριτές του αγώνα έχουν την τελική απόφαση σε κάθε πτυχή του αγώνα, όπως θέματα ασφαλείας, χρονοδιαγράμματα, συμπεριφοράς κτλ

7.3 Τα αυτοκίνητα που θα βγούν εκτός πίστας και ειδικά σε αμμοπαγίδες πρέπει να οδηγούνται εκτός αγωνιστικής γραμμής. Επίσης οι οδηγοί – μηχανικοί πρέπει να ελέγχουν την καλή κατάσταση του αυτοκινήτου, όπως επικίνδυνη μηχανική βλάβη ή χαλαρά τμήματα αμαξώματος. Επίσης θα πρέπει να το αναφέρουν στους αφέτες πριν την επόμενη προσπάθειά τους.

8. Επιτρεπόμενα ελαστικά

8.1 Τα επιτρεπόμενα ελαστικά πρέπει να είναι εμπορεύσιμα στην χώρα κατασκευής τους για χρήση δρόμου και να είναι διαθέσιμα στο ευρύ κοινό από σημεία λιανικής πώλησης του κατασκευαστή.

8.2 Απαγορεύονται αγωνιστικά τύπου slick, χαραγμένα slick ή τα ημισlick για τον πίσω άξονα, ή λάστιχα με ενδειξη treadware μικρότερη ή ίση με 180.

Για περισσότερες διευκρινήσεις όσο αφορά τα επιτρεπόμενα ελαστικά, ρωτήστε τον τεχνικό υπεύθυνο της διοργάνωσης ή την επιτροπή Dragster – Drift της OMAE – ΕΠΑ. Επίσης λάστιχα που αναφέρουν «for racing use only» ή «for competition use» ή «for racing use» και «not for highway use» δεν επιτρέπονται.

Για τον εμπρός άξονα επιτρέπονται ελαστικά τύπου ιμισlick, απαγορεύονται όμως αγωνιστικά τύπου slick, χαραγμένα slick.

8.3 Τα επιτρεπόμενα ελαστικά πρέπει να έχουν έγκριση τύπου για χρήση δρόμου DOT ή E.

8.4 Ελαστικά που έχουν αλλοιωθεί κατά οποιοδήποτε τρόπο ή ελαστικά που δείχνουν σημάδια αλλοίωσης στο πλαινό μέρος και δεν έχουν εμφανώς τα ζητούμενα στοιχεία, τότε θα θεωρούνται ύποπτα και δεν θα επιτρέπονται.

9. Γενικά

9.1 Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν επαγγελματισμό, να έχουν κόσμια διαγωγή και να έχουν καθαρή και εμφανίσιμη παρουσία στα pits και στον αγωνιστικό χώρο.

9.2 Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν σεβασμό και να υπακούν στους κριτές.

9.3 Κάθε συμμετοχή – ομάδα – οδηγός πρέπει να έχει ορίσει, πριν από τον κάθε γύρο, τον υπεύθυνο ομάδας. Αυτός και μόνο αυτός θα είναι ο άνθρωπος που θα εκπροσωπεί την κάθε συμμετοχή στους κριτές και στην οργάνωση του αγώνα.

9.4 Οι κριτές του αγώνα θα οργανώνουν σε όλη την διάρκεια των γύρων ή της προπόνησης, ενημέρωση οδηγών. Η παρουσία των οδηγών είναι υποχρεωτική. Επίσης η οργάνωση του αγώνα διατηρεί το δικαίωμα να εκδώσει επιπλέον τεχνικό κανονισμό, όπου μπορεί να ανακοινωθεί πριν ή κατά την διάρκεια του αγώνα. Σε περίπτωση ανακοίνωσης κατά την διάρκεια του αγώνα αυτό θα γίνει σε ειδική συγκέντρωση όπου απαιτείται η υποχρεωτική παρουσία τουλάχιστον του υπεύθυνου της ομάδας. Επίσης ο πρόσθετος κανονισμός θα ανακοινώνεται και γραπτός. Σε περίπτωση που για οποιαδήποτε λόγο, δεν παραβρεθεί μέλος της ομάδας στην ενημέρωση αυτή, τότε δεν δικαιούται να διαμαρτυρηθεί για άγνοια του νέου κανονισμού.

9.5 Τα οχήματα πρέπει υποχρεωτικά να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το πρόγραμμα του κάθε αγώνα. Επιπρόσθετα αν υπάρξει επαφή, τρακάρισμα, έξοδος ή οποιαδήποτε άλλη αιτία που μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο αυτοκίνητο, τότε πρέπει να ξαναπεράσει σύντομο τεχνικό έλεγχο για να διαπιστωθεί η καλή κατάσταση και η δυνατότητα να συνεχίσει τον αγώνα.

9.6 Στον αγώνα επιτρέπεται η συμμετοχή μόνο των οδηγών που έχουν την απαραίτητη άδεια οδηγών «license παιδείας» που έχει εκδοθεί από ΟΜΑΕ – ΕΠΑ.

9.7 Ενστάσεις σε αποτελέσματα μπορούν να γίνουν έως 10 λεπτά μετά από την ανακοίνωσή τους. Ενστάσεις στις αποφάσεις των κριτών και στις βαθμολογίες δεν υπάρχουν.

10. Ενστάσεις

10.1 Κάθε ένσταση πρέπει να γίνεται γραπτά από τον οδηγό ή το καθορισμένο από την αρχή του αγώνα υπεύθυνο της ομάδας του, προς τον αγωνοδίκη. Η γραπτή αναφορά πρέπει να εξηγεί πιο εδάφιο των κανονισμών παραβιάζεται και συγκεκριμένα από ποιον αγωνιζόμενο. Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει το ποσό του παραβόλου συμμετοχής για την ένσταση του. Οι ενστάσεις παραδίνονται μόνο στον αγωνοδίκη ή τον αλυτάρχη του αγώνα.

10.2 Ενστάσεις πρέπει να γίνονται στα συγκεκριμένα χρονικά όρια που θέτουν οι κανονισμοί.

10.3 Οι ενστάσεις για την νομιμότητα οδηγού, για την νομιμότητα αυτοκινήτου, για λάθος στην συμμετοχές ή για λάθος σε νούμερο συμμετοχής πρέπει να γίνονται τουλάχιστον 2 ώρες πριν από τα επίσημα βαθμολογημένα.

10.4 Ενστάσεις για την διαδικασία ή κάποιας ανωμαλίας που προέκυψε κατά την διάρκεια του αγώνα πρέπει να γίνεται μέσα σε 10 λεπτά από το γεγονός. Ο οδηγός ή ο υπεύθυνος της ομάδας, όπως έχει δηλωθεί και στις συμμετοχές, πρέπει να δηλώσει προφορική αμέσως τεκμηριωμένη πρόθεση ένστασης και να ακολουθήσει το γραπτό επίσημο χαρτί στον χρόνο που ορίζει ο κανονισμός.

10.5 Ενστάσεις για τα αποτελέσματα πρέπει να γίνονται μέσα σε 15 λεπτά από την ανακοίνωση αυτών.

10.6 Ενστάσεις για πράξη ή συμπεριφορά στελέχους του αγώνα πρέπει να γίνεται μέσα σε 15 λεπτά από το γεγονός.

10.7 Οι βαθμολογίες των κριτών και οι αποφάσεις στις διπλές μάχες δεν δέχονται ένσταση και είναι τελικές.

10.8 Η πράξη της ένστασης δεν αποτελεί εγγύηση ότι ο αγωνοδίκης θα προλάβει να την εξετάσει στο έυλογο χρονικό περιθώριο. Μπορεί η ροή του αγώνα, η διαδικασία ή ένα άλλο πιο σημαντικό γεγονός να προηγηθεί.

10.9 Ο αγωνοδίκης μπορεί να δώσει δικαίωμα και στις δύο πλευρές να υπερασπιστούν την γνώμη τους, πρώτου εκδώσει την απόφασή του. Η απόφασή του μετά από αυτό, είναι οριστική.

10.10 Η οργάνωση περιμένει από τους αγωνιζόμενους να θέτουν λογικές, με τεκμηρίωση και σωστά διατυπωμένες ενστάσεις. Αν η ένσταση αποριφθεί τότε ο αγωνιζόμενος δεν παίρνει πίσω το αντίτιμο της ένστασης.