

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΙΣΤΑΣ / RACE TRACK REGULATIONS

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ DRIFT & RACING CARS

1. ΚΛΩΒΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ROLLCAGE
2. ΖΩΝΕΣ
SEAT BELTS
3. ΚΡΑΝΟΣ
HELMET
4. ΣΤΟΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
DRIVING SUIT
5. ΠΑΠΟΥΤΣΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
DRIVING SHOES OR BOOTS
6. ΓΑΝΤΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
DRIVING GLOVES
7. ΕΞΑΤΜΗΣΗ ΜΕΧΡΙ 100DB
EXHAUST UP TO 100DB
8. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΙΣΜΑ
RACING CAR SEAT
9. ΦΩΤΑ ΠΟΡΕΙΑΣ
HEAD LIGHTS
10. ΦΩΤΑ ΦΡΕΝΩΝ
BRAKE LIGHTS
11. ΥΑΛΟΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΕΣ
WINDSCREEN WIPERS
12. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΑΣ
FIRE EXTINGUISHER

ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ CIVILIANS' CARS

1. ΚΡΑΝΟΣ
HELMET
 2. regulations
SEAT BELTS
 3. ΕΞΑΤΜΗΣΗ ΜΕΧΡΙ 100DB
EXHAUST UP TO 100DB.
 4. ΕΛΑΣΤΙΚΑ (ΣΕ ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ)
TYRES (IN GOOD CONDITION)
 5. ΦΩΤΑ ΠΟΡΕΙΑΣ
HEAD LIGHTS
 6. ΦΩΤΑ ΦΡΕΝΩΝ
BRAKE LIGHTS
 7. ΥΑΛΟΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΕΣ
WINDSCREEN WIPERS
 8. ΚΛΩΒΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΚΑΠΡΙΟ)
ROLLCAGE (ONLY FOR CONVERTIBLE)
- * Ο ΣΥΝΟΔΗΓΟΣ ΘΑ ΜΠΑΙΝΕΙ ΜΕ ΔΙΚΗ ΤΟΥ ΕΥΘΥΝΗ
* THE CO-DRIVER WILL ENTER AT HIS-HER OWN RESPONSIBILITY

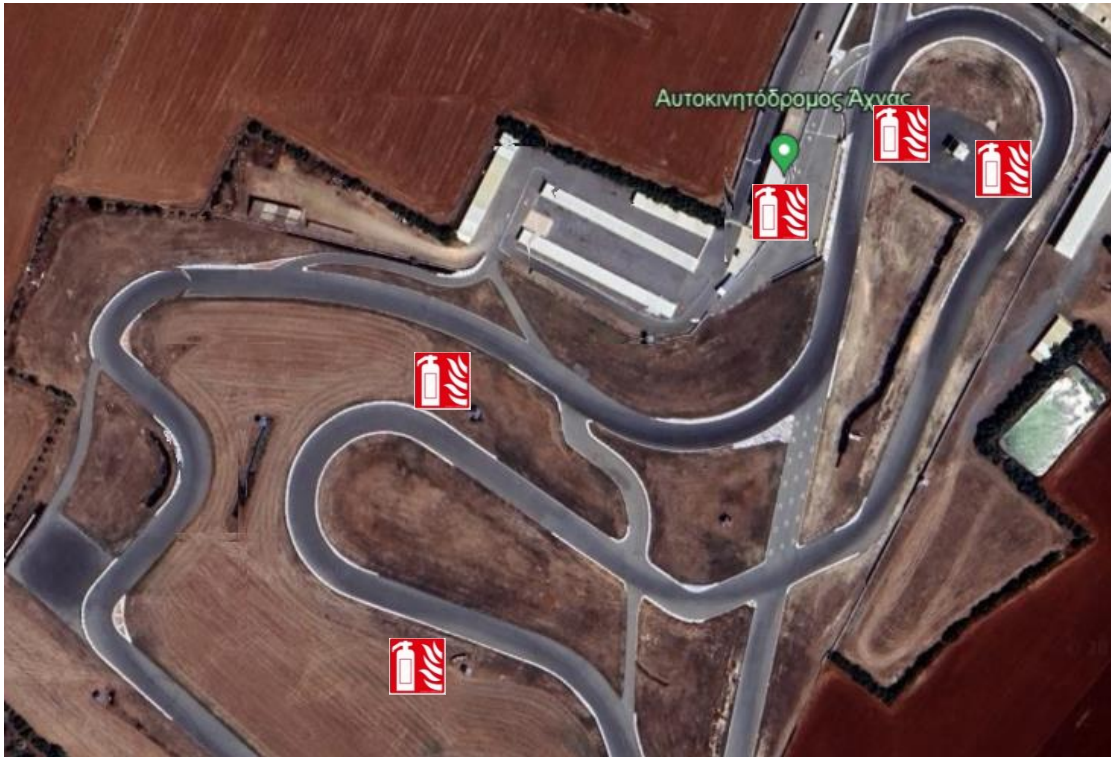
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ MOTOR BIKES

1. ΚΡΑΝΟΣ FULL FACE
FULL FACE HELMET
2. ΔΕΡΜΑΤΙΝΑ ΓΑΝΤΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ
RACING LEATHER GLOVES
3. ΟΛΟΣΩΜΗ ΔΕΡΜΑΤΙΝΗ ΣΤΟΛΗ
1 piece LEATHER SUIT
4. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΜΠΟΤΕΣ
RACING BOOTS
5. ΔΟΧΕΙΟ ΑΝΑΘΥΜΙΑΣΕΩΝ
VAPOR CONTAINER
6. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΕΦΛΟΝ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟΥ
ENGINE & FRAME CRASH PROTECTOR
7. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟ ΘΩΡΑΚΑ
CHEST PROTECTOR



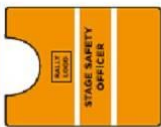




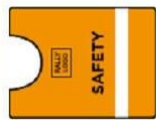


**ΠΙΘΑΝΟΙ
ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ
ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ
ΓΙΛΕΚΩΝ
ΓΙΑ
ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΥΣ
ΑΓΩΝΑ**

Γιλέκα



Υπεύθυνος
Ασφάλειας
Ειδικής
Διαδρομής



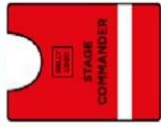
Επόπτης
Ασφάλειας
Θεατών



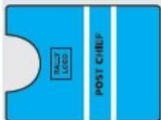
Επόπτης
Ασφάλειας
Ειδικής
Διαδρομής



Κριτής-
Επόπτης
Χειριστής
Ασυρμάτου



Υπεύθυνος
Ειδικής
Διαδρομής



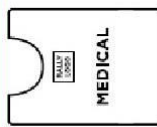
Υπεύθυνος
Ομάδας



Κριτής-
Επόπτης



Κριτής
Χρονομέτρης



Ομάδες
Άμεσης
Επέμβασης



Επόπτης
Τεχνικού
Ελέγχου



Υπεύθυνος
Σχέσεων
Διαγωνιζομένων



Δημοσιογράφοι
Φωτογράφοι

ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ

2024



I. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

A. ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

A1. Τεχνικός έλεγχος

Είναι ευθύνη των αγωνιζομένων να διασφαλίσουν ότι τα οχήματά τους πληρούν τουλάχιστον τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας. Το όχημα θα παρουσιάζεται στην κατάσταση στην οποία θα χρησιμοποιηθεί στον αγώνα, με όλο τον εξοπλισμό τοποθετημένο.

A2. Πλαίσιο και αμάξωμα

Το πλαίσιο του αγωνιστικού αυτοκινήτου πρέπει να προέρχεται από γνωστό κατασκευαστή αυτοκινήτων και να είναι / ήταν διαθέσιμο ως μοντέλο παραγωγής.

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

Τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούν το αρχικό αριθμό πλαισίου (Vehicle Identification Number - VIN) στην αρχική θέση καθώς και την πλακέτα πληροφοριών του κατασκευαστή. Ο αριθμός πλαισίου δεν πρέπει να είναι αλλοιωμένος και πρέπει να ισχύει για το αμάξωμα που βρίσκεται.

Ο αριθμός πλαισίου πρέπει να είναι εμφανής και να είναι ευανάγνωστος

Επιτρέπονται τα πάνελ αμαξώματος, τα καλύμματα προφυλακτήρων και τα φτερά aftermarket. Όλες οι κουκούλες και τα καπάκια του καταστρώματος πρέπει να στερεώνονται επαρκώς και με ασφάλεια.

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).

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

A3. Ανάρτηση

Επιτρέπονται αναβαθμίσεις ανάρτησης. Τα εργοστασιακά σημεία στήριξης της ανάρτησης μπορούν να μετακινηθούν κατά 5 εκατοστά σε όλες τις κατευθύνσεις. Ο εργοστασιακός σχεδιασμός της ανάρτησης μπορεί να τροποποιηθεί. Επιτρέπονται επίσης μετατροπές ή αλλαγές στα άκρα της ανάρτησης. Όλες αυτές οι μετατροπές όμως πρέπει να περάσουν από τεχνικό έλεγχο.

A4. Καύσιμο και Δεξαμενή Καυσίμου

Οποιαδήποτε κατηγορία βενζίνης αυτοκινήτου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για καύσιμο. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί αιθανόλη E85.

Το όχημα θα μπορεί να χρησιμοποιεί την αρχική δεξαμενή καυσίμου για τη σειρά SemiPro. Για την Pro, συνιστάται ανεπιφύλακτα ένα ντεπόζιτο καυσίμου ασφαλείας εγκεκριμένο από τη FIA σύμφωνα με το Άρθρο 253.14 της FIA, Παράρτημα J στο ISC ή ένα ντεπόζιτο καυσίμου ασφαλείας σύμφωνα με το SFI 28.1, απομονωμένο από το διαμέρισμα του οδηγού. (Πρέπει να υπάρχει μεταλλικός “καθρέπτης” προστασίας μεταξύ του χώρου της δεξαμενής καυσίμου και της καμπίνας των επιβατών, ικανός να προστατεύσει την καμπίνα από διαρροές υγρών και πυρκαγιά (μεταλλικό 0,8 ή 1,5 αλουμίνιο). Εάν υπάρχουν τρύπες πρέπει να καλυφτούν από μεταλλικά ελάσματα, ενώ οι μικρές τρύπες πρέπει να κλείσουν με βίδες ή πυρίμαχα υλικά) .

Σήμανση και ισχύς των δεξαμενών

Κάθε δεξαμενή πρέπει να έχει σήμανση με την ακόλουθη πληροφορία:

1. Πρότυπο της FIA
2. Αριθμός αναγνώρισης από τη FIA
3. Όνομα κατασκευαστή
4. Σειριακός αριθμός
5. Ημερομηνία λήξης ισχύος.

Σε περίπτωση ληγμένου Homologation τότε δίνετε παράταση 2 χρονών νοουμένου είναι σε καλή κατάσταση και ότι τυχαίνουν έγκρισης από την τεχνική επιτροπή του αγώνα

Δεν επιτρέπεται η χρήση ιδιοκατασκευασμένων δεξαμενών καυσίμου χωρίς προδιαγραφές κατασκευαστή.

Τα καπάκια πλήρωσης καυσίμου πρέπει να στερεώνονται καλά ώστε να μην ανοίγουν κατά την κρούση. Η τροφοδοσία πρέπει να γίνεται μόνο με χειροκίνητες αντλίες. Απαγορεύεται η χρήση οποιουδήποτε είδους συστήματος αεροσυμπιεστή ή φιάλης πεπιεσμένου αέρα για την πλήρωση της δεξαμενής/κυψέλης. Οι σωλήνες καυσίμου που πηγαίνουν μέσα στην καμπίνα επιβατών πρέπει να εγκατασταθούν και να προστατεύονται σύμφωνα με το άρθρο FIA 253-2013.

A5. Φρένα

Επιτρέπονται τροποποιήσεις στο σύστημα φρένων και η χρήση ρυθμιστών (controllers-restrictors) . Τα συστήματα πέδησης που περιλαμβάνουν δαγκάνα, ρότορα και τακάκια, γραμμές, υγρά και πεντάλ πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και λειτουργική κατάσταση. Το φως φρένων LED πάνω από το μπροστινό ανεμοθώρακα είναι υποχρεωτικό, το ελάχιστο μήκος είναι 80 cm (βλέπε παρ.A14 ΦΩΤΑ).

A6. Κινητήρας

Οι κινητήρες είναι ανοιχτοί για τροποποίηση ή αντικατάσταση. Όλες οι τάπες αποστράγγισης πρέπει να στερεώνονται καλά. Καμία διαρροή υγρών από τον κινητήρα δεν είναι ανεκτή και θα οδηγήσει σε άμεσο αποκλεισμό κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Ο κινητήρας πρέπει να τοποθετείται στην εργοστασιακή του θέση με μέγιστο περιθώριο μετακίνησης του προς τα πίσω δέκα εκατοστά (10cm).

Η χρήση κάθε είδους και αριθμού μεθόδων υπερτροφοδότησης, όπως υπερσυμπιεστών (μηχανικών και καυσαερίων), διατάξεων ψεκασμού N₂O (“νίτρο”) και κάθε συνδυασμός τους είναι ελεύθερη. Επιτρεπόμενο NITROUS OXIDE (20 lbs-min.124 BAR.) **ΜΟΝΟ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ CE or DOT**. Αν θα υπάρχει χρήση νίτρου πρέπει να υπάρχει και η αυτοκόλλητη ένδειξη και πρέπει να είναι σε σημείο δίπλα από το νούμερο συμμετοχής.



Εάν η μπουκάλα είναι εγκατεστημένη στην καμπίνα τότε πρέπει να είναι εξοπλισμένη με ανακουφιστική βαλβίδα και να ανακουφίζετε (αερίζετε) έξω από την καμπίνα. Η μπουκάλα πρέπει να φέρει σφραγίδα CE ή DOT να έχει ένδειξη ελάχιστη 124 bars και να είναι στερεωμένη το ελάχιστο με **2 βιδωτά** μεταλλικά κορδόνια. Ένα Hobbs switch ή ισοδύναμο σύστημα είναι υποχρεωτικό και πρέπει να έχει εγκατασταθεί ώστε το σύστημα νίτρου να μπορεί να ενεργοποιείται μόνο όταν υπάρχει επαρκείς πίεση καυσίμου. Όλες οι σωληνώσεις καυσίμου και νίτρο πρέπει να είναι ασφαλώς στηριγμένες ανά 100mm σε όλο το μήκος τους. Όλα τα δοχεία υγρών και αναθυμιάσεων πρέπει να είναι επαρκώς στερεωμένα και η στάθμη του περιεχομένου τους να μπορεί να ελεγχθεί εύκολα

A7. Γενικός διακόπτης κυκλώματος

Όλα τα οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με γενικό διακόπτη κυκλώματος / κύριο διακόπτη μπαταρίας που πρέπει να διακόπτει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα (μπαταρία, εναλλάκτης ή δυναμό, φώτα, κόρνα, ανάφλεξη, ηλεκτρικά χειριστήρια κ.λπ.) εκτός από το σύστημα αυτόματου πυροσβεστήρα και πρέπει επίσης να σταματά τον κινητήρα .

Πρέπει να είναι προσπελάσιμο από το εξωτερικό του αυτοκινήτου και να επισημαίνεται καθαρά έξω από το όχημα με κατάλληλο αυτοκόλλητο, κατά προτίμηση στο επάνω μέρος του αριστερού ή δεξιού μπροστινού τόξου. **Συνιστάται του δεξιού για δεξιότιμονα αυτοκίνητα.**



A8. Καθίσματα

Το κάθισμα του οδηγού πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρότυπα FIA 8855-1999, 8855- 2021 ή 8862 2009. Τα καθίσματα πρέπει να τοποθετούνται στην εργοστασιακή τους θέση. Δεν επιτρέπονται επιβάτες κατά τη διάρκεια του αγώνα. Βλέπε Παράρτημα J Art. 253-16 του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα για οδηγίες τοποθέτησης.

Σε περίπτωση ληγμένου Homologation τότε δίνετε παράταση 2 χρονών νοουμένου είναι σε καλή κατάσταση και ότι τυχαίνουν έγκρισης από την τεχνική επιτροπή του αγώνα.

A9. Ζώνες ασφαλείας

Τα οχήματα πρέπει να έχουν ζώνη ασφαλείας Homologated τουλάχιστον 5 σημείων σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8853-98 ή SFI 16.1 ή 16.5. Η εγκατάσταση πρέπει να πληροί το Άρθρο 253.6 της FIA, Παράρτημα J στο ISC. Οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να φέρουν ετικέτα κατασκευαστή με ευανάγνωστη ημερομηνία.

Σε περίπτωση ληγμένου Homologation τότε δίνετε παράταση 2 χρονών νοουμένου είναι σε καλή κατάσταση και ότι τυχαίνουν έγκρισης από την τεχνική επιτροπή του αγώνα.

A10. Πλευρινά παράθυρα, ηλιοροφές, Δίκτυα παραθύρων και περιοριστήκα βραχιόνων (Arm restraints)

Εξωτερικά καθρεφτάκια ένα σε κάθε πλευρά πρέπει να είναι εγκατεστημένα.

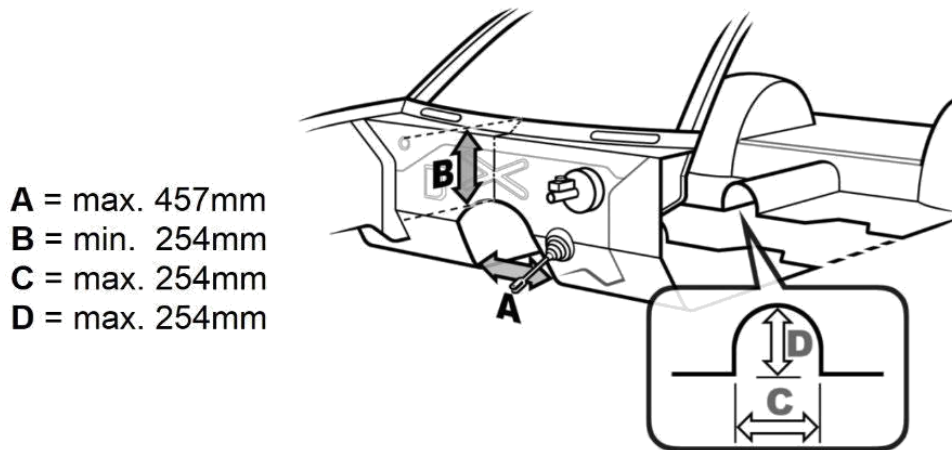
Για τα οχήματα χωρίς οροφή (Convertible) και τα οχήματα με μαλακή οροφή (Soft - top), είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση δικτύων παραθύρων σύμφωνα με το Άρθρο 253.11 της FIA, Παράρτημα J στο ISC ή περιοριστήκα βραχίονα (arm restraints) σύμφωνα με τις προδιαγραφές SFI3.3. Πρέπει να διαθέτουν roll cage αποτελεσματικό σε περίπτωση ανατροπής. Η σκληρή οροφή πρέπει να είναι ασφαλώς τοποθετημένη στο αμάξωμα. Ηλιοροφές και κάθε άλλου τύπου γυάλινη οροφή πρέπει να αντικατασταθούν από πολυεστερικά ή μεταλλικά τμήματα.

Για όλα τα άλλα οχήματα, είναι υποχρεωτικό να έχουν διαφανές τζάμι OEM (εργοστασιακό) με μεμβράνη ασφαλείας ή Polycarbonate (ελάχιστο πάχος 3,8 mm) πλευρινά παράθυρα ή δίκτυα παραθύρων σύμφωνα με το Άρθρο 253.11 της FIA, Παράρτημα J στο ISC ή SFI 27.1.

Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν πλευρικά παράθυρα ή **χρήση κράνους όπου καλύπτει όλο το πρόσωπο (full-face) είναι υποχρεωτική.**

A11. Τροποποίησης διαχωριστικού καμπίνας / σήραγγας μετάδοσης (FIREWALL / TRANSMISSION TUNNEL MODIFICATIONS)

Επιτρέπονται τροποποιήσεις τείχους προστασίας (Firewall) και σήραγγας μετάδοσης σύμφωνα με το Σχέδιο.



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

B: Η απόσταση μεταξύ του κάτω μέρους του παρμπρίζ 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.

A12. Διαρροές

Οι δεξαμενές αλίευσης (catch tanks) πρέπει να είναι εγκατεστημένες και στερεωμένες με ασφάλεια.

Καμία διαρροή υγρού κανενός είδους δεν θα γίνει ανεκτή, οποιαδήποτε διαρροή θα οδηγήσει σε άμεσο αποκλεισμό (βλέπε παράρτημα Δ3).

Ενδέχεται να προκύψουν πρόσθετες δαπάνες καθαρισμού εάν ζητηθεί πλήρης καθαρισμός από την πίστα.

A13. Γάντζοι

Πρέπει να τοποθετηθούν λειτουργικοί, ορατοί και προσβάσιμοι γάντζοι ρυμούλκησης τόσο στο μπροστινό όσο και στο πίσω μέρος του οχήματος που επισημαίνονται ευκρινώς με ένα βέλος. Εάν χρησιμοποιείται το αρχικό άγκιστρο ρυμούλκησης, απαιτείται ιμάντας επέκτασης.

A14. Φώτα

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν :

- 1) Δύο τέλεια λειτουργικά μπροστινά φώτα ισοδύναμα με τα εργοστασιακά ή ένα προβολέα λευκού φωτός με μέγιστο μήκος 80cm ή και τα τρία μαζί.
- 2) Δυο τελειά λειτουργικά πίσω κόκκινα φωτά πορείας ισοδύναμα με τα εργοστασιακά.
- 3) Δυο τελειά λειτουργικά πίσω κόκκινα φωτά φρένων ισοδύναμα με τα εργοστασιακά. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί προσθετή ταινία LED (κόκκινο) πίσω για φώτα φρένων εάν τα δυο φώτα φρένων δεν είναι ικανοποιητικά (υπό μελέτη και ανακοίνωση νέος και συμπληρωματικός κανονισμός) .
- 4) Απαιτείται κόκκινη λωρίδα LED μήκους 80cm για φώτα φρένων τοποθετημένη στην κορυφή του μπροστινού ανεμοθώρακα
- 5) Σε περίπτωση που αποδειχτεί ότι το όχημα έχει μηχανισμό που παρεμβαίνει στα φώτα φρένων (brake lights), τότε θα τιμωρηθεί με ποινή αποκλεισμού.
- 6) Στην περίπτωση μηχανικού ελέγχου που βρεθεί ότι η λειτουργία των πίσω φαναριών (φώτα φρένων και φώτα πορείας) δεν είναι ευδιάκριτη ακόμα και κατά την διάρκεια της ημέρας μπορεί να ζητηθεί αλλαγή πίσω φαναριών.

A15. Μπαταρία

Η μπαταρία πρέπει να στερεώνεται καλά με μεταλλικούς ιμάντες και να είναι πλήρως καλυμμένη.

A16. Εξάτμιση

Τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν ολοκληρωμένο σύστημα εξαγωγής, περιλαμβανομένου τελικού σιγαστήρα. Το όχημα πρέπει να είναι ικανό να περάσει το στατικό τεστ μέτρησης θορύβου. 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.

Η εξάτμιση πρέπει να βγαίνει στο πίσω μέρος (Πίσω από τον πίσω άξονα και όχι κοντά από εύφλεκτα σημεία) . Το External δεν θεωρείται εξάτμιση.

A17. Κλωβί ασφαλείας και επένδυση κλωβιού

Ο κλωβός ασφαλείας και η επένδυση του κλωβού ασφαλείας πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 253.8 της FIA, Παράρτημα J του ISC είναι υποχρεωτική. Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να έχει υποχρεωτικά αναγνωρισμένη και μόνιμα στηριγμένη επένδυση προστασίας(padding).

A18. Σύστημα πυροσβεστήρα

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με το άρθρο 253.7.2 της FIA, Παράρτημα J στο ISC ή με το SF117.1.

Τα πέκκα αυτόματης πυρόσβεσης στη μηχανή ΚΑΙ στο εσωτερικό να είναι σταθερά με μεταλλική βάση.

Οι εσωτερικοί και εξωτερικοί μοχλοί ενεργοποίησης είναι υποχρεωτικοί.

○ εξωτερικός μοχλός ενεργοποίησης συνιστάται να τοποθετείται στο πάνω μέρος του δεξιού μπροστινού τόξου.

Η περόνη ασφαλείας στον πυροσβεστήρα καθώς και στο σύστημα αυτόματης πυρόσβεσης πρέπει να είναι αφαιρεμένη κατά την διάρκεια του αγώνα.

Η εξωτερική ενεργοποίηση θα πρέπει να επισημαίνεται σαφώς με το κατάλληλο αυτοκόλλητο.



A19. Πόρτες

Το μάνδαλο/κλείδωμα της πόρτας (εσωτερικά & εξωτερικά) πρέπει να λειτουργεί σε όλες τις περιπτώσεις τόσο από την πλευρά του οδηγού όσο και από την πλευρά του συνοδηγού. Οι αφαιρούμενες πόρτες πρέπει να ασφαρίζονται με κλιπ ασφαλείας.

A20. Ελαστικά & Ζάντες

Για τον εμπρός και πίσω άξονα επιτρέπονται ελαστικά εγκεκριμένα για χρήση δρόμου (με ένδειξη “DOT” ή/και “E”). Τα ημισλικ επιτρέπονται αν είναι σύμφωνα με αυτές τις προδιαγραφές. Τα ελαστικά πρέπει να **καλύπτονται** από το αμάξωμα του αυτοκινήτου (5 cm ελαστικότητα).

Τα χρωματιστά ελαστικά καπνού επιτρέπονται μόνο κατά την προπόνηση. Κατά τη διάρκεια των προκριματικών και των μαχών, επιτρέπονται μόνο ελαστικά που παράγουν κανονικό λευκό καπνό.

Οι οδηγοί κατηγορίας Pro πρέπει να αγωνίζονται με μέγιστο μέγεθος **285/35/18** (εκτός εάν συνιστώνται μεγαλύτερες διαστάσεις από τον κατασκευαστή).

Οι οδηγοί κατηγορίας SemiPro πρέπει να αγωνίζονται με μέγιστο μέγεθος **265/35/18** (εκτός εάν συνιστώνται μεγαλύτερες διαστάσεις από τον κατασκευαστή).

Τα οχήματα θα πρέπει να έχουν αυτοκόλλητα σε αντίθεση χρώματος σε ένα συγκεκριμένο τμήμα σε κάθε τροχό. (και στους τέσσερις (**4**) **τροχούς**). Σε περίπτωση αλλαγής οποιαδήποτε ζάντας πρέπει και αυτή να φέρει αυτοκόλλητα σε αντίθεση χρώματος όπως στην προηγούμενη.



A21. Αριθμός αγώνα και χορηγοί σειράς

Η επάνω ζώνη του ανεμοθώρακα πρέπει να παραμείνει ελεύθερη για να εφαρμοστεί η υποχρεωτική λωρίδα των χορηγών του αγώνα πρωταθλήματος όπως και το νούμερο συμμετοχής.

A22. Επαγγελματική εμφάνιση αυτοκινήτου

Τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν άθικτα όλα τα βασικά μέρη του αμαξώματος/πάνελ. Είναι υποχρεωτικό να διατηρείτε το αμάξωμα σε επαγγελματικά πρότυπα, συμπεριλαμβανομένης μιας πρόσφατης βαφής και της καλής τοποθέτησης των αυτοκόλλητων. Η μη επαγγελματική εμφάνιση αυτοκινήτου θα μπορούσε να οδηγήσει σε ακύρωση της εγγραφής – **αποκλεισμό από τον αγώνα.**

A23. Άξονας κίνησης

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση μεταλλικού βραχιολιού συγκράτησης του άξονα μετάδοσης της κίνησης σε περίπτωση αποκοπής του μπροστινού σταυρού.

A24. Βάρος

Το ελάχιστο βάρος καθορίζεται στα 950 κιλά

Τεχνική λίστα Περιεχόμενο Πρότυπα

- FIA 12 Αγωνιστικά καθίσματα FIA 8855/1999
- FIA16 Εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης FIA 1999
- FIA 18 Βαλβίδες αντεπιστροφής
- FIA 23 Προστατευτικά κλωβών ασφαλείας FIA 8857/2001
- FIA 24 Αγωνιστικές ζώνες ασφαλείας FIA 8853/1998 & 8854/1998
- FIA 40 Εξελιγμένη αγωνιστικά καθίσματα FIA 8862/2009
- FIA 48 Δίχτυα παράθυρων FIA 8863/2013
- FIA 52 Εγκατεστημένα συστήματα πυρόσβεσης FIA 8865/2015
- FIA 29 Συστήματα FHR FIA 8858/2010 & 8858/2002
- FIA 33 Κράνη FIA 8860/2010 & 8860/2004
- FIA 36 Είδη συστημάτων FHR FIA 8858/2010 & 8858/2002
- FIA 41 Κράνη συμβατά με FHR FIA 8858/2010
- FIA 49 Κράνη FIA 8859/2015
- FIA 57 Αγωνιστικές ζώνες ασφαλείας FIA 8853/2016

B. ΟΔΗΓΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

B1. Οδηγός

Όλοι οι οδηγοί πρέπει να φορούν στολή, γάντια, μακριά εσώρουχα, μπαλακλάβα, κάλτσες και παπούτσια σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8856-2000 (Τεχνικός κατάλογος No.27) ή SFI 3.2/A/5. Όλα τα είδη πρέπει να είναι σε καθαρή και καλή κατάσταση. Οι χρήστες πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα ρούχα δεν είναι πολύ στενά.

Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών. Σε περίπτωση υποψίας για χρήση αλκοόλ και ναρκωτικών, οι αξιωματούχοι του αγώνα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν όπως γίνει αλκοτέστ και νάρκοτεστ.

Στολή FIA standard 8856-2000 ή 8885-2018 ή SFI 3.2A/5

Μπότες FIA standard 8856-2000 ή SFI 3.3/5

Γάντια FIA standard 8856-2000 ή SFI 3.3/5

Balaclava FIA standard 8856-2000 ή SFI 3

Εσώρουχα (τοπ, παντελόνι και κάλτσες) FIA standard 8856-2000

Όταν χρησιμοποιείτε ρούχα εγκεκριμένα από τη FIA, πρέπει να τηρείτε το Κεφάλαιο

III – Εξοπλισμός οδηγών, Άρθρο 2 «Ανθεκτικό στη φλόγα ρούχα», Παράρτημα L του FIA ISC.

B2. Κράνος

Ο οδηγός πρέπει να φοράει κράνος σύμφωνα με τα πρότυπα FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, Snell SAH2010 ή SA2015. Όταν χρησιμοποιείτε κράνη εγκεκριμένα από τη FIA, πρέπει να τηρείτε το Κεφάλαιο III – Εξοπλισμός οδηγών, Άρθρο 1 «Κράνη», Παράρτημα L του FIA ISC. Τα κράνη πρέπει να είναι συμβατά με ένα μετωπικό σύστημα συγκράτησης (FHR). Τα κράνη της FIA πρέπει να περιλαμβάνονται στους Τεχνικούς Καταλόγους 33, 41 ή 49. Συνιστάται ανεπιφύλακτα να φοράτε κράνη full-face. Τα κράνη πρέπει να είναι άθικτα και σε κατάσταση λειτουργίας. Τα γυαλιά που φοριούνται κάτω από το κράνος πρέπει να είναι αδιάσπαστα.

B3. Μετωπιαίο προσκέφαλο / Frontal Head Restraint (FHR)

Το FHR/Hans είναι υποχρεωτικό. Τα FHR που ακολουθούν το Κεφάλαιο III – Εξοπλισμός Οδηγών, Άρθρο 3 «Μπροστινό Προσκέφαλο (FHR)», Παράρτημα L στο FIA ISC ή SFI 38.1 γίνονται δεκτά.

B4. Παρουσίαση αυτοκινήτου

Τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν επαγγελματική παρουσίαση, απαιτείται να έχουν όλα τα μέρη του αμαξώματος και τα πάνελ κατά την είσοδο τους στην πίστα, συμπεριλαμβανομένου του μπροστινού προφυλακτήρα, του πίσω προφυλακτήρα και του καπό.

Η προσωρινή επισκευή έκτακτης ανάγκης (ταινία) πρέπει να χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση πλασίων αμαξώματος στο αυτοκίνητο μόνο στην απαραίτητη περίπτωση ζημιάς που προκαλείται ενώ βρίσκεται στην πίστα.

Το αυτοκίνητο πρέπει στη συνέχεια να επισκευαστεί πλήρως εγκαίρως για τον επόμενο αγώνα. Ένα σπρέι χρώματος του αυτοκινήτου είναι υποχρεωτικό.

Δεν μπορούν να τοποθετηθούν περισσότερες από 6 κάμερες δράσης σε κάθε αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα. Κάθε αυτοκίνητο πρέπει να φέρει την εθνική σημαία του οδηγού του στα πλαϊνά παράθυρα, το ονοματεπώνυμο και την ομάδα αίματος του.

B5. Παρουσίαση – Χώρος στάθμευσης (Paddock).

Κάθε αγωνιστικό αυτοκίνητο πρέπει να παρουσιάζεται στο χώρο στάθμευσης (paddock) κάτω από μια σκηνή και με ένα αδιάβροχο στρώμα εδάφους (προαιρετικό) για την προστασία του χώρου.

Οι ομάδες επιτρέπεται να προωθούν τους συνεργάτες τους μέσα στη σκηνή (paddock) τους, αλλά δεν επιτρέπεται να δημιουργήσουν οποιοδήποτε είδος καταστήματος ή εμπορικής περιοχής εντός της σκηνής (paddock) τους χωρίς γραπτή εξουσιοδότηση από τον Διοργανωτή του Αγώνα. Η καθαριότητα του χώρου στάθμευσης παίζει σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση του paddock όπως και στην παρουσία του οδηγού και της ομάδας του. Επιβάλλεται όπως ο κάθε οδηγός με την ομάδα του, να διατηρούν ανά πάσα στιγμή τον χώρο τους καθαρό τουλάχιστον στην κατάσταση που τον έχουν παραλάβει.

B6. Πυροσβεστήρας Χώρου Στάθμευσης (Paddock).

Κάθε ομάδα πρέπει **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ** να έχει έναν ορατό φορητό πυροσβεστήρα κοντά στο αυτοκίνητό της στην σκηνή στον χώρο στάθμευσης (Paddock), φιάλη τουλάχιστον 2 κιλών. Μπορεί να ζητηθεί ανά πάσα στιγμή για έλεγχο.

B7. Ασφάλεια χώρου στάθμευσης (Paddock safety).

Το όριο ταχύτητας στο χώρο στάθμευσης είναι ΠΕΝΤΕ χιλιόμετρα (5 km/h) την ώρα. Κάθε αυτοκίνητο ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ πρέπει να ασφαρίζεται με βάσεις ασφαλείας όταν κάποιος εργάζεται κάτω από το αυτοκίνητο ή κατά τη διάρκεια εργασιών προθέρμανσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

Οι οδοί (δρόμοι) πρόσβασης πρέπει να διατηρούνται καθαροί ανά πάσα στιγμή για τη διέλευση τόσο των οχημάτων έκτακτης ανάγκης, όπως και των αγωνιστικών οχημάτων.

Απαγορεύεται αυστηρά η αλλαγή ελαστικών εκτός του χώρου στάθμευσης (paddock).

Η μη τήρηση του κανόνα θα μπορεί να οδηγήσει σε ακύρωση της εγγραφής – αποκλεισμό από τον αγώνα.

Απαγορεύεται το παρκάρισμα πολιτικών αυτοκινήτων , ρυμουλκούμενων και ρυμουλκών στον χώρο του paddock, εκτός των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται σαν συνεργεία των ομάδων.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΑΥΣΤΗΡΑ ΤΟ ΑΝΑΜΜΑ ΦΩΤΙΑΣ ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΛΟΓΟ.

Υπό μελέτη κανονισμός που θα διευκρινίζει για συγκεκριμένο χώρο και περιοχή φύλαξης καυσίμων (REFUELLING AREA)

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Οι αξιωματούχοι του αγώνα ορίζονται από τον διοργανωτή σε συνεννόηση με την Ομοσπονδία. Οι αξιωματούχοι πρέπει να δηλώνουν κάθε σύγκρουση συμφερόντων που μπορεί να επηρεάσει την άσκηση των καθηκόντων τους.

Όλοι οι αξιωματούχοι πρέπει να συμπεριφέρονται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα συμπεριφοράς και η οποία παράλειψη μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του διορισμού τους για την εκδήλωση ή σε ανάκληση της άδειάς τους.

1. ΚΟΑ – Κυπριακή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου
2. Διοργανωτής Αγώνα (Power Drift Club-PDC)
3. Διευθυντής Αγώνα
4. Υπεύθυνος Κανονισμών
5. Κριτές
6. Γραμματέας Διοργάνωσης
7. Επικεφαλής Ελεγκτής και/ή Τεχνικός Αντιπρόσωπος

Γ1. ΚΟΑ – Κυπριακή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου

Η Ομοσπονδία εποπτεύει και συμβουλεύει τον διοργανωτή του αγώνα για την διασφάλιση της οργάνωσης και διεξαγωγής του αγώνα σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανονισμούς Αγώνων Πλαγιολίσθησης.

Γ2. Διοργανωτής αγώνα (Power Drift Club-PDC)

Ο Διοργανωτής του Αγώνα είναι υπεύθυνος για την διασφάλιση της οργάνωσης και διεξαγωγής του αγώνα με ασφάλεια και σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανονισμούς Αγώνων Πλαγιολίσθησης.

Οι ευθύνες του Διοργανωτή Αγώνα περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται) σε :

- Διασφάλιση ότι όλοι οι Αξιωματούχοι και τα περιουσιακά στοιχεία είναι στη θέση τους και ότι ο χώρος διοργάνωσης είναι ασφαλής και έτοιμος για τον αγώνα,
- Συνεργασία με τις αρμόδιες τοπικές αρχές για την εξασφάλιση μιας ασφαλούς, οργανωμένης εκδήλωσης και,
- Διατήρηση του προγράμματος του αγώνα σύμφωνα με το δημοσιευμένο χρονοδιάγραμμα και πάντα υπό προϋποθέσεις.
- Επίλυση οποιοδήποτε προβλημάτων προκύψουν πριν, κατά την διάρκεια του αγώνα και μετά το τέλος του αγώνα.
- Με βάση τους κανονισμούς μπορεί να επιβάλει ποινές – αποκλεισμούς- αφαίρεση βαθμών και επιβολή προστίμων σε όσους κρίνει ότι παρανομούν πριν, κατά την διάρκεια και μετά το τέλος του αγώνα.

Γ3. Διευθυντής Αγώνα

Ο Διευθυντής του Αγώνα είναι υπεύθυνος για την διεξαγωγή του αγώνα σύμφωνα πάντα με τους Εθνικούς Κανονισμούς Αγώνων Πλαγιολίσθησης.

Οι ευθύνες του διευθυντή αγώνα περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται) σε :

- Διατήρηση του προγράμματος του αγώνα σύμφωνα με το δημοσιευμένο χρονοδιάγραμμα
- Συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων αξιωματούχων του αγώνα για την ομαλή διεξαγωγή του αγώνα.
- Με βάση τους κανονισμούς και σε συνεννόηση με τον Υπεύθυνο Κανονισμών και τους κριτές μπορούν να επιβάλουν άμεσα αποκλεισμό από τον αγώνα σε οποιοδήποτε αθλητή (οδηγό- αυτοκίνητο) κρίνουν ότι δεν ακολουθεί - πληροί-τηρεί και σέβεται τους κανονισμούς του αγώνα.
- Οι αγωνιζόμενοι και οι ομάδες τους πρέπει να ακολουθούν όλες τις οδηγίες του Διευθυντή Αγώνα.
- Όλες οι αποφάσεις του Διευθυντή Αγώνα είναι οριστικές.

Γ4. Υπεύθυνος Κανονισμών

Ο Υπεύθυνος Κανονισμών έχει την ευθύνη να επιβλέπει και να επιβάλλει την σωστή τήρηση των Εθνικών Κανονισμών Αγώνων Πλαγιολίσθησης.

Οι ευθύνες του υπευθύνου κανονισμών περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται) σε :

- Σε συνεργασία πάντα με τον Επικεφαλή Ελεγκτή και ή Τεχνικό Αντιπρόσωπο εντοπίζουν και προσδιορίζουν παρανομίες και παρατυπίες σε σχέση με τους τεχνικούς κανονισμούς, κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου , κατά την διάρκεια του αγώνα και μετά το τέλος του αγώνα.
- Έχει υπό την ευθύνη του να επιβλέπει και να επιβάλλει την τήρηση των αθλητικών κανονισμών καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα.
- Με βάση τους Εθνικούς Κανονισμούς Αγώνων Πλαγιολίσθησης και σε **συνεννόηση** με τον Διευθυντή Αγώνα μπορούν να επιβάλουν άμεσα αποκλεισμό από τον αγώνα σε οποιονδήποτε αθλητή/αθλήτρια (οδηγό-αυτοκίνητο) κρίνουν ότι δεν ακολουθεί-πληροί-τηρεί – σέβεται τους κανονισμούς.
- Οι αγωνιζόμενοι και οι ομάδες τους πρέπει να ακολουθούν όλες τις οδηγίες του Υπευθύνου Κανονισμών
- Όλες οι αποφάσεις του Υπευθύνου Κανονισμών είναι οριστικές.

Γ5. ΚΡΙΤΕΣ

Η κριτική επιτροπή αποτελείται από δυο ή τρεις κριτές, εκ των οποίων ο ένας μπορεί να οριστεί ως επικεφαλής κριτής, και κατονομάζονται ειδικά στις ειδικές διατάξεις για κάθε αθλητικό γεγονός.

- Ο Επικεφαλής Κριτής είναι υπεύθυνος για τα πρωτόκολλα αξιολόγησης του οδηγού και διατηρεί επικοινωνία με τον Διοργανωτή του Αγώνα, τον Διευθυντή του Αγώνα και τον Υπεύθυνο Κανονισμών καθ' όλη τη διάρκεια της διοργάνωσης.
- Κατά τη διάρκεια των προκριματικών, οι Κριτές θα αξιολογήσουν ανεξάρτητα τις κατατακτικές διαδρομές κάθε αγωνιζόμενου χρησιμοποιώντας επιμέρους κριτήρια, τα οποία στη συνέχεια αθροίζονται για ένα πιθανό σύνολο 100 βαθμών.
- Κατά τη διάρκεια των διπλών περασμάτων (battles) του αγώνα , οι Κριτές θα
- Οι Κριτές μπορούν να χρησιμοποιήσουν επαναλήψεις βίντεο ή οποιαδήποτε άλλα εργαλεία μέτρησης (που τους παρέχονται από τον Διοργανωτή Αγώνα) για να τους βοηθήσουν να καταλήξουν σε μια απόφαση και θεωρούνται κριτές γεγονότων.
- Σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στις συνθήκες αγώνα, οι Κριτές μπορούν να προτείνουν αλλαγές στη χάραξη της διαδρομής, παύση αγώνα ή και τερματισμό του αγώνα.

Οι αρμοδιότητες των Κριτών περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται) σε:

- Καθορισμός και χάραξης της διαδρομής πριν από τον αγώνα, σε συνεργασία με τον Διοργανωτή και/ή τον Διευθυντή Αγώνα.
- Να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στους διαγωνιζομένους για την διαδρομή και την βαθμολογία,
- Καθορισμός της ευθύνης για τυχόν επαφές/περιστατικά στην πίστα.
- Εξέταση συγκεκριμένων καταγγελιών ή ερωτημάτων.

Οι αγωνιζόμενοι και οι ομάδες τους πρέπει να ακολουθούν όλες τις οδηγίες των κριτών.

Όλες οι αποφάσεις των κριτών είναι οριστικές.

Γ6. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Ο Γραμματέας της διοργάνωσης είναι υπεύθυνος για όλα τα έγγραφα της διοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για τους αγωνιζόμενους, των Εθνικών Κανονισμών Πλαγιολίσθησης και των επίσημων αποτελεσμάτων.

Είναι ευθύνη του Γραμματέα της διοργάνωσης να διασφαλίσει ότι η διοργάνωση επιτρέπεται να διεξαχθεί από την τοπική αρχή και την Κυπριακή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (ΚΟΑ).

Έχει ευθύνη να ελέγξει ότι κάθε διαγωνιζόμενος επιτρέπεται να λάβει μέρος στον αγώνα και ότι διαθέτει όλα τα απαιτούμενα έγγραφα (Αγωνιστική άδεια οδηγού-Δελτίο υγείας-Διαβατήριο αγωνιστικού αυτοκινήτου κ.ο.κ)

Γ7. ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΚΑΙ/Η ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

Ο Επικεφαλής Ελεγκτής εξετάζει τα αγωνιστικά αυτοκίνητα και τα μέσα ατομικής προστασίας των οδηγών, προκειμένου να διασφαλίσει τη συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς.

Μπορεί να οριστεί Τεχνικός Αντιπρόσωπος, ο οποίος θα επιβλέπει και θα βοηθά το έργο του Επικεφαλής Ελεγκτή. Εάν διοριστεί, ο Τεχνικός Αντιπρόσωπος είναι υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου.

Οι αρμοδιότητες του επικεφαλής ελεγκτή περιλαμβάνουν (αλλά δεν περιορίζονται) σε:

- Διενέργεια ελέγχου πριν από την έναρξη του αγώνα σε όλα τα αυτοκίνητα που έχουν δηλωθεί για να διασφαλιστεί ότι είναι ασφαλή για τον αγώνα σύμφωνα με τους κανονισμούς και έχουν δηλωθεί στη σωστή κατηγορία.
- Την παρακολούθηση της κατάστασης, την παροχή εκθέσεων και συμβουλών για όλα τα αυτοκίνητα που εμπλέκονται σε ατυχήματα, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης της καταλληλότητάς τους για την επανάληψη της αγωνιστικής δραστηριότητας
- Να διασφαλίζει ότι όλοι οι αγωνιζόμενοι φορούν ή χρησιμοποιούν σωστά τον απαιτούμενο ατομικό εξοπλισμό ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των γαντιών, των υποδημάτων, των πυρίμαχων εσωρούχων, της αγωνιστικής στολής, του κράνους και του μετωπικού συστήματος σύγκρουσης κεφαλής, όπως απαιτείται από τους κανονισμούς.
 - Ενημερώνει άμεσα τον Υπεύθυνο Κανονισμών για οποιαδήποτε παρανομία-παρατυπία εντοπίσουν κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου, κατά την διάρκεια του αγώνα και μετά το τέλος του αγώνα.
- Όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να συμμορφώνονται και να ακολουθούν όλες τις υποδείξεις του Επικεφαλής Ελεγκτή.

II. ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Δ1. Ενημέρωση Οδηγών (Briefing)

Πριν από οποιαδήποτε προπόνηση, προκριματικές ή αγωνιστικές συνεδρίες, ο **Διευθυντής Αγώνα** θα ενημερώσει όλους τους οδηγούς για τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Οι **Κριτές** θα ενημερώσουν όλους τους οδηγούς για τους αθλητικούς κανόνες κατά τη διάρκεια της ενημέρωσης.

Όλοι οι οδηγοί πρέπει να παρευρίσκονται την ακριβή καθορισμένη ώρα για κάθε ενημέρωση **φορώντας** το αγωνιστικό τους κοστούμι και τα αγωνιστικά παπούτσια.

Οι οδηγοί πρέπει επίσης να φορούν το αγωνιστικό τους κοστούμι κατά τη διάρκεια των συνεδριών υπογράφων και συνεντεύξεων.

Οι συνεδρίες για υπογραφές θα πραγματοποιούνται σε κάθε γύρο, θα δοθεί προτεραιότητα στους οδηγούς της κανονικής περιόδου.

Δ2. Μάθημα Διαγωνισμού

Ο διοργανωτής θα παράσχει τις ακόλουθες ενότητες τρεξίματος ανάλογα με το σχεδιασμό διαδρομής του αγώνα, συμπεριλαμβανομένου του σχήματός του. Θα προσδιορίσει το σχέδιο της διαδρομής πριν από την έναρξη κάθε αγώνα.

Κάθε διαδρομή αγώνα αποτελείται από τα ακόλουθα:

- 1) Γραμμή εκκίνησης (Start line)
- 2) Τμήμα επιτάχυνσης (Acceleration zone)
- 3) Γραμμή επίθεσης (attack line), ακολουθούμενη από την αγωνιστική γραμμή και τα βαθμολογημένα τμήματα (clipping points & drift zones)
- 4) Γραμμή του τερματισμού (Finish line)
- 5) Τμήμα επιβράδυνσης (Deceleration zone)
- 6) Θέση των κριτών (Judges position)

Δ3. Διαδικασία εκκίνησης (start procedure)

Η διαδικασία εκκίνησης δίνεται πάντα από τον Υπεύθυνο Εκκίνησης (Start marshal) κατά την κρίση του, ενώ παραμένει πάντα υπό τη διαχείριση των Κριτών, του Διευθυντή Αγώνα και του Υπευθύνου Κανονισμών (βλεπε παρ. Δ3.1 και Δ3.2)

Η εκκίνηση μπορεί να αντικατασταθεί από δύο λυχνίες: Το ένα ΚΟΚΚΙΝΟ που απαγορεύει την εκκίνηση, το άλλο ΠΡΑΣΙΝΟ που εξουσιοδοτεί την εκκίνηση.

Υπάρχει μελέτη για μελλοντική χρήση για κανονικά φώτα τροχαίας ή **drag tree** με τις τροποποιήσεις. Επίσης είναι υπό μελέτη σύστημα φωτοεπισήμανσης με τηλεχειρισμό (υπό μελέτη και ανακοίνωση νέος και συμπληρωματικός κανονισμός) .

Ο αγώνας (μάχη) θεωρείται ότι έχει ξεκινήσει (χωρίς μετατόπιση μάχης–χωρίς μηχανική παρέμβαση) μόλις ο οδηγός εγκαταλείψει τον χώρο στάθμευσης του (Paddock) κατευθυνόμενος για προθέρμανση ελαστικών ή προς την γραμμή αναμονής ή προς την γραμμή εκκίνησης, για τον πρώτο γύρο της μάχης (lap 1).

Έχετε 120 δευτερολεπτα (2 λεπτά) για να βρεθείτε στη γραμμή εκκίνησης όταν ο αντίπαλος σας είναι ήδη σε αυτή.

Οι οδηγοί πρέπει να εμφανίζονται στην εκκίνηση της διαδρομής φορώντας τα υποχρεωτικά ρούχα και εξοπλισμό. Οι οδηγοί πρέπει να τα φορούν καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα, διαφορετικά δεν θα εξουσιοδοτηθούν να συμμετάσχουν ή θα υπόκεινται σε άμεσο αποκλεισμό εάν ανακαλυφθούν κατά τη διάρκεια ή μετά τον αγώνα.

Οι βοηθοί των οδηγών οι οποίοι παρευρίσκονται στη γραμμή αναμονής για εκκίνηση θα πρέπει υποχρεωτικά να φορούν διακριτικά (φωσφοριζέ) γιλέκα χρώματος ΠΡΑΣΙΝΟΚΙΤΡΙΝΟ. Αναμένετε συμπληρωματικός κανονισμός από FIA για τα χρώματα των γιλέκων
Επιτρέπεται να φορούν πρασινοκίτρινα φωσφοριζέ γιλέκα με τα διακριτικά και τα λογότυπα (logo) της ομάδας τους.

Συμπληρωματικός κανονισμός για παράγραφο A12 :

Εάν οδηγός αντιμετωπίσει μηχανική βλάβη (δηλαδή μεταξύ άλλων διαρροές λαδιών/καυσίμων /φυκτικών υγρών κτλ.) μετά τον μηχανικό έλεγχο και κατά την διάρκεια των δοκιμαστικών / βαθμολογούμενων και διπλών περασμάτων οφείλει άμεσα να ενημερώσει τους αξιωματούχους του αγώνα (park ferme marshal για να ενημερώσει με ασύρματο). Στην περίπτωση που οδηγός γνωρίζει όλα τα πιο πάνω προσπαθήσει να μπει στην διαδικασία εκκίνησης προκαλώντας ανεπιθύμητες “ **ακαθαρσίες ακαταστασίες** ” που μπορεί να επηρεάσουν άμεσα την ασφάλεια του αγώνα και των συναθλητών του αυτόματα αποκλείεται από τον αγώνα.

Δ3.1

Η διαδικασία εκκίνησης έχει ως εξής:

Ο σταρτμαν στέκεται στην μέση και μπροστά από τα δυο συμμετέχοντα αυτοκίνητα σε συγκεκριμένη απόσταση από την οποία μπορεί να επιστήσει την προσοχή των δυο οδηγών σηκώνοντας τα χέρια (βλέπε φωτο).

Στην συνέχεια ανοιγοκλείνοντας τα χέρια του από μέσα προς τα έξω ζητά από τους οδηγούς να αλληλοκοιταχτούν μεταξύ τους.

Στην συνέχεια οδηγοί συμφωνούν μεταξύ τους με το εξής σήμα (βλέπε φωτο) για εκκίνηση.

Ο σταρτμαν με τη σειρά του και με το ίδιο σήμα επιβεβαιώνει ξανά την ετοιμότητα των οδηγών για εκκίνηση (βλέπε φωτο).

Τότε οι οδηγοί εάν είναι σύμφωνοι ο σταρτμαν με τη σειρά του κλείνει τα χεριά του προς τα μέσα δίνοντας έτσι το τελικό σήμα για εκκίνηση (βλέπε φωτο).

Δ3.2

Η διαδικασία εκκίνησης έχει ως εξής:

Ο σταρτμαν στέκεται στην μέση και μπροστά από τα δυο συμμετέχοντα αυτοκίνητα σε συγκεκριμένη απόσταση από την οποία μπορεί να επιστήσει την προσοχή των δυο οδηγών σηκώνοντας τα χέρια δείχνοντας το εξής σήμα (βλέπε φωτο).

Στην συνέχεια οι οδηγοί συμφωνούν με τον σταρτμαν δείχνοντας το ίδιο σήμα (βλέπε φωτο).

Τότε οι οδηγοί εάν είναι σύμφωνοι ο σταρτμαν με τη σειρά του κλείνει τα χεριά του προς τα μέσα δίνοντας έτσι το τελικό σήμα για εκκίνηση (βλέπε φωτο).

Δ4. Προκριματικοί Γύροι (Qualification session)

Όλα τα αυτοκίνητα θα πάνε για 2 προκριματικούς-βαθμολογημένους γύρους χωρίς γύρο προθέρμανσης, ο καλύτερος γύρος θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια για την καθιέρωση του Top32. Σε περίπτωση βροχής ή καιρού που δεν προκαλεί ακύρωση των προκριματικών, εφαρμόζεται ο κανόνας «πρώτοι έρχονται, πρώτοι εξυπηρετούνται» καθώς δεν υπάρχει συγκεκριμένη εντολή για να περάσει η περίοδος προκριματικών.

Σε κάθε περίπτωση, ο οδηγός πρέπει να είναι σίγουρος ότι θα πραγματοποιήσει τους 2 προκριματικούς γύρους κατά τη διάρκεια του χρονικού πλαισίου που επιτρέπεται για την πρόκριση. Η ουρά κατά τα τελευταία λεπτά της πρόκρισης και η αδυναμία πραγματοποίησης γύρου πρόκρισης, δεν θα γίνονται δεκτές ως αξίωση. Επίσης κατά την διάρκεια της ημέρας του αγώνα και σε περίπτωση που έντονη βροχόπτωση έχει προκαλέσει "λιμνάζοντα νερά" ο διοργανωτής του αγώνα μπορεί να ζητήσει την βοήθεια των οδηγών κάνοντας ασφαλή περάσματα έτσι ώστε η αγωνιστική γραμμή να καθαρίσει πιο εύκολα.

Εάν αρκετοί αγωνιζόμενοι λάβουν την ίδια ακριβώς βαθμολογία πρόκρισης, ο δεύτερος γύρος τους θα ληφθεί υπόψη. Εάν το σκορ παραμένει ίσο, τότε λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός ταχύτητας και μετά ο βαθμός γραμμής.

ΔΥΟ ΜΗΔΕΝΙΚΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΑΜΕΣΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

Δ5. Τελικοί (Finals – Top32)

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των προκριματικών, θα διεξαχθούν οι τελικοί αγώνες με τους καλύτερους 16 ή τους καλύτερους 32 οδηγούς, με κάθε οδηγό να έρχεται αντιμέτωπος με έναν άλλο οδηγό σε ένα κλασικό πρόγραμμα απευθείας αποκλεισμού (1ος έναντι 32ος, 2ος έναντι 31ος κ.λπ.). Όλα τα αυτοκίνητα θα πάνε για 2 γύρους χωρίς γύρο προθέρμανσης. Λεπτομέρειες για τον τρόπο βαθμολόγησης θα δοθούν παρακάτω.

Δ6. Προσπέρασμα (Overtaking)

Το προσπέρασμα δεν επιτρέπεται κατά τη διάρκεια των μαχών, ειδικά εάν ο προπορευόμενος οδηγός ακολουθεί μια εξωτερική γραμμή. Η μόνη εξαίρεση για αυτόν τον κανόνα είναι όταν ο προπορευόμενος οδηγός βρίσκεται εντελώς έξω από τη γραμμή που επιβάλλεται από τους κριτές ή όταν η προσπέραση είναι η μόνη επιλογή για την αποφυγή σύγκρουσης ή έκτακτης διακοπής πορείας.

*Προπέρασμα. Προσπέρασμα είναι όταν ο επιτιθέμενος οδηγός περάσει με τον μπροστινό του προφυλακτήρα, τον μπροστινό προφυλακτήρα του ηγέτη κατά τη διάρκεια της μάχης.

Δ7. Εφεδρικό αυτοκίνητο

Κάθε οδηγός έχει την ευκαιρία να ανταλλάξει το αυτοκίνητό του με άλλο εγκεκριμένο από τεχνικό έλεγχο πριν από τη περίοδο των προκριματικών. Κατά τη διάρκεια των τελικών, οι οδηγοί μπορούν να χρησιμοποιήσουν μόνο το αυτοκίνητο που χρησιμοποίησαν κατά τη διάρκεια της περιόδου των προκριματικών.

Δ8. Μηχανικό περιστατικό κατά τη διάρκεια των τελικών (πρώην κανόνας 5 λεπτών /ex-5 minutes rule)

Ένα αυτοκίνητο που υποφέρει από μηχανικό περιστατικό στο Top32/Top16/Top8 πριν τη σειρά του στον αγώνα θα έχει τη δυνατότητα να μετατοπίσει τη μάχη στο τέλος του τρέχοντος κύκλου. Εάν το πρόβλημα παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια του Top16, τότε η μάχη θα μετατοπιστεί για να γίνει η τελευταία μάχη του Top16.

Αυτή η δυνατότητα αλλαγής μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο μία φορά ανά αγώνα, ανά οδηγό και δεν θα υπάρχει για μάχες ημιτελικού, τελικού και τελικού 3ης θέσης.

Σε κάθε περίπτωση, μεταξύ του 1ου και του 2ου γύρου της ίδιας μάχης κατά τη διάρκεια του αγώνα, οποιασδήποτε μηχανικής παρέμβασης ή και ρυμούλκηση σε κάποιο από τα αυτοκίνητα (εξαιρουμένων των ελέγχων ελαστικών, απροσδόκητων συνθηκών ελαστικών, προσαρμογών πίεσης ελαστικών ή προσαρμογών των πλαισίων αμαξώματος) θα οδηγήσει σε άμεσο αποκλεισμό . Δεν επιτρέπεται η τακτική αλλαγή ελαστικού μεταξύ του 1ου και του 2ου γύρου, εκτός από την περίπτωση σκασμένου ελαστικού. Στην συγκεκριμένη περίπτωση δικαίωμα αλλαγής έχει μόνο το σκασμένο ελαστικό. το οποίο πρέπει να εγκριθεί από τον Κριτή του αγώνα.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, και τα δύο αυτοκίνητα θα έχουν 120 δευτερόλεπτα για να πλησιάσουν τη γραμμή εκκίνησης και να παραταχθούν. Η χρονομέτρηση θα ξεκινήσει μόλις οι κριτές του αγώνα ενημερώσουν τους οδηγούς πριν από τον Γύρο 1. Για τον Γύρο 2 τα αυτοκίνητα πρέπει να επιστρέψουν στη γραμμή εκκίνησης εντός 120 δευτερολέπτων αφού περάσουν τη γραμμή τερματισμού. Εάν ένα από τα αυτοκίνητα είναι έτοιμο για αγώνα, αλλά μπλοκαριστεί σε κάποιο σημείο είτε στην πίστα είτε στον χώρο στάθμευσης για απρόβλεπτους λόγους, τότε η αντίστροφη μέτρηση θα σταματήσει έως ότου το αυτοκίνητο είναι ελεύθερο να οδηγήσει ξανά.

Σε περίπτωση που ένας αντίπαλος **ΔΕΝ** φτάσει στη γραμμή εκκίνησης εντός του δεδομένου χρόνου, το παρατεταγμένο αυτοκίνητο πρέπει στη συνέχεια να εκτελέσει τη μάχη του μόνο του, σε κάθε περίπτωση το τρέξιμο θα κριθεί και θα βαθμολογηθεί.

Δ9. Άλλη μια φορά (One more time), κανόνας μάχης "ξαφνικός θάνατος"(Sudden death style).

Υπάρχει η δυνατότητα να έχετε διπλές μάχες "One More Time" (3η και 4η Μάχη) μετά από ισοπαλία στις δύο αρχικές μάχες. Σε περίπτωση ίσων πόντων ξανά μετά από αυτές τις δύο επιπλέον μάχες, ακόμα ένα "One more time" (5^η και 6^η μάχη) θα αποφασίσει τον τελικό νικητή της μάχης.

Στην περίπτωση του "One More Time", τα αυτοκίνητα μπορούν να επιστρέψουν στο paddock για αλλαγή ελαστικών. Με την επιστροφή τους στο paddock, δίνεται ένα χρονικό περιθώριο 5 λεπτών να επιστρέψουν στον χώρο παράταξης.(ο υπεύθυνος marshal ξεκινάει την αντίστροφη μέτρηση)

Δ10. Κανόνες Κρίσιμου Μειονεκτήματος (***“Μηδενισμός”**)

(* ο όρος αυτός χρησιμοποιείται πλέον σαν σχήμα λόγου στα διπλά περάσματα, γιατί ο τρόπος που θα κρίνουν οι κριτές, δεν θα είναι βαθμολογικός)(βλέπε Δ13)

- Το γύρισμα (κατά τη διάρκεια της πρόκρισης ή της μάχης), το να περάσετε τη γραμμή τερματισμού ενώ αρχίζετε να περιστρέφετε και το γύρισμα μετά τη γραμμή τερματισμού θα θεωρούνται περιστροφή.
- Εθελούσια επιβράδυνση του drift (κατά τη διάρκεια της μάχης)
- Δεν εμφανίζεται δίκαιο παιχνίδι (Fair play) στην πίστα (κατά τη διάρκεια της μάχης)
- Δύο (ή περισσότεροι) τροχοί εκτός πίστας (κατά την πρόκριση ή τη μάχη)
- Σημαντική υποστροφή (κατά την πρόκριση ή τη μάχη)
- Εθελούσιο χτύπημα του αντιπάλου και διατάραξη της γραμμής οδήγησης του (κατά τη διάρκεια της μάχης)
- Διακοπή του drift σε ζώνη drift
- Είσοδος στην πίστα χωρίς υποχρεωτικά μέρη του αμαξώματος (καπό, προφυλακτήρας κ.λ.π.)
- Άνοιγμα ή αποχωρισμός μελών του αμαξώματος καπό, πορτμπαγκάζ, θυρών κτλ., κατά τη διάρκεια περασμάτων (προκριματικά ή μάχη)
- Ένας επιτιθέμενος οδηγός (chaser) που δεν κυνηγούσε τον ηγέτη (Leader) οδηγό μετά το σημαντικό πλεονέκτημα που σημείωσε στην πρώτη μάχη.
- Μετά από δύο συνεχόμενες εσφαλμένες εκκινήσεις που προκαλούνται από τον ίδιο οδηγό.
- Εάν ο ηγέτης (Leader) υποπέσει σε κρίσιμα λάθη, τότε ο επιτιθέμενος οδηγός, πρέπει να τελειώσει τον γύρο χωρίς σημαντικά λάθη για να μπορέσει να προκριθεί.
- Κατά την διάρκεια των μαχών όταν ο προπορευόμενος οδηγός (Leader) **κτυπήσει για δεύτερη φορά κώνο** στην γραμμή εκκίνησης. (Στο πρώτο κτύπημα δίνεται επανεκκίνηση της μάχης).
- Προπέρασμα. Προσπέρασμα είναι όταν ο επιτιθέμενος οδηγός περάσει με τον μπροστινό του προφυλακτήρα, τον μπροστινό προφυλακτήρα του ηγέτη κατά τη διάρκεια της μάχης.

Δ11. Ζωντανή εγγραφή βίντεο για κρίση

Κατά τη διάρκεια των τελικών μαχών, ένας επιπλέον κριτής θα αφιερωθεί στη ζωντανή βιντεοσκόπηση των δύο μαχών. Κάθε αγώνας θα καταγράφεται και οι κριτές θα έχουν τη δυνατότητα να το ελέγξουν αμέσως αν χρειαστεί.

Δ12. Πληροφορίες βαθμολόγησης – προκριματικά και Τηλεμετρία

Στα προκριματικά, κάθε διαδρομή κρίνεται με τέσσερα κριτήρια: Γωνία, Ταχύτητα, Γραμμή και Εντύπωση.

Γωνία μετρά το μέγεθος της αντίστροφης διεύθυνσης και της σχετικής γωνίας πλαγιολίσθησης, που χρησιμοποιεί ο οδηγός κατά τη διάρκεια της διαδρομής.

Το σύστημα τηλεμετρίας καταγράφει τη γωνία επίθεσης (attack angle) στην αρχή του drifting και τη μέση γωνία (average angle) κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Το Drift is Angle! Απονέμονται 5 βαθμοί για τη γωνία επίθεσης (attack angle) και 25 βαθμοί για τη μέση γωνία (average angle).

Ταχύτητα είναι η ταχύτητα που μπορεί να διανύσει ο οδηγός σε όλη τη διαδρομή, κρίνοντας όχι μόνο την ταχύτητα εισόδου, αλλά τη συνολική μέση ταχύτητα. Οι μέγιστοι βαθμοί απονέμονται για την υψηλή ταχύτητα εισόδου και σταθερή ταχύτητα σε όλη την διαδρομή.

Το σύστημα τηλεμετρίας μας θα παρέχει την ταχύτητα εισόδου σας και επίσης την ολική μέση ταχύτητά σας. Απονέμονται 5 βαθμοί για την ταχύτητα εισόδου και 25 βαθμοί για τη μέση ταχύτητα.

Γραμμή είναι η ιδανική διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει ένα όχημα στην πορεία και σηματοδοτείται από εσωτερικά και εξωτερικά σημεία/ζώνες προσέγγισης. Τα εσωτερικά σημεία/ζώνες προσέγγισης σημειώνονται στην πορεία όπου ο μπροστινός προφυλακτήρας του οχήματος πρέπει να πλησιάσει όσο το δυνατόν πιο κοντά σε αυτό το σημείο.

Τα εξωτερικά σημεία/ζώνες προσέγγισης βαθμολογούνται ως προς το πόσο κοντά έρχεται η γωνία του πίσω προφυλακτήρα του οχήματος στο σημείο/ζώνη. Μια τέλεια γραμμή σημαίνει επίσης τέλειες δεξιότητες drifting σε όλη την πορεία, κάθε υποστροφή ή άλλο τεχνικό λάθος θα αφαιρέσει βαθμούς από τους συνολικούς σας βαθμούς γραμμής.

Εντύπωση είναι η γενική αίσθηση σε όλο το πέρασμα (διαδρομή αγώνα). Αυτό είναι το πιο υποκειμενικό κριτήριο και οι κριτές θα κοιτάζουν τους θεατές για τον περισσότερο «ενθουσιασμό» που μπορεί να προκαλέσει ο οδηγός.

Οι οδηγοί θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύουν τον πλήρη έλεγχο του αυτοκινήτου ανά πάσα στιγμή. Η τηλεμετρία θα δώσει έως και 30 πόντους για ταχύτητα και επίσης έως 30 πόντους για γωνία. Οι κριτές θα δώσουν έως και 40 πόντους για τη γραμμή και την εντύπωση.

Σε ορισμένους αγώνες η κρίση μπορεί να είναι 100% ανθρώπινη, χωρίς τη χρήση τηλεμετρίας αλλά με τα ίδια κριτήρια που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Δ13. Πληροφορίες βαθμολόγησης- διπλών περασμάτων (Twin Battles – δίπλες μάχες)

Οι επαγγελματικοί αγώνες πλαγιολίσθησης (drift) κρίνονται με βάση την εκτέλεση και το στυλ. Είναι υποχρεωτικό οι κριτές να είναι καλά εξοικειωμένοι με τις δυνατότητες των αυτοκινήτων και τις προηγμένες τεχνικές οδήγησης που χρησιμοποιούν οι αγωνιζόμενοι.

Οι δίπλες μάχες βασίζονται σε δύο διαδρομές, χρησιμοποιώντας μια μορφή 1 προς 1, με τους ανταγωνιστές να ζευγαρώνονται (ηγέτης - επιτιθέμενος/ leader- chaser) με βάση τη θέση τους στα προκριματικά (Top16 ή Top32). Την πρώτη μάχη ηγείται πάντα

ο οδηγός με την υψηλότερη βαθμολογία προκριματικών και την δεύτερη ο οδηγός με την χαμηλότερη.

Ο κρίσιμος παράγοντας επιτυχίας είναι να μπορεί το πρώτο αυτοκίνητο να διανύει την διαδρομή με υψηλή ταχύτητα και μέγιστο γκάζι χωρίς σφάλμα, ενώ πιέζεται από το επιτιθέμενο αυτοκίνητο. Το επιτιθέμενο αυτοκίνητο πρέπει να προσπαθήσει να «διώξει» το πρώτο αυτοκίνητο με τουλάχιστον την ίδια γωνία ή καλύτερη γωνία, διατηρώντας παράλληλα τη γραμμή του ηγέτη (leader).

- Ο "lead to lead, chase to chase" κανονισμός στο drift προσδιορίζει τις προσδοκίες για τους εμπλεκόμενους οδηγούς σε διαδοχική, παράλληλη, συνδυαστική, στενή μεταξύ τους μετατόπιση (ο ένας πίσω από τον άλλο) κατά την διάρκεια των περασμάτων.

Σύμφωνα με αυτόν τον κανονισμό κατά τη διάρκεια του αρχικού πρώτου περάσματος, ενός συνδυαστικού μεταξύ τους drift, ο προπορευόμενος οδηγός(leader) καθορίζει το σημείο αναφοράς, δηλαδή τα κριτήρια για την γραμμή, ταχύτητα και γωνία ενώ ο κυνηγός (chaser) θέτει τα δικά του πρότυπα.

Στο μεταγενέστερο, δηλαδή δεύτερο πέραςμα, οι οδηγοί ανταλλάσσουν θέσεις με το προηγουμένως προπορευόμενο αγωνιστικό όχημα(leader), να καταλαμβάνει τη θέση του κυνηγού.

Ο στόχος του κυνηγού είναι να αντιγράψει πιστά την γραμμή και τις ενέργειες του προπορευόμενου οχήματος (chaser).

Ο ΝΙΚΗΤΗΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΣΕ ΚΑΘΕ LEAD RUN ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ CHASE RUN.

Αυτός ο κανόνας προωθεί την ακεραιότητα- δικαιοσύνη και εξασφαλίζει πως και οι δύο οδηγοί θα έχουν την ευκαιρία-δυνατότητα να επιδείξουν τις δεξιότητές τους τόσο ως lead drivers όσο και σαν chase drivers.

Αυτό επίσης δίνει έμφαση στην προσαρμοστικότητα και τη δεξιότητα του οδηγού στην διατήρηση της εγγύτητας (σε όσο πιο μικρή απόσταση γίνεται) αντιγράφοντας τους ελιγμούς του προπορευόμενου οχήματος κατά τη διάρκεια της μάχης.

Η συνέπεια του οδηγού κατά τη διάρκεια μιας μάχης είναι κρίσιμη. Τις περισσότερες φορές ένας οδηγός μπορεί να χάσει τη μάχη λόγω των δικών του λαθών (εκτός τροχιάς, υποστροφή, κ.λπ.) και όχι γιατί πιάστηκε υπερβολικά από τον επιτιθέμενο.

Ο ηγέτης (leader) πρέπει να μπορεί να διανύσει τη διαδρομή στη γραμμή πρόκρισης (qualification line) χωρίς να κάνει σφάλματα λόγω απόσπασης της προσοχής του ή πίεσης από τον επιτιθέμενο (chaser). Τα σημεία/ζώνες προσέγγισης χρησιμοποιούνται επίσης κατά τη διάρκεια των μαχών και τα δύο αυτοκίνητα πρέπει να ακολουθούν τη γραμμή πρόκρισης (qualification line). Εάν ο ηγέτης δεν ακολουθεί τέλεια τη γραμμή πρόκρισης, τότε αυτό θα είναι μια ποινή για τον ηγέτη. Εάν ο επιτιθέμενος δεν χρησιμοποιεί τη γραμμή πρόκρισης τόσο τέλεια όσο ο ηγέτης για να πλησιάσει, αυτό θα είναι μια ποινή για τον επιτιθέμενο. Ο επιτιθέμενος πρέπει πάντα να ακολουθεί τη γραμμή του ηγέτη, ακόμα κι αν αυτή δεν είναι η σωστή γραμμή, εκτός εάν το αυτοκίνητο που ηγείται περιστρέφεται ή πηγαίνει πολύ εκτός γραμμής πρόκρισης.

Ο επιτιθέμενος (chaser) πρέπει να τρέχει εξίσου καλά με τον ηγέτη (leader). Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να διατηρήσει την ΙΔΙΑ γωνία με τον ηγέτη και επίσης να ασκεί πίεση. Ο επιτιθέμενος θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στον ηγέτη για να κερδίσει το πλεονέκτημα. Εάν ο επιτιθέμενος παράγει μεγαλύτερη ταχύτητα αλλά με ΛΙΓΟΤΕΡΗ γωνία, αυτό δεν θα τον βοηθήσει να κερδίσει την μάχη.

Είναι πολύ σημαντικό για τον επιτιθέμενο να είναι όσο το δυνατόν πιο κοντά στον ηγέτη από την αρχή μέχρι τη γραμμή του τερματισμού. Οι συγκρούσεις μπορεί να συμβούν κατά τη διάρκεια διπλών μαχών και σε περίπτωση επαφής, οι κριτές θα αποφασίσουν ποιος οδηγός φταίει.

Το Pace Zone (ζώνη ρυθμού- συγχρονισμού) μπορεί να επισημανθεί με έναν κώνο ή με γραμμές στο έδαφος και μπορεί να τοποθετηθεί στη ζώνη επιτάχυνσης για να κρατήσει τις δίπλες μάχες δίκαιες και κοντά. Η χρήση μιας ζώνης ρυθμού (pace zone) θα καθοριστεί κατά την ενημέρωση (briefing) του οδηγού.

Ο ΝΙΚΗΤΗΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΣΕ ΚΑΘΕ LEAD RUN ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ CHASE RUN.

Στο τέλος της διπλής μάχης, οι κριτές θα ανακηρύξουν νικητή από τρεις επιλογές:

- Ο οδηγός «Α» κερδίζει
- Ο οδηγός «Β» κερδίζει
- Άλλη μια φορά (One more time)

Μετά από ένα «One More Time» οι διαγωνιζόμενοι θα ξεκινήσουν άλλη μια διπλή μάχη.

Όλες οι κρίσεις, η βιντεοσκόπηση και η τηλεμετρική ανάλυση θα γίνονται από τον πύργο των κριτών. Συνιστούμε ανεπιφύλακτα στους οδηγούς να χρησιμοποιούν καλές τακτικές, όπως να ασκούν πίεση σε έναν αντίπαλο μέσω μιας πιο επιθετικής γωνίας drift, να μεταφέρουν μεγαλύτερη ταχύτητα σε μια στροφή και να δείχνουν καλή στρατηγική στη δεύτερη μάχη σύμφωνα με το αποτέλεσμα της πρώτης μάχης.

Παρακαλούμε να είστε προσεκτικοί στην ενημέρωση των κριτών. Οι κριτές θα εξηγήσουν πώς θα βαθμολογούν σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε διαδρομής.

Όλες οι αποφάσεις των κριτών είναι οριστικές.

Δ14. Απαιτήσεις (ενστάσεις – εφέσεις)

Οι επίσημες αξιώσεις γίνονται δεκτές μόνο μετά τον αγώνα. Αυτός ο ισχυρισμός θα πρέπει να γραφτεί σε χαρτί που να περιγράφει το πρόβλημα με τους τεχνικούς ή αθλητικούς κανόνες.

Οι αποφάσεις των κριτών είναι οριστικές και θα εξηγούνται κατά τη διάρκεια της συνεδρίας απολογισμού (debriefing session) μετά από το τέλος του κάθε αγώνα.

Οι οδηγοί που ανοίγουν μια αξίωση θα πρέπει να κατανοήσουν ότι μια αξίωση θα επηρεάσει τους πόντους που κέρδισαν κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου αγώνα. Ο ισχυρισμός θα επανεξεταστεί μετά τον αγώνα και θα δημοσιευτεί επίσημη δήλωση-απάντηση σε αυτόν τον ισχυρισμό τις επόμενες ημέρες.

Εάν ο ισχυρισμός είναι δικαιολογημένος, η απόφαση θα ληφθεί σύμφωνα με αυτόν τον ισχυρισμό. Εάν η αξίωση είναι αδικαιολόγητη, ο οδηγός θα χάσει όλους τους βαθμούς που κέρδισε κατά τη διάρκεια αυτού του αγώνα.

Δ15. Συμβάν στην πίστα

Ο οδηγός ενός αυτοκινήτου που είναι ακινητοποιημένο ενώ βρίσκεται στην πίστα πρέπει να κάνει ό,τι καλύτερο μπορεί για να το τραβήξει στο πλάι. Όλοι οι οδηγοί πρέπει να υπακούουν τους υπευθύνους και αξιωματούχους (marshals–officials) του αγώνα.

Μόλις σταματήσει, ο οδηγός **δεν** μπορεί να επανεκκινήσει με δική του πρωτοβουλία. Απαγορεύεται αυστηρά στους οδηγούς να σπρώχνουν τα αυτοκίνητά τους. Ένα αυτοκίνητο ακινητοποιημένο στη διαδρομή θα αφαιρεθεί από τον διοργανωτή του αγώνα.

Σε καμία περίπτωση η ομάδα του οδηγού δεν επιτρέπεται να εισέλθει στην πίστα (μεταξύ της γραμμής εκκίνησης και τερματισμού).

Δ16. Ζώνη προθέρμανσης

Μια ζώνη προθέρμανσης θα είναι διαθέσιμη πριν από τη γραμμή εκκίνησης για να ζεστάνετε με ασφάλεια τα ελαστικά σας.

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται το στατικό σπινάρισμα τροχών (burn-out)

Δ17. ΠΟΙΝΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΙ

Δ17.1 Οι Ποινές θα επιβάλλονται για τους εξής λόγους:

- Έλειπες ή καθυστερείς περισσότερο από 5 λεπτά στις ενημερώσεις(briefing), δεν φοράς αγωνιστικό κοστούμι κατά την ενημέρωση: 50 ευρώ ποινή.
- Είσοδος στην πίστα χωρίς κολλημένα αυτοκόλλητα όλων των χορηγών ή με αυτοκόλλητα σε λάθος θέση είτε κατά τη διάρκεια της προπόνησης είτε των προκριματικών: 50 ευρώ ποινή.
- Αν αρνηθείτε να παρευρεθείτε / χάσετε την τελετή του βάρου όταν είστε νικητής του Top3, θα σας κάνει να χάσετε όλους τους πόντους που κερδίσατε κατά τη διάρκεια του πρωταθλήματος ή πρόστιμο €2500 ή και τις δυο ποινές μαζί.
- Αν αφήσετε μεταχειρισμένα ελαστικά στην περιοχή του χώρου στάθμευσης σας στο τέλος του αγώνα, θα επιβληθεί πρόστιμο 300 ευρώ .
- Οποιαδήποτε συμπεριφορά κριθεί επικίνδυνη στην πίστα ή στις υποδομές (χώρος στάθμευσης- paddock -park ferme κ.λ.π.): 200 ευρώ ποινή.
- Ακατάλληλες ταχύτητες εκτός πίστας (διαδρομής του αγώνα): 200 ευρώ ποινή.
- «Άγρια» πρακτική σε μη εξουσιοδοτημένα μέρη, συμπεριλαμβανομένων και του χώρου στάθμευσης: 200 ευρώ ποινή.
- Αντιαθλητική συμπεριφορά: 200 ευρώ ποινή
- Οδηγοί οι οποίοι οι βοηθοί τους δεν φέρουν τα διακριτικά (φωσφορέ) γιλέκα στη γραμμή αναμονής θα τιμωρούνται: 50 ευρώ ποινή ανά άτομο.
- Χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης για τη διάδοση μιας αρνητικής εικόνας για τον αγώνα, το πρωτάθλημα, τους κριτές ή οποιουδήποτε αξιωματούχου: 200-500 ευρώ ποινή.
- Οποιοσδήποτε επαναλάβει το ίδιο παράπτωμα για δεύτερη φορά οι ποινές θα διπλασιάζονται, για τρίτη φορά θα τριπλασιάζονται κλπ.

Όλες οι χρηματικές ποινές προσφέρονται στο ταμείο του διοργανωτή.

Δ17.2 Ο αποκλεισμός για τον αγώνα, πολλούς αγώνες ή ολόκληρο το πρωτάθλημα μπορεί να επιβληθεί για τους ακόλουθους λόγους:

- Μη τήρηση της σηματοδότησης και των εντολών που εκδίδονται από τους υπευθύνους και αξιωματούχους (marshals/ officials).
- Είσοδος στην πίστα με αυτοκίνητο που δεν συμμορφώνετε με τους τεχνικούς κανονισμούς.
- Παραβάσεις ντόπινγκ (αλκοόλ και ναρκωτικά).
- Μη τήρηση οποιονδήποτε σημαντικών οδηγιών που καθορίζονται κατά την ενημέρωση των οδηγών.
- Μη σεβασμό των καθηκόντων από τον οδηγό ή και της ομάδας του.
- Οποιαδήποτε ασέβεια προς τους θεατές, άλλους οδηγούς/ομάδες υπευθύνους ή αξιωματούχους.
- Καμία διαρροή υγρού κανενός είδους δεν θα γίνει ανεκτή, οποιαδήποτε διαρροή θα οδηγήσει σε άμεσο αποκλεισμό

Δ17.3

Ο αποκλεισμός από τον αγώνα μπορεί να επιβληθεί άμεσα κατά την διάρκεια του αγώνα, μόνον από τον Διευθυντή Αγώνα, τον Υπεύθυνο Κανονισμών και τους Κριτές του αγώνα σε οποιαδήποτε περίπτωση κρίνουν ότι κάποιος παραβαίνει – δεν ακολουθεί- δεν τηρεί – δεν σέβεται τους κανονισμούς.

Όλες οι αποφάσεις των πιο πάνω είναι οριστικές.

Δ18. Βαθμολογίες εάν ο αγώνας διακοπεί πριν την ολοκλήρωση

- Εάν ο αγώνας διακοπεί πριν από τα προκριματικά, όλοι οι οδηγοί που συμμετέχουν στον αγώνα θα λάβουν 20 πόντους (40 βαθμούς για τον τελικό γύρο).
- Εάν ο αγώνας διακοπεί πριν από το Top32, η κατάταξη των προκριματικών θα είναι η κατάταξη του αγώνα, (Ο οδηγός με την υψηλότερη βαθμολογία θα είναι ο νικητής του αγώνα.)
- Εάν ο αγώνας διακοπεί κατά τη διάρκεια του Top32/16/8/4/2, οι οδηγοί που έχουν ήδη αποκλειστεί θα πάρουν τους βαθμούς της κατάταξής τους. Οι οδηγοί που δεν θα αποκλειστούν θα πάρουν τους βαθμούς σύμφωνα με την κατάταξη των προκριματικών. (Παράδειγμα: Εάν ο αγώνας διακοπεί κατά τη διάρκεια του Top16, οι οδηγοί που έχουν ήδη αποκλειστεί στον πρώτο γύρο θα πάρουν 40 βαθμούς, οι οδηγοί που έχουν ήδη αποκλειστεί στο Top16 θα πάρουν 50 πόντους και οι υπόλοιποι οδηγοί θα πάρουν πόντους σύμφωνα με την κατάταξη των προκριματικών.)

Δ19. Λάθος εκκίνηση

Σε περίπτωση λανθασμένης εκκίνησης από έναν από τους δύο οδηγούς κατά τη διάρκεια μιας μάχης, οι κριτές σε συνεννόηση με τον Υπεύθυνο Εκκίνησης (start marshal) μπορούν να κάνουν επανεκκίνηση με την προϋπόθεση ότι η λανθασμένη εκκίνηση είναι μικρή/ακούσια. Θα εκδοθεί μια προειδοποίηση ή ένα σκορ 10-0 για τον οδηγό που εμπλέκεται σε μεγάλη/εθελοντική λανθασμένη εκκίνηση. Μόνο οι κριτές μπορούν να αποφασίσουν την κατάλληλη απόφαση.

Όταν ο ηγέτης (leader) κτυπήσει για δεύτερη φορά κώνο στη γραμμή εκκίνησης την νίκη παίρνει ο αντίπαλος με 10-0 (δέκα–μηδέν). Στο πρώτο κτύπημα δίνεται επανεκκίνηση της μάχης.

Η επανάληψη (κτύπημα κώνου στη γραμμή εκκίνησης) από τον ίδιο οδηγό σε επόμενη μάχη θα οδηγήσει σε άμεσο μηδενισμό (10-0 για τον αντίπαλο).

Δ20. Μη ασφαλές κατάσταση αυτοκινήτου

Εάν ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο βρίσκεται στην γραμμή για προπόνηση – προκριματικά ή διπλά περάσματα και η κατάσταση του θεωρηθεί επικίνδυνη ή κατεστραμμένη τότε με απόφαση του Διευθυντή Αγώνα και του Υπευθύνου Κανονισμών δεν θα του επιτραπεί η εκκίνηση.

Ο προκριματικός γύρος ή ο γύρος μάχης του συγκεκριμένου αγωνιστικού αυτοκινήτου θα θεωρηθεί ως 0 (μηδέν) βαθμοί. Αυτή η περίπτωση μπορεί να συμβεί μετά από ζημιές κατά την διάρκεια του γύρου προκριματικών ή του πρώτου γύρου μάχης (lap 1) και δεν θα μπορεί να επιδιόρθωση σύμφωνα με τους κανόνες, τότε το αγωνιζόμενο αυτοκίνητο δεν θα του επιτρέπεται να προχωρήσει στον δεύτερο γύρο.

Δ21. Κατεστραμμένο αυτοκίνητο μετά από σύγκρουση

Εάν ένα αυτοκίνητο υποστεί ζημιά κατά την διάρκεια διπλών περασμάτων (battles) οι κριτές θα αποφασίσουν για την απόδοση ευθυνών.

Ο οδηγός που ευθύνεται για την σύγκρουση δεν θα είναι σε θέση να επισκευάσει εάν το αυτοκίνητο του υποστεί ζημιά.

Ο οδηγός που **ΔΕΝ** ευθύνεται για την σύγκρουση θα έχει δέκα (10) λεπτά για να κάνει τις απαραίτητες επισκευές για να μπορέσει να συνεχίσει τον αγώνα.

Εάν το αυτοκίνητο επισκευαστεί εντός των 10 (δέκα) λεπτών, ο αγώνας μπορεί να συνεχιστεί.

Εάν το αυτοκίνητο **ΔΕΝ** επισκευάζεται εντός των 10 (δέκα) λεπτών, ο οδηγός που δεν ευθύνεται για την σύγκρουση θα ανακηρυχθεί νικητή αυτής της μάχης, αλλά δεν θα μπορεί να συνεχίσει τον αγώνα.

Δ22. Ταξινομήσεις (classifications)

Κατά τη διάρκεια ενός αγώνα drift, υπάρχουν δύο ταξινομήσεις:

- 1) Η κατάταξη για πρόκριση (προκριματικά – βαθμολογημένα περάσματα), η οποία επιτρέπει τον καθορισμό της σειράς διεξαγωγής των τελικών.
- 2) Η τελική κατάταξη μετά τον αποκλεισμό, προκειμένου να καθοριστεί η γενική κατάταξη του αγώνα.

Δ23. Σύστημα πόντων (Points Systems)

Εγγραφή σε ένα αγώνα : 20 βαθμοί (για τον τελικό γύρο: 40 βαθμοί). Εάν δεν συμμετάσχετε στην προκριματική περίοδο, θα λάβετε μόνο τους πόντους της εγγραφής.

Οι οδηγοί που θα αποκλειστούν κατά τη διάρκεια των προκριματικών (qualifications), θα λάβουν μόνο τους πόντους της εγγραφής.

Ο ΝΙΚΗΤΗΣ ΚΑΘΟΡΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΤΟΥ ΣΕ ΚΑΘΕ LEAD RUN ΚΑΙ ΣΕ ΚΑΘΕ CHASE RUN.

ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ ΟΙ 4 ΠΡΩΤΟΙ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΕΚ ΤΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ. ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ 4 ΤΗΣ 8αδας ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΕΡΑΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΤΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΕ 5^η, 6^η, 7^η ΚΑΙ 8^η ΘΕΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΨΗΛΟΤΕΡΗ ΠΡΟΣ ΤΗ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΚΑΤΕΙΧΑΝ ΣΤΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΠΕΡΑΣΜΑΤΑ. ΤΟ ΙΔΙΟ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ 16αδα ΚΑΙ ΤΗΝ 32αδα ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ.

Position	Points in Qualify	Points in Race
1 st	20	100
2 nd	10	90
3 rd	8	80
4 th	6	70
5 th	5	50
6 th	4	50
7 th	3	50
8 th	2	50
9 th to 16 th	1	30
17 th to 32 th	0	20

Οι βαθμοί πρόκρισης ισχύουν για όλες τις κατηγορίες.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Οι βαθμοί στον τελικό γύρο του πρωταθλήματος είναι διπλοί!

Στην περίπτωση ίσων βαθμών μεταξύ δύο οδηγών στη γενική κατάταξη του πρωταθλήματος, ο αριθμός των νικών του γύρου θα πάρει την απόφαση μεταξύ των δύο οδηγών. Σε περίπτωση εκ νέου ισοπαλίας ή σε περίπτωση μη νίκης, θα αποφασίσει ο αριθμός των δεύτερων θέσεων και ακολουθούν οι τρίτες θέσεις κλπ.

Δ24. Μπαίνοντας στη κατηγορία SemiPro

Η κατηγορία SemiPro Series είναι ανοιχτή σε οποιονδήποτε, με εξαίρεση τους οδηγούς που έχουν εμφανιστεί στο Top 10 του Pro, έχουν τερματίσει σε θέση στο βάθρο της Pro, έχουν εμφανιστεί για 3 χρόνια στη SemiPro Top3 ή έχουν αναδειχθεί δύο φορές πρωταθλητές της κατηγορίας SemiPro.

Δεν επιτρέπεται η συμμετοχή στην κατηγορία SemiPro και Pro το ίδιο αγωνιστικό έτος από τον ίδιο οδηγό.

Δ25. Μπαίνοντας στη κατηγορία Pro

Η κατηγορία PRO είναι ανοιχτή σε 6 τύπους οδηγών:

- 1) Οδηγοί που έχουν ήδη παρακολουθήσει εκδηλώσεις Pro στο παρελθόν.
- 2) Οδηγοί που έχουν τερματίσει στο Top3 ενός γνωστού εθνικού πρωταθλήματος.
- 3) Οδηγοί που πέτυχαν μια πλήρη σεζόν στο SemiPro με συγκεκριμένα επιτεύγματα.
- 4) Οδηγοί που έχουν παρακολουθήσει στο παρελθόν αγώνες European Pro.
- 5) Οδηγοί που έχουν κατακτήσει βάρθρα ή καλά αποτελέσματα στο εθνικό τους πρωτάθλημα
- 6) Οδηγοί προσκεκλημένοι από τον διοργανωτή.

Οι οδηγοί Pro που δεν καταφέρουν να προκριθούν στο Top32 για 3 συνεχόμενες φορές θα υποβαθμιστούν αυτόματα στη σειρά SemiPro

Δ26. Σύστημα πόντων για τη κατηγορία SemiPro

Η τελική κατάταξη της κατηγορίας βαθμολογείται όπως η κατηγορία Pro.

Δ27. Κώδικας δεοντολογίας

Ένας οδηγός, μέλος του πληρώματος ή άλλος συμμετέχων που θέτει σε κίνδυνο άλλους θα αποκλειστεί αμέσως από τη συμμετοχή στον τρέχων αγώνα ή σε οποιοδήποτε από τους μελλοντικούς αγώνες.

Όλοι οι οδηγοί και οι ομάδες πρέπει να έχουν πάντα κατά νου την ασφάλεια και τον επαγγελματισμό. Οποιαδήποτε αμέλεια ή παραβίαση οποιουδήποτε θέματος ασφαλείας δεν θα γίνει ανεκτή και θα τιμωρείται άμεσα.

Κάθε οδηγός του αγώνα και μέλος της ομάδας έχει το δικαίωμα να κάνει ερωτήσεις και να συζητά ορθολογικά θέματα με τους αξιωματούχους και/ή τους κριτές κατά τη διάρκεια του ελεύθερου χρόνου, των προπονήσεων, των ενημερώσεων και της ενημέρωσης μετά τον αγώνα, αλλά όχι κατά τη διάρκεια των προκριματικών (qualifications) ή του αγώνα (διπλά περάσματα- twin battles)

Εάν ο οδηγός και/ή οποιοδήποτε μέλος της ομάδας του συμπεριφέρονται με ακατάλληλο, προσβλητικό, αντιεπαγγελματικό τρόπο σε οποιονδήποτε αξιωματούχο, υπεύθυνο (marshal-official) ή κριτή της διοργάνωσης, θα υπόκεινται στις ίδιες κυρώσεις όπως αναφέρονται παραπάνω. Αυτός ο κανόνας ισχύει επίσης για συζητήσεις ή διαφωνίες στο διαδίκτυο ή στις πλατφόρμες μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Θέματα τα οποία συνδέονται με μίσος ρατσισμό ή πολιτικά θα οδηγούν σε άμεσο αποκλεισμό.

Κάθε οδηγός είναι υπεύθυνος για τη συμπεριφορά των εκπροσώπων , της ομάδας , του πληρώματος του και των καλεσμένων του ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης.

Το αλκοόλ και/ή τα ναρκωτικά για τους οδηγούς απαγορεύονται αυστηρά κατά τη διάρκεια του πλήρους αγώνα. Οι επιτόπιοι έλεγχοι οδηγών θα πραγματοποιούνται σε τυχαία διαστήματα καθ' όλη τη διάρκεια της σεζόν.

Αυτό το σύνολο κανόνων μπορεί να τροποποιηθεί οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της σεζόν.