

ΟΜΕ

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ DRAGSTER ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 2011.

Α. ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ

Η ΟΜΕ προκηρύσσει για το 2011 τους εξής τίτλους

- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΒΑ1
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΒΑ2
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΒΤ1
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΒΤ2
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης True Street
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΑΑ1
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΑΑ2
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΑΤ1
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης ΑΤ2
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης PRO 4
- Πρωτάθλημα αγώνων Dragster κλάσης OPEN

Για το Πρωτάθλημα Αγώνων Dragster θα γίνουν (7), αγώνες που αναφέρονται στο αγωνιστικό ημερολόγιο του 2011.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ:

1. 16 - 17 Απριλίου
2. 14 - 15 Μαΐου
3. 11 - 12 Ιουνίου
4. 9 - 10 Ιουλίου (Κρήτη)
5. 10 - 11 Σεπτεμβρίου
6. 8 - 9 Οκτωβρίου
7. 29 - 30 Οκτωβρίου (Κρήτη)

Για να προσμετρήσει το πρωτάθλημα θα πρέπει να γίνουν και να μετρήσουν τέσσερις (4) από τους παραπάνω επτά (7) αγώνες.

Για κάθε αγωνιζόμενο θα υπολογισθούν οι έξι (6) από τους παραπάνω επτά (7) αγώνες.

Σε περίπτωση που ορισμένες κλάσεις δεν συγκεντρώσουν τον ελάχιστο αριθμό τεσσάρων (4) αγωνιζομένων τότε ο αγώνας αυτός δεν θα προσμετρήσει γι' αυτές.

- Η βαθμολογία γίνεται για κάθε κλάση ξεχωριστά.

Για να θεωρηθεί ότι ολοκληρώθηκε το Πρωτάθλημα κάθε, κλάσης πρέπει να γίνουν και να μετρήσουν τουλάχιστον τέσσερις (4) αγώνες από αυτούς που προκηρύχθηκαν.

Για τον καταρτισμό του τελικού πίνακα των κυπέλλων θα υπολογισθεί το σύνολο των βαθμών που πέτυχε κάθε οδηγός από όλους τους προκηρυχθέντες αγώνες που συμμετείχε.

Πρωταθλητής κλάσης ανακηρύσσεται ο αγωνιζόμενος που συγκέντρωσε τη μεγαλύτερη βαθμολογία μεταξύ των αγωνιζομένων της κλάσης αυτής

B. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

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

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.

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.

1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο Οργανωτής ... (αναφέρεται το όνομα της Λέσχης που οργανώνει τον αγώνα) μετά από έγκριση της ΟΜΕ 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. Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα (ΔΑΚ) και των παραρτημάτων του,
- β. Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.
- γ. Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΟΜΕ και των Εγκυκλίων της.
- δ. Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- ε. Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού) και των παραρτημάτων του.
- στ. Του τεχνικού κανονισμού αγώνων Dragster

Σημείωση : Ο συμπληρωματικός κανονισμός υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΟΜΕ 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.

2. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος ...

Μέλη

3. ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πρόεδρος Αγωνοδικών

Ορίζεται από την ΟΜΕ

Αγωνοδίκες

Απαραίτητα άτομα από τον κατάλογο Αγωνοδικών της ΟΜΕ

Παρατηρητής ΕΘΕΑ

Ορίζεται από την ΟΜΕ

Αλυτάρχης

Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο

Αλυταρχών της ΟΜΕ

Γραμματέας του αγώνα

Τεχνικός έφορος

Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο

Τεχνικών Εφόρων της ΟΜΕ

Έφορος χρονομέτρησης

Κριτές γεγονότων

Υπεύθυνος Ασφαλείας

Επικεφαλής Γιατρός

Αφέτης

Βοηθοί Αφέτη

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

ΑΡΘΡΟ 2

ΓΕΝΙΚΑ

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

ΑΡΘΡΟ 3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ – ΘΕΣΗ - ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Σε βασικές γραμμές, ένας αγώνας dragster είναι ένας διαγωνισμός επιτάχυνσης από στάση μεταξύ δύο οχημάτων και για συγκεκριμένη και ορισμένη εξ' αρχής απόσταση. Το αποδεχόμενο μήκος για αυτή την απόσταση είναι είτε $\frac{1}{4}$ του μιλίου (402,336 μέτρα) είτε $\frac{1}{8}$ του μιλίου (201,168 μέτρα). Αυτοί οι διαγωνισμοί εκκινούν μέσω μιας ηλεκτρονικής συσκευής που συχνά αποκαλείται «Christmas Tree». Με την εκκίνηση από την γραμμή αφετηρίας, κάθε διαγωνιζόμενος ενεργοποιεί ένα χρονόμετρο μέσω δέσμης φωτοκύτταρων, το οποίο με τη σειρά του σταματάει όταν το όχημα περάσει τη γραμμή τερματισμού. Ο χρόνος αρχής – τέλους είναι ο επιτευχθείς χρόνος, ο οποίος χρησιμεύει στο να υπολογίζονται οι επιδόσεις των οχημάτων. Οι αγώνες διεξάγονται σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες, συνολικού μήκους περίπου άνω των 800 ή 400 μέτρων αντίστοιχα, και πλάτους 15 μέτρων.

3.2 Πίστα

Θέση: (Τοποθεσία)

Τηλέφωνο: (Αριθμός τηλεφώνου)

Φαξ:(Αριθμός fax)

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:(*Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο*)

Μήκος της διαδρομής: (... μέτρα)

Πλάτος της διαδρομής: (... μέτρα)

3.3 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Βασικά οι αγώνες DRAGSTER είναι το ζευγάρι δύο οχημάτων που ανταγωνίζονται σε ευθεία πίστα. Αυτό κάνει την εκκίνηση το κλειδί της μοναδικότητας αυτών των αγώνων, αφού όλοι οι αγώνες ξεκινούν από ακινησία. Το σημερινό σύστημα εκκίνησης ονομάζεται κοινά «CHRISTMAS TREE» και είναι προϊόν συνεχούς εξέλιξης, είναι δε σχεδιασμένο ώστε να παρέχει σε κάθε διαγωνιζόμενο την δικαιότερη εκκίνηση. Το σύστημα έχει μια σειρά κάθετων φώτων, παρέχοντας οπτικώς την αντίστροφη μέτρηση για κάθε οδηγό. Οι οδηγοί προσπαθούν να εκκινήσουν μεταξύ του σβήσιματος του τελευταίου πορτοκαλί φωτός και του ανάματος του πράσινου. Η τεχνική στη τοποθέτηση και εκκίνηση είναι από τα βασικά προτερήματα που μπορεί να αναπτύξει ένας οδηγός καθώς η πλειοψηφία των αγώνων κρίνονται στην εκκίνηση.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Δυο ξεχωριστές επιδόσεις καταγράφονται για κάθε κούρσα, ο χρόνος που επιτεύχθηκε (elapsed time) και η ταχύτητα. Το όχημα αφήνοντας την γραμμή εκκίνησης «χτυπάει» τη δέσμη που ενεργοποιεί την χρονομέτρηση. Καθώς το όχημα συνεχίζει στη πίστα το χρονόμετρο καταγράφει τα δευτερόλεπτα και τα χιλιοστά του δευτερολέπτου μέχρι το όχημα να περάσει, «χτυπήσει» τη δέσμη της γραμμής τερματισμού και να σταματήσει το χρονόμετρο. Η μέγιστη ταχύτητα υπολογίζεται όταν το όχημα χτυπήσει μια πρόσθετη δέσμη φωτοκύτταρου.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΟΚΚΙΝΟ ΦΩΣ

Το άναμμα του κόκκινου φωτός το οποίο βρίσκεται στο «Christmas Tree» οδηγεί στην ακύρωση του διαγωνιζόμενου. Αυτό συμβαίνει όταν ο οδηγός αντιδρά πιο γρήγορα και εκκινεί πριν το πράσινο φως.

Για κάθε κλάση ανακηρύσσονται χωριστά νικητές.

ΑΡΘΡΟ 4 ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΔΕΚΤΑ

Γίνονται δεκτά οχήματα που είναι σύμφωνα με τον Τεχνικό Κανονισμό Dragster.

Κατηγορία	Ομάδα	Κλάση	Περιγραφή
A	AA	AA/1	Αυτοκίνητα Ομάδας AA, δίκινητα (εμπροσθιοκίνητα, πισωκίνητα), τετρακύλινδρα ατμοσφαιρικά ή διρότορα ατμοσφαιρικά Wankel.
A	AA	AA/2	Αυτοκίνητα ομάδας AA, ανεξαρτήτως κίνησης (εμπροσθιοκίνητα, πισωκίνητα, τετρακίνητα), χωρίς περιορισμό αριθμού κυλίνδρων, ατμοσφαιρικά ή τριρότορα ατμοσφαιρικά Wankel.
A	AT	AT/1	Αυτοκίνητα ομάδας AT, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλινδρα με turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro.
A	AT	AT/2	Αυτοκίνητα ομάδας AT, με κίνηση στους οπίσθιους τροχούς ή τετρακίνητα, turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro, ή διρότορα / τριρότορα turbo Wankel και οχήματα εμπροσθιοκίνητα πολυκύλινδρα. Τα αυτοκίνητα με μηχανή πάνω από 5 κυλίνδρους, τρέχουν με πρόστιμο 0,5 sec.
TRUE STREET	TRUE STREET	TRUE STREET	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, χωρίς να επιτρέπεται καμία μετατροπή ή μετασκευή στο αρχικό αμάξωμα και πλαίσιο του κατασκευαστή.
B	BA	BA/1	Αυτοκίνητα ομάδας BA, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλινδρα ατμοσφαιρικά (μέχρι 4 κυλίνδρους).
B	BA	BA/2	Αυτοκίνητα ομάδας BA, ανεξαρτήτως κίνησης (εμπροσθιοκίνητα με 5 κυλίνδρους και άνω, πισωκίνητα, τετρακίνητα), χωρίς περιορισμό αριθμού κυλίνδρων και ατμοσφαιρικά Wankel.
B	BT	BT/1	Αυτοκίνητα ομάδας BT, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλινδρα με turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro.
B	BT	BT/2	Αυτοκίνητα ομάδας BT, ανεξαρτήτως κίνησης και αριθμού κυλίνδρων, turbo ή

			ατμοσφαιρικά με nitro, ή διρότορα / τριρότορα turbo Wankel.
PRO 4	PRO 4	PRO 4	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, ιδιοκατασκευές με σωληνωτό πλαίσιο, με κίνηση σε δύο τροχούς, τετρακύλινδρα με διάταξη turbo ή κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro ή διρότορα turbo Wankel ή turbo / κομπρέσορα με νίτρο.
Open	Open	Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, σωληνωτά και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού ή διάταξης.

ΑΡΘΡΟ 5 ΔΙΚΑΙΟΥΜΕΝΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1. Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει έγκυρη αγωνιστική άδεια διαγωνιζομένου ή σχετική αγωνιστική άδεια ημέρας της ίδιας κατηγορίας, σύμφωνα με τις εγκυκλίους της ΟΜΕ.

2. Κάθε όχημα επιτρέπεται να λαμβάνει μέρος στον αγώνα μέχρι δύο φορές αλλά κάθε φορά με διαφορετικό οδηγό και σε διαφορετική κατηγορία (η δεύτερη συμμετοχή είναι στην κατηγορία OPEN). Κάθε οδηγός μπορεί να συμμετέχει στην ίδια κατηγορία μόνο μία φορά.

ΑΡΘΡΟ 6 ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΕΓΓΡΑΦΕΣ

1. Όποιος θέλει να λάβει μέρος στον αγώνα πρέπει να συμπληρώσει δήλωση συμμετοχής στο έντυπο του Οργανωτή. Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί μέχρι την (ημερομηνία, ώρα, τόπος). Για τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των εγγραφών ο Οργανωτής απαραίτητα πρέπει να ακολουθεί τη σχετική εγκύκλιο της ΟΜΕ.

2. Οι κάτοικοι των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιθυμούν να συμμετάσχουν στους ελληνικούς αγώνες ταχύτητας πρέπει απαραίτητα, εκτός από την αγωνιστική τους άδεια, να διαθέτουν και την αναγκαία ασφαλιστική κάλυψη για προσωπικά ατυχήματα που να ισχύει για την Ελλάδα.

Για να συμμετάσχει ένας οδηγός στην κατηγορία OPEN θα πρέπει πρώτα να συμμετάσχει σε τρεις αγώνες στις κατηγορίες A ή B

2. Μετά την υποβολή της δήλωσης δεν επιτρέπεται η τροποποίησή της εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τον κανονισμό του αγώνα. Ο αγωνιζόμενος μπορεί όμως να αντικαταστήσει το όχημα που δήλωσε με άλλο της ίδιας κατηγορίας / κλάσης μέχρι τον έλεγχο εξακρίβωσης.

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

3. Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΘΕΑ, να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου ή οδηγού εξηγώντας τους λόγους άρνησής της. Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο το αργότερο 24 ώρες μετά το κλείσιμο των εγγραφών.

4. Η υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι ο συμμετέχων 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.

5. Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να μη δεχθεί περισσότερες από ... συμμετοχές.

6. Ο μέγιστος αριθμός συμμετοχών σε κάθε κατηγορία για τα προκριματικά θα είναι 32, το ελάχιστο είναι 2 σε κάθε κατηγορία. Εντούτοις, οι διοργανωτές διατηρούν το δικαίωμα να ακυρώσουν, σε συνεννόηση με τους Αγωνοδίκες του αγώνα, μια κατηγορία εάν αισθάνονται κατάλληλοι.

ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1. Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με Εγκύκλιο της ΟΜΕ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΟΜΕ.

2. Η δήλωση συμμετοχής δεν γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, τον αριθμό αγωνιστικής αδείας και τον αριθμό αγωνιστικής πινακίδας της ΟΜΕ.

3. Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του αγωνιζόμενου που καλύπτει αστική ευθύνη προς τρίτους. Η ασφάλιση αυτή ισχύει σε όλη τη διάρκεια του αγώνα από τη στιγμή της εκκίνησής 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.

4. Τα παράβολα συμμετοχής επιστρέφονται στις εξής περιπτώσεις:

α. Εάν η δήλωση συμμετοχής δεν γίνει δεκτή και

β. Εάν ο αγώνας ματαιωθεί.

ΑΡΘΡΟ 8 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. Οι αγωνοδίκες, σύμφωνα με τα άρθρα 66 και 141 του ΕΑΚ έχουν το δικαίωμα με απόφασή τους, να τροποποιούν 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.

2. Κάθε σχετική τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα γίνεται γνωστή με αριθμημένα και χρονολογημένα δελτία πληροφοριών που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ειδικού κανονισμού. Τα δελτία θα τοιχοκολληθούν στη Γραμματεία και στους πίνακες ανακοινώσεων του αγώνα. Επίσης θα κοινοποιηθούν, το συντομότερο δυνατόν, απ' ευθείας στους αγωνιζόμενους οι οποίοι θα πρέπει να βεβαιώσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 9 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. Ο Αλυτάρχης του αγώνα είναι επιφορτισμένος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των διατάξεών του κατά τη διεξαγωγή του αγώνα.

2. Παρόλα αυτά, για κάθε σημαντική απόφαση που χρειάστηκε να πάρει σε σχέση με την ερμηνεία του γενικού ή του ειδικού κανονισμού του αγώνα πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες.

2. Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες (άρθρο 171 και συνέχεια ΕΑΚ).

3. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτόν θα εξετάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι είναι οι μόνοι που έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν (άρθρο 141 ΕΑΚ).

4. Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΟΜΕ.

5. Για την ακριβή ερμηνεία του κειμένου θα χρησιμοποιούνται οι λέξεις:

“συμμετέχων” ή “διαγωνιζόμενος” : για νομικό ή φυσικό πρόσωπο που έχει εγγραφεί στον πίνακα συμμετεχόντων.

6. Ο οδηγός αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του διαγωνιζόμενου εφόσον ο τελευταίος δεν επιβαίνει στο αυτοκίνητο.

7. Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον διαγωνιζόμενο ή τον οδηγό θα δικάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι θα αποφασίζουν για κάθε ενδεχόμενη ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι αποκλεισμό.

ΑΡΘΡΟ 10 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ, ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ, ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1. Η σειρά εκκίνησης των αυτοκινήτων θα ορίζεται από τον οργανωτή.

2. Οι αριθμοί συμμετοχής θα ξεκινούν από το 1 και θα δίνονται στους αγωνιζόμενους αρχίζοντας από τη μεγαλύτερη κατηγορία και κλάση προς τη μικρότερη.

3. Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα πάνω στο παρ μπριζ του οχήματος πρέπει να τοποθετείται η πινακίδα με τον αριθμό συμμετοχής που θα δίνεται από την Οργάνωση μαζί με το τυχόν διαφημιστικό πλαίσιο. Δεν θα δοθεί εκκίνηση σε οποιοδήποτε όχημα στο οποίο δεν θα είναι σωστά τοποθετημένοι οι αριθμοί συμμετοχής. Επίσης, στο πάνω μέρος των δύο φτερών ή στις πόρτες πρέπει να είναι γραμμένα το όνομα ή ψευδώνυμο του οδηγού). Το αναγνωριστικό της ομάδας του οχήματος (verification) πρέπει να είναι τοποθετημένο και αυτό στο παρ μπριζ.

ΑΡΘΡΟ 11 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

1. Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν ελεύθερα πάνω στα οχήματά τους οποιαδήποτε διαφήμιση με τους παρακάτω όρους:

α. Να μην αντιβαίνει το περιεχόμενο τους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και τις διατάξεις της ΔΟΑ.

β. Να μην προσβάλουν τα χρηστά ήθη και έθιμα.

γ. Να μην καλύπτουν με τις επιγραφές διαφημιστικού περιεχομένου τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες και τους αριθμούς συμμετοχής.

δ. Να μην εμποδίζουν την ορατότητα μέσα από όλα τα παράθυρα. (Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικής ταινίας φάρδους μέχρι 10 cm στο πάνω μέρος του μπροστινού παρμπρίζ και μέχρι 8 cm στο πάνω μέρος του πίσω παραθύρου).

ε. Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.

στ. Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα διαφήμισης του υποστηρικτή στους αριθμούς συμμετοχής.

2. Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση σε όχημα που δεν θα είναι σύμφωνα με τα παραπάνω.

3. Το μέγεθος των γραμμάτων (ύψος και πάχος) της διαφήμισης του υποστηρικτή στους αριθμούς συμμετοχής δεν επιτρέπεται να ξεπερνάει το μέγεθος των γραμμάτων της ονομασίας του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 12 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

1. Μετά τη διοικητική - γραμματειακή τακτοποίηση των συμμετεχόντων, τα οχήματα θα ελεγχθούν από τους τεχνικούς εφόρους του αγώνα.

Μετά την ολοκλήρωση κάθε σκέλους, μπορεί να γίνεται τεχνικός έλεγχος, ο οποίος, μετά το πέρας του τελευταίου σκέλους, μπορεί να φθάσει μέχρι και τη αποσυναρμολόγηση οχήματος.

Αν η αποσυναρμολόγηση είναι αποτέλεσμα ενστάσεως ο Ενιστάμενος πρέπει να καταβάλει, εκτός από το παράβολο ενστάσεως, και το παράβολο τεχνικών εργασιών που προβλέπεται από τη σχετική εγκύκλιο της ΟΜΕ.

2. Ο έλεγχος εξακρίβωσης που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής και θα αφορά έλεγχο αγωνιστικών αδειών, αδειών οδήγησης, ορατή συμφωνία του οχήματος με την κατηγορία που έχει δηλωθεί, συμφωνία του οχήματος με την ταυτότητα που του έχει χορηγήσει η ΟΜΕ, κύρια όργανα ασφαλείας κλπ.

Με την συμμετοχή του αυτοκινήτου στον αγώνα, θα υποβάλλεται σε φωτοαντίγραφο και η άδεια κυκλοφορίας η οποία θα είναι εν ισχύ. Στην περίπτωση οχήματος με συμβατικούς αριθμούς, που είναι ιδιοκτησίας διαφορετικής από τον συμμετέχοντα, είναι απαραίτητη η παρουσίαση εγγράφου εξουσιοδότησης του ιδιοκτήτη, νόμιμα θεωρημένης, για τη χρησιμοποίηση του οχήματος.

Σε περίπτωση οχήματος με πινακίδες ΔΟΚΙΜΗ πρέπει να παρουσιάζεται και το έγγραφο εκτελωνισμού του.

3. Στα οχήματα θα χορηγείται από τον Οργανωτή ειδικό σήμα αναγνώρισης ομάδας (Verification). Κάθε διαγωνιζόμενος πρέπει με δική του ευθύνη να φροντίζει για την τοποθέτηση του σήματος σε εμφανές σημείο του οχήματος και την ασφαλή προστασία του σήματος αυτού ως το τέλος του αγώνα. Έλλειψη σήματος στην περίπτωση αυτή επιφέρει τον άμεσο αποκλεισμό από τον αγώνα.

4. Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί επιφέρει άμεσα τον αποκλεισμό του συγκεκριμένου διαγωνιζόμενου από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου διαγωνιζόμενου ή οδηγού που τυχόν συνεργάστηκε κατά οποιονδήποτε τρόπο. Αυτό δεν αποκλείει την επιβολή και βαρύτερων κυρώσεων.

Ο αγωνιζόμενος οφείλει να διατηρεί σε όλη τη διάρκεια του αγώνα το όχημά του σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζουν ο Τεχνικός Κανονισμός για οχήματα Dragster, οι εγκύκλιοι της ΟΜΕ και ο Γενικός Κανονισμός. Κάθε παρέκκλιση που έχει διαφύγει από την προσοχή του τεχνικού εφόρου δεν σημαίνει ότι γίνεται δεκτή. Ο αγωνιζόμενος φέρει ακέραιη την ευθύνη.

5. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους αγωνοδίκες.

ΑΡΘΡΟ 13 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Δεν θα δοθεί εκκίνηση για τον αγώνα σε όχημα που δεν θα είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Τεχνικού Κανονισμού αυτοκινήτων Dragster και τις εγκυκλίους της ΟΜΕ.

2. Όλοι οι οδηγοί πρέπει, με ποινή αποκλεισμού, να φορούν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα να είναι δεμένοι με ζώνες ασφαλείας. **Για την κατηγορία OPEN το κράνος θα πρέπει να είναι κλειστού τύπου (full face).**

3. Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους με ποινή αποκλεισμού:

α. Να κατευθύνουν για οποιοδήποτε λόγο το όχημά τους αντίθετα με τη φορά του αγώνα.

β. Το σπρώξιμο του οχήματος από το ίδιο τον οδηγό ή από τρίτο για οποιοδήποτε λόγο μετά την εκκίνηση. (Μόνο με εντολή του Αλυτάρχη).

ΑΡΘΡΟ 14 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Οι σειρές εκκίνησης στα δοκιμαστικά καθορίζονται από τον οργανωτή ανάμεσα στα συμμετέχοντα οχήματα της ίδιας κατηγορίας και κλάσης. **Τα δοκιμαστικά ορίζονται έως τέσσερα (4) και θα είναι όλα επίσημα χρονομετρημένα.**

Ο αγώνας διεξάγεται ανά ζεύγη.

Στην εκκίνηση κάθε αγώνα λαμβάνουν μέρος όλοι οι αγωνιζόμενοι ανά ζεύγη σε μία έως τέσσερις δοκιμαστικές προσπάθειες (ορίζεται στον ειδικό κανονισμό, με στόχο την επίτευξη του καλύτερου χρόνου και την καλύτερη και πιο προνομιούχα κατάταξη για τον κυρίως αγώνα).

Με βάση τους χρόνους των δοκιμών καταρτίζεται ο πίνακας του κυρίως αγώνα (σχάρες).

Στα τέσσερα χρονομετρημένα περάσματα, συμμετέχουν όλα τα οχήματα, με στόχο την επίτευξη του καλύτερου χρόνου. Για το τις κόντρες, προκρίνονται οι 8 που πέτυχαν τους καλύτερους χρόνους. Οι οχτάδες, ανεξαρτήτως συμμετοχών, δεν ισχύουν για τις κατηγορίες A, OPEN και PRO 4.

Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών οι αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να τροποποιήσουν τον αριθμό των δοκιμαστικών προσπαθειών.

Ένας αγώνας, που τυχόν διεκόπη για λόγους ανωτέρας βίας, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ολοκληρώθηκε αν έχει ολοκληρωθεί το σκέλος των χρονομετρημένων δοκιμών. Στην περίπτωση αυτή απονέμονται για την βαθμολογία οι μισοί βαθμοί.

BURN OUT (Ζέσταμα ελαστικών)

Όλα τα Burn out πριν τον αγώνα περιορίζονται σε οριοθετημένους χώρους, χρησιμοποιώντας μόνο νερό. Αν ένα όχημα υποστεί βλάβη κατά τη διενέργεια burn out και δεν μπορεί να γυρίσει ή να σπρωχθεί πίσω απαγορεύεται να συνεχίσει την πορεία του στη πίστα για να οδηγηθεί στην γραμμή εκκίνησης. Το πέρασμα της κεντρικής γραμμής κατά την διάρκεια burn out δεν είναι ακύρωση. Απαγορεύονται επί ποινή αποκλεισμού τα burn out φωτιάς. **Κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να κρατά ή να αγγίζει το όχημα κατά τη διάρκεια των burn out. Επιτρέπεται σε όλες τις κατηγορίες μόνο ένα (1) burn out ισχύος.** Μετά το burn out απαγορεύεται ο ψεκασμός της εισαγωγής του κινητήρα με τεχνητό ψεκασμό ή ψυκτικό.

ΓΡΑΜΜΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ

Άπαξ το όχημα βρεθεί στην περιοχή στησίματος πριν τη γραμμή εκκίνησης, θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι ρυθμίσεις του οχήματος. Κανένα μέλος του συνεργείου δεν μπορεί να αγγίξει ή να προβεί σε κάποια λειτουργία – ρύθμιση στο όχημα σ' αυτή τη περιοχή. Διαδικασίες σαν τις ακόλουθες θα πρέπει να ολοκληρωθούν πριν το στήσιμο (ευθυγράμμιση του οχήματος μετά το burn out, αφαίρεση των ασφαλειών του αλεξιπτώτου, σκούπισμα ελαστικών, ρυθμίσεις ψεχασμού κινητήρα, κλπ).

ΣΤΗΣΙΜΟ

Μόλις το όχημα φτάσει στην γραμμή στησίματος, θα πρέπει να είναι έτοιμο να τρέξει. Για να είναι κάποιος έγκυρος, το όχημά του θα πρέπει να στηθεί και να ξεκινήσει μόνο του. Αυτό ισχύει και για τους μονούς αγώνες. Το στήσιμο θα πρέπει να γίνει με την ισχύ του οχήματος. Απαγορεύεται το στήσιμο και η εκκίνηση με σπρώξιμο.

Η εφαρμογή ή χρήση οποιασδήποτε διάταξης, μηχανικής ή ηλεκτρονικής, η οποία επιτρέπει στο οδηγό να εξακριβώσει την θέση του οχήματός του σε σχέση με τη γραμμή εκκίνησης, **απαγορεύεται**. Μόνο οπτική παρατήρηση του εξοπλισμού της πίστας θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την εξακρίβωση της θέσης του οχήματος.

Ένα εύλογο χρονικό διάστημα θα πρέπει να δίδεται στους οδηγούς για να στηθούν. Το χρονικό όριο αυτό είναι στην απόλυτη κρίση του Αφέτη του αγώνα. Αποτυχία στο στήσιμο μετά της οδηγίες του Αφέτη είναι πιθανόν να επιφέρουν ακύρωση. Μετά το στήσιμο και την λήψη του σήματος του Αφέτη για εκκίνηση δεν επιτρέπεται η επανατοποθέτηση του οχήματος. Οποιοσδήποτε οδηγός αφήσει την γραμμή εκκίνησης πριν το σύστημα χρονομέτρησης ενεργοποιηθεί, περιλαμβανομένων και των οδηγών που τρέχουν μόνοι τους, θα ακυρώνονται.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η εκκίνηση θα δίδεται με τη χρήση του «Christmas Tree». Μετά το σήμα του Αφέτη τα πορτοκαλί φώτα θα εναλλάσσονται ανάβοντας από πάνω προς τα κάτω και μετά θα ανάψει το πράσινο φως. Ο χρόνος εναλλαγής των πορτοκαλί καθώς και ο χρόνος για το πράσινο φως ορίζεται στα τέσσερα δέκατα του δευτερολέπτου (0,4 δευτερόλεπτα). Αν ένας αγωνιζόμενος δεν παρουσιασθεί στη γραμμή εκκίνησης μέσα σε δύο λεπτά από τη στιγμή που τον κάλεσε ο Αφέτης, ή εκπρόσωπός του, αποκλείεται από το σκέλος. Μετά την παρέλευση του χρονικού ορίου ο άλλος αγωνιζόμενος πραγματοποιεί τη δοκιμασία μόνος του.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Απαιτείται πλήρως ηλεκτρονικό σύστημα χρονομέτρησης, το οποίο θα μπορεί να υπολογίζει ξεχωριστά το χρόνο διαδρομής και τη ταχύτητα εξόδου για κάθε λωρίδα. Η ακρίβειά του θα πρέπει να είναι του χιλιοστού του δευτερολέπτου (0,001 δευτερόλεπτο) και εκατοστού του μιλίου ανά ώρα (0,16 χιλ/ώρα) αντίστοιχα. Ένα πλήρες «Christmas tree» θα πρέπει να χρησιμοποιείται με τρία (3) πορτοκαλί φώτα. Η δέσμη προσησίματος (Pre-stage Beam) θα τοποθετείται είκοσι (20) εκατοστά (0,2 μέτρα) πριν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam) Η μόνη χρήση της είναι να δείχνει στον αγωνιζόμενο, ότι οι μπροστινοί τροχοί του οχήματος πλησιάζουν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam). Η δέσμη στησίματος (Stage Beam) τοποθετείται σαράντα (40) εκατοστά (0,4 μέτρα) πριν τη δέσμη ελέγχου (Guard Beam) και σηματοδοτεί ότι το όχημα είναι στη σωστή θέση για την εκκίνηση. Τα φώτα στησίματος θα πρέπει να ενεργοποιούνται όταν η μπροστινή ακμή των εμπρός τροχών του οχήματος διακόπτουν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam). Η δέσμη στησίματος (Stage Beam) επίσης ενεργοποιεί την έναρξη του χρονομέτρου κατά τη απελευθέρωση της δέσμης και ενεργοποιεί το κόκκινο φως στη περίπτωση που οι τροχοί απελευθερώσουν την δέσμη πριν το άναμμα του πράσινου φωτός. Η δέσμη ελέγχου εξασφαλίζει ότι κανένα όχημα δεν θα έχει υπερβολικό ρολάρισμα (η κίνηση απαιτείται για να αφήσεις την δέσμη στησίματος (Stage Beam)). Στη περίπτωση που η δέσμη ελέγχου διακοπεί στον ίδιο χρόνο με τη δέσμη στησίματος (Stage Beam) και η διαδικασία εκκίνησης έχει εισαχθεί, τα χρονόμετρα και το κόκκινο φως θα ενεργοποιηθούν αν το πράσινο φως δεν έχει ανάψει.

Η δέσμη τερματισμού τοποθετείται στην γραμμή τερματισμού και ενεργοποιεί το χρονόμετρο. Τα φωτοκύτταρα, θα πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατόν πιο κοντά στο επίπεδο της πίστας και κάθετα. Όλες οι δέσμες θα πρέπει να είναι παράλληλες και τα μήκη που ορίζουν θα πρέπει να είναι ισοδύναμα.

ΠΡΟΚΡΙΣΗ

Για να είναι μια προσπάθεια πρόκρισης έγκυρη, όλα τα οχήματα θα πρέπει να στηθούν και να εκκινήσουν μόνα τους. Κάθε οδηγός δεν μπορεί να οδηγήσει πάνω από ένα όχημα στην ίδια κατηγορία ενός αγώνα. Για όλες τις κατηγορίες κάθε όχημα δεν θα μπορεί να χρησιμοποιείται από περισσότερους από δύο οδηγούς.

Στην περίπτωση κατά την οποία κάποιος οδηγός ή οδηγοί λόγω ανωτέρας βίας δεν καταφέρουν να κάνουν έστω και μία προκριματική κούρσα, τότε οι Αγωνοδίκες του αγώνα έχουν το δικαίωμα να τους εντάξουν στην λίστα των προκριθέντων πίσω από όλους τους άλλους οδηγούς. Αν είναι πάνω από ένας οι οδηγοί που θα ενταχθούν στην λίστα των προκριθέντων η σειρά κατάταξής τους θα ορίζεται από τη μέχρι εκείνης της στιγμής βαθμολογία τους στο πρωτάθλημα. Το παραπάνω θα μπορούσε να εφαρμοστεί αν παρουσιαστεί κάποιο σφάλμα στο σύστημα χρονομέτρησης κατά τη διάρκεια μιας προκριματικής προσπάθειας, ή αν κάποιος οδηγός αναγκαστεί να εγκαταλείψει τη προσπάθεια λόγω απώλειας ελέγχου του οχήματος που βρίσκεται στην άλλη λωρίδα, ή αν δεν το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

ΣΧΑΡΕΣ

Το ζευγάρι της κάθε κατηγορίας βασίζεται στους καταρτισμένους από τη FIA πίνακες σχαρών. Οι προκριματικοί χρόνοι ορίζουν τις θέσεις στην σχάρα. Στις περιπτώσεις που δεν συμπληρωθούν όλες οι θέσεις της σχάρας, όπως η είσοδος 14 οχημάτων σε ένα πεδίο 16 οχημάτων, χρησιμοποιείται σχάρα 14 οχημάτων και όχι σχάρα 16 οχημάτων.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΛΩΡΙΔΑΣ

Σε όλες τις κατηγορίες η επιλογή λωρίδας ορίζεται από τους χρόνους επίδοσης. Ο οδηγός με τον ταχύτερο χρόνο επιλέγει την λωρίδα που θα αγωνιστεί στον πρώτο γύρο και στους επόμενους γύρους **η επιλογή λωρίδας γίνεται από το οδηγό που έκανε το ταχύτερο χρόνο στον προηγούμενο γύρο.**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ, ΠΑΥΣΗ, ΑΠΟΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗ

Όταν και οι δύο οδηγοί αφήνουν την γραμμή εκκίνησης πριν ανάψει το πράσινο φως νικητής θα είναι αυτός που θα έχει τον μεγαλύτερο χρόνο αντίδρασης. Όταν και οι δύο οδηγοί περνούν τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των λωρίδων τότε αποκλείεται αυτός που πέρασε την γραμμή πρώτος (εκτός αν συνέτρεξαν λόγοι ασφαλείας, οπότε κρίνεται από τους Αγωνοδίκες). Ακόμη και στην περίπτωση που κάποιος οδηγός χάσει τον έλεγχο λόγω υπερβολικών φρένων και έρθει σε επαφή με τα φωτοκύτταρα, περάσει τη πλάγια γραμμή ή την κεντρική ακόμη και αν περάσει την γραμμή τερματισμού θα πρέπει να αποκλεισθεί. Εκούσιο πέρασμα της πλάγιας γραμμής για να μην αφήσει συντρίμια στη πίστα δεν εγείρει αποκλεισμό.

- Μετακίνηση του οχήματος από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης πριν από την εντολή του Αλυτάρχη, ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ
- Καθυστέρηση προσέλευσης πέραν των δύο (2) λεπτών στον χώρο εκκίνησης ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΕΛΟΣ
- Άρνηση συμμόρφωσης στις οδηγίες των Κριτών ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ
- Μη συμμόρφωση στους όρους διεξαγωγής του Burn out ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΕΛΟΣ
- Ανεφοδιασμός χωρίς την τήρηση των μέτρων ασφαλείας ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 15 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

1. Οι αγωνιζόμενοι, αμέσως μετά τον τερματισμό τους στο τελικό σκέλος πρέπει να κατευθύνουν τα οχήματά τους στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης που προβλέπει ο συμπληρωματικός κανονισμός, όπου θα παραμένουν μέχρι το τέλος της προθεσμίας για την υποβολή ενστάσεων. Οδηγός που δεν θα κατευθυνθεί κατ' ευθείαν στο χώρο αυτό θα αποκλείεται από τον αγώνα.

2. Σε περίπτωση 2ης συμμετοχής με ίδιο όχημα αυτό θα επιστρέψει στην αφετηρία με την συνοδεία εντεταλμένου κριτή από την οργάνωση.

3. Στο διάστημα που τα οχήματα βρίσκονται κάτω από καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης δεν επιτρέπεται καμία αφαίρεση, μετατροπή, προσθήκη ή ανεφοδιασμός, με ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 16 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Στον τερματισμό μπορεί να γίνεται ένας πλήρης και λεπτομερής έλεγχος που μπορεί να προβλέπει μέχρι και την αποσυναρμολόγηση του οχήματος, για τα οχήματα που έχουν καταταγεί στην πρώτη θέση κάθε κατηγορίας, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο όχημα, κατά την απόλυτη κρίση των Αγωνοδίκων που ενεργούν αυτεπάγγελα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Αλυτάρχη ή κατ' εφαρμογή σχετικής εγκυκλίου της ΟΜΕ.

ΑΡΘΡΟ 17 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

1. Οι ενστάσεις υποβάλλονται ως εξής:

α. Σχετικά με αντικανονική εγγραφή ή με τον έλεγχο εξακρίβωσης μισή (½) ώρα μετά το τέλος του ελέγχου εξακρίβωσης.

β. Σχετικά με τεχνικά θέματα μέσα σε 15 λεπτά από τον τερματισμό του τελευταίου οχήματος.

γ. Σχετικά με τα προσωρινά αποτελέσματα της τελικής κατάταξης, μέσα σε μισή (1/2) ώρα από την ανάρτησή τους.

δ. Κατά της χρονομέτρησης δεν χωράει καμία ένσταση.

2. Οι ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη, στον βοηθό του ή αν λείπουν σε ένα από τους Αγωνοδίκες και πρέπει να συνοδεύεται από το σχετικό παράβολο, το ύψος του οποίου ορίζεται κάθε χρόνο με εγκύκλιο της ΟΜΕ. Το παράβολο επιστρέφεται εφόσον η ένσταση γίνει δεκτή.

Σε περίπτωση υποβολής ένστασης ο αγωνιζόμενος κατά του οποίου έγινε ή ένσταση θέτει στη διάθεση των αγωνοδικών το όχημά του χωρίς καμία επιφύλαξη και συμμορφώνεται με τις υποδείξεις τους. Κάθε παράβαση επιφέρει τον αποκλεισμό του από τον αγώνα και αναφορά στην ΟΜΕ.

Η ένσταση που γίνεται για τεχνικά θέματα πρέπει να αφορά απολύτως συγκεκριμένα σημεία του αυτοκινήτου και ο Ενιστάμενος οφείλει να καταθέσει στον Αλυτάρχη συμπληρωματικά ποσά δαπανών αποσυναρμολόγησης που απαιτούνται σύμφωνα με την εγκύκλιο της ΟΜΕ. Σχετικά με το ποσό που απαιτείται για εξαρτήματα που δεν αναφέρονται στη σχετική εγκύκλιο της ΟΜΕ αποφασίζουν οι Αγωνοδίκες (βλέπε σχετική εγκύκλιο της ΟΜΕ).

Τα έξοδα για την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση του οχήματος καθώς και τα έξοδα μεταφοράς του, επιβαρύνουν τον ενιστάμενο αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή και τον αγωνιζόμενο κατά του οποίου έγινε η ένσταση αν αυτή γίνει δεκτή. Αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή και τα έξοδα για τις εργασίες και τη μεταφορά του αυτοκινήτου είναι μεγαλύτερα από το ποσόν που έχει κατατεθεί η διαφορά θα επιβαρύνει τον ενιστάμενο. Σε αντίθετη περίπτωση αν τα έξοδα είναι λιγότερα θα του επιστραφεί η διαφορά.

3. Οι συμμετέχοντες έχουν το δικαίωμα της έφεσης που υποβάλλεται σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο ΕΑΚ (αριθ. 181 και επόμενα) και πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο σύμφωνα με τη σχετική εγκύκλιο της ΟΜΕ.

Για ότι δεν προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό θα ισχύουν οι διατάξεις του ΕΑΚ (άρθρο 171 κλπ).

ΑΡΘΡΟ 18 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 σκελών. Για τα οχήματα που δεν προκρίθηκαν για τα προκριματικά σκέλη η κατάταξη γίνεται με βάση τους χρόνους των χρονομετρημένων δοκιμών. Το ίδιο, αναλογικά, ισχύει για τα οχήματα που δεν κατατάχθηκαν στο προημιτελικό ή ημιτελικό σκέλος.

ΑΡΘΡΟ 19 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

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

ΑΡΘΡΟ 20 ΕΠΑΘΛΑ

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

1. Κατηγορίες

Στους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας - κλάσης απονέμονται κύπελλα, εφόσον σε κάθε μία από αυτές εκκινήσουν τουλάχιστον 4 οχήματα.

Οι Οργανωτές μπορούν να αθλοθετήσουν και άλλα έπαθλα πέρα από τα παραπάνω που είναι υποχρεωτικά. Όλα τα έπαθλα που θα απονεμηθούν θα αναφέρονται στον ειδικό κανονισμό του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 22 ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των Επάθλων θα γίνει την : ημερ/νία, 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 ΕΘ.Ε.Α

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ DRAGSTER – 2011

1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΚΛΑΣΕΙΣ

Οι κατηγορίες στις οποίες υποδιαιρούνται τα οχήματα DRAGSTER, είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Περιγραφή
A	Βελτιωμένα - Αγωνιστικά αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής και κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, κινητήρα του ίδιου κατασκευαστή και δυνατότητα τοποθέτησης 4-link ή μπροστινού υποπλαισίου ή και των δυο (βάση των διατάξεων και περιορισμών της κατηγορίας)
TRUE STREET	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, χωρίς να επιτρέπεται καμία μετατροπή ή μετασκευή στο αρχικό αμάξωμα και πλαίσιο του κατασκευαστή.
B	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, χωρίς να επιτρέπεται καμία μετατροπή ή μετασκευή στο αρχικό αμάξωμα και πλαίσιο του κατασκευαστή.
PRO 4	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, ιδιοκατασκευές με σωληνωτό πλαίσιο, με κίνηση σε δύο τροχούς, τετρακύλιδρα.
Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, σωληνωτά και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού ή διάταξης.

Οι ομάδες στις οποίες υποδιαιρούνται τα οχήματα DRAGSTER, είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Ομάδα	Περιγραφή
A	AA	Αγωνιστικά αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και με κινητήρα φυσικής αναπνοής (ατμοσφαιρικό).
A	AT	Αγωνιστικά αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα είτε (α) υπερτροφοδοτούμενο (Turbo ή Compressor) είτε (β) ατμοσφαιρικό με διάταξη nitro.
TRUE STREET	TRUE STREET	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, χωρίς να επιτρέπεται καμία μετατροπή ή μετασκευή στο αρχικό αμάξωμα και πλαίσιο του κατασκευαστή.
B	BA	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας και φυσική αναπνοή (ατμοσφαιρικά).
B	BT	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας και ύπαρξη είτε (α) υπερτροφοδότησης (Turbo ή Compressor) είτε (β) διάταξης nitro σε ατμοσφαιρικό κινητήρα.
PRO 4	PRO 4	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, ιδιοκατασκευές με σωληνωτό πλαίσιο, με κίνηση σε δύο τροχούς, τετρακύλιδρα.
Open	Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, σωληνωτά και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού ή διάταξης.

Σε κάθε περίπτωση, ο συνδυασμός υπερτροφοδότησης και nitro μετατάσσει αυτόματα το όχημα στην κατηγορία PRO4 ή Open, αναλόγως του αριθμού κυλίνδρων.

Οχήματα ανοιχτού ή κλειστού τύπου, διπλοκάμπινα, τύπου Τζιπ, Βαν και SUV μεικτού βάρους έως 3,5 τόνους, με επαγγελματική ή ιδιωτική χρήση άδεια κυκλοφορίας, συμμετέχουν στην κατηγορία που ανήκουν ανάλογα με τη διάταξη κινητήρα και κίνησης.

Οι κλάσεις στις οποίες χωρίζονται τα οχήματα DRAGSTER, είναι:

Κατηγορία	Ομάδα	Κλάση	Περιγραφή
A	AA	AA/1	Αυτοκίνητα Ομάδας AA, δίκινητα (εμπροσθιοκίνητα, πισωκίνητα), τετρακύλιδρα ατμοσφαιρικά ή διρότορα ατμοσφαιρικά Wankel.
A	AA	AA/2	Αυτοκίνητα ομάδας AA, ανεξαρτήτως κίνησης (εμπροσθιοκίνητα, πισωκίνητα, τετρακίνητα), χωρίς περιορισμό αριθμού κυλίνδρων, ατμοσφαιρικά ή τριρότορα ατμοσφαιρικά Wankel.
A	AT	AT/1	Αυτοκίνητα ομάδας AT, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλιδρα με turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro.
A	AT	AT/2	Αυτοκίνητα ομάδας AT, με κίνηση στους οπίσθιους τροχούς ή τετρακίνητα, turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro, ή διρότορα / τριρότορα turbo Wankel και οχήματα εμπροσθιοκίνητα πολυκύλιδρα. Τα αυτοκίνητα με μηχανή πάνω από 5 κυλίνδρους, τρέχουν με πρόστιμο 0,5 sec.
TRUE STREET	TRUE STREET	TRUE STREET	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, χωρίς να επιτρέπεται καμία μετατροπή ή μετασκευή στο αρχικό αμάξωμα και πλαίσιο του κατασκευαστή.
B	BA	BA/1	Αυτοκίνητα ομάδας BA, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλιδρα ατμοσφαιρικά (μέχρι 4 κυλίνδρους).
B	BA	BA/2	Αυτοκίνητα ομάδας BA, ανεξαρτήτως κίνησης (εμπροσθιοκίνητα με 5 κυλίνδρους και άνω, πισωκίνητα, τετρακίνητα), χωρίς περιορισμό αριθμού κυλίνδρων και ατμοσφαιρικά Wankel.
B	BT	BT/1	Αυτοκίνητα ομάδας BT, κίνηση στους εμπρόσθιους τροχούς, τετρακύλιδρα με turbo ή με κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro.
B	BT	BT/2	Αυτοκίνητα ομάδας BT, ανεξαρτήτως κίνησης και αριθμού κυλίνδρων, turbo ή ατμοσφαιρικά με nitro, ή διρότορα / τριρότορα turbo Wankel.
PRO 4	PRO 4	PRO 4	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, ιδιοκατασκευές με σωληνωτό πλαίσιο, με κίνηση σε δύο τροχούς, τετρακύλιδρα με διάταξη turbo ή κομπρέσορα ή ατμοσφαιρικά με nitro ή διρότορα turbo Wankel ή turbo / κομπρέσορα με nitro.
Open	Open	Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα, ειδικά οχήματα dragster, σωληνωτά και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού ή διάταξης.

Όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης (πάλινδρομοκό - Otto ή περιστροφικό - Wankel), που χρησιμοποιεί ως καύσιμο βενζίνη, αγωνιστική βενζίνη ή πετρέλαιο Diesel. Δεν επιτρέπεται η χρήση αλκοολών (πχ. μεθανόλης), νιτρομεθανόλης, βιομηχανικής μεθανόλης, φυσικού αερίου ή υγραερίου στις **κατηγορίες B**.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες επιτρέπεται η χρήση μεθανόλης τύπου GRADE A και GRADE AA εγκεκριμένου κατασκευαστή όπως Sunoco, Torco και VP Racing. Απαγορεύεται η χρήση βιομηχανικής μεθανόλης.

Οι προδιαγραφές της μεθανόλης είναι οι κάτωθι :

Ιδιότητα	Grade A	Grade AA
Περιεκτικότητα σε μεθανόλη, (min, % κ.β.)	99,85	99,85
Ακετόνη και αλδεύδες (max, ppm)	30	30
Ακετόνη (max, ppm)	20	20
Οξύ (σαν οξικό οξύ) (max, ppm)	30	30
Υγρασία (max, ppm)	1500	1000
Ειδική πυκνότητα (20 ° C)	7928	7928
Χρόνος τέστ υπερμαγγανικού καλίου όσον αφορά την καθαρότητα (σε λεπτά)	30	30
οσμή	Χαρακτηριστική	Χαρακτηριστική
Απόσταση σε 1010 hPa (760 mm Hg)	Όχι περισσότερο από 1 ° C, συμπ. 64,4 ± 0,1 ° C σε 760 mm Hg	
Χρώμα στην κλίμακα λευκόχρυσου-κοβαλτίου, (μίγμα)	5	5
Εμφάνιση	Διαυγές, άχρωμο υγρό	
Υπόλειμμα σε εξάτμιση (g/100 ml)	0,001	0,001
Προσμίξεις (ικανές για ενώσεις άνθρακα), κλίμακα χρώματος λευκόχρυσου-κοβαλτίου, max	30	30

Υπενθυμίζεται, πως μετά από πρόταση των Τεχνικών Εφόρων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν από την διοργάνωση κάθε αυτοκίνητο που κρίνεται επικίνδυνο (άρθρο 127 του ΕΑΚ). Για όλες τις κατηγορίες, εκτός της κατηγορίας Open και **Pro4**, οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη ή ελευθερία δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Αυτοκίνητα και οχήματα που επιτυγχάνουν **ταχύτητα εξόδου στα 402.336 μέτρα πάνω από 240 γλμ/ώρα**, πρέπει από τον επόμενο αγώνα να διαθέτουν επιβραδυντικό αλεξίπτωτο αναγνωρισμένου κατασκευαστή S.F.I. homologated. **Επίσης αυτοκίνητα και οχήματα που επιτυγχάνουν ταχύτητα εξόδου στα 402.336 μέτρα πάνω από 270 γλμ/ώρα**, πρέπει από τον επόμενο αγώνα να διαθέτουν **ΔΥΟ (2) επιβραδυντικά αλεξίπτωτα (ή ένα μεγάλο) αναγνωρισμένου κατασκευαστή S.F.I.**

2. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Γενικά για όλες τις κατηγορίες

- Οι οδηγοί των κατηγοριών **Open, Pro4 και A** πρέπει απαραίτητα να φορούν **αναγνωρισμένο κράνος, φόρμα, παπούτσια, γάντια**, σύμφωνα με το Παράρτημα L του ΔΑΚ. Οι οδηγοί των κατηγοριών **B** πρέπει απαραίτητα να φορούν **αναγνωρισμένο κράνος, αλλά μπορούν να φοράνε μη αναγνωρισμένη αγωνιστική φόρμα**.
- Οι σωληνώσεις που διέρχονται μέσα από το θάλαμο των επιβατών θα πρέπει να είναι καλυμμένες με άφλεκτο υλικό και δεν επιτρέπεται να διαιρούνται στο εσωτερικό του θαλάμου των επιβατών.
- Τόσο η μπαταρία όσο και οι αντλίες (τρόμπες) καυσίμου θα πρέπει να είναι πολύ καλά στερεωμένες και να βρίσκονται είτε στον χώρο του κινητήρα είτε στον χώρο των αποσκευών. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να είναι πλήρως καλυμμένες, με άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό. **Απαγορεύεται μπαταρίες και αντλίες (τρόμπες) καυσίμου να βρίσκονται στο χώρο του θαλάμου των επιβατών / οδηγού.**
- Τα αυτοκίνητα που είναι εφοδιασμένα με διάταξη nitro, θα πρέπει να έχουν εγκατεστημένη τη φιάλη του nitro στο χώρο των αποσκευών, καλά και μόνιμα στερεωμένη με μεταλλικές στηρίξεις. Πρέπει να υπάρχει άφλεκτο διάφραγμα μεταξύ του θαλάμου των επιβατών και του χώρου των αποσκευών. Το σύστημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ρυθμιστική ανακουφιστική βαλβίδα nitro, που θα βρίσκεται στο χώρο αποσκευών, κοντά στη φιάλη και να έχει εξαερισμό ο οποίος δεν περνά από το θάλαμο επιβατών και καταλήγει έξω από το αυτοκίνητο. Η παροχή του nitro, από τη φιάλη μέχρι τον κινητήρα, πρέπει να γίνεται μέσω ειδικού σωλήνα υψηλής πίεσης από τεφλόν με μεταλλικό περίβλημα ή αεροπορικού τύπου. Τα αυτοκίνητα που δε χρησιμοποιούν nitro απαγορεύεται να έχουν τη σχετική διάταξη, έστω και ανενεργή. Στις κατηγορίες PRO4 και OPEN, ο χώρος τοποθέτησης της διάταξης Νίτρου είναι ελεύθερος.
- Όλα τα αυτοκίνητα, όλων των κλάσεων, πρέπει υποχρεωτικά να έχουν ταχύτητα όπισθεν.

Κατηγορία B

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν υποχρεωτικά τα ακόλουθα συστήματα ασφαλείας:

- Χειροκίνητο φορητό πυροσβεστήρα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 253.7.3 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ να είναι σωστά στερεωμένος και εύχρηστος από τον οδηγό, σε περίπτωση ανάγκης..
- Το κάθισμα του οδηγού μπορεί να είναι ή του κατασκευαστή ή άλλο αναγνωρισμένο (homologated) τύπου bucket σε αντίστοιχες προβλεπόμενες βάσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.16 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ ή προδιαγραφών S.F.I. στερεωμένο κανονικά.
- Μπορούν να παραμείνουν οι ζώνες ασφαλείας του κατασκευαστή είτε άλλες αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας τεσσάρων τουλάχιστον σημείων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.6 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ ή προδιαγραφών S.F.I.
- Σε κάθε περίπτωση χρήσης τοξυλίου ή κλωβού ασφαλείας, πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο **253.8** του Παραρτήματος J του **ΔΑΚ**.
- Το κύριο τοξυλίο ασφαλείας (**roll bar**) είναι υποχρεωτικό σε όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας B (συμπεριλαμβανομένων και των T- top Targa, πχ. Toyota MR2, Honda Del sol, κτλ...) τα οποία επιτυγχάνουν χρόνο από **μικρότερο από 11.49 δευτερόλεπτα** στα 402.336 μέτρα και σε όλα τα αυτοκίνητα με ανοικτό ουρανό (τύπου roadster ή cabrio) που επιτυγχάνουν χρόνο μικρότερο από 13.49 δευτερόλεπτα, και σε όλα τα buggy που επιτυγχάνουν χρόνο μικρότερο από 12.00 δευτερόλεπτα. Όλα τα αυτοκίνητα ανοιχτού ουρανού και τα buggy, που επιτυγχάνουν χρόνο μικρότερο του 10.99 θα πρέπει να φέρουν υποχρεωτικά roll cage, σύμφωνα με το άρθρο **253.8** του Παραρτήματος J του **ΔΑΚ**. Για τα αυτοκίνητα που επιτυγχάνουν χρόνο από 11.50 δευτερόλεπτα και πιο αργά, η εγκατάσταση **roll bar** είναι προαιρετική. Για τα αυτοκίνητα που επιτυγχάνουν χρόνο από 10 δευτερόλεπτα και κάτω, η εγκατάσταση κλωβού ασφαλείας **roll cage** είναι υποχρεωτική.
- Αυτοκίνητα που επιτυγχάνουν επίδοση καλύτερη από 11 δευτερόλεπτα στα 402,336 μέτρα πρέπει από τον επόμενο αγώνα να έχουν αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας τεσσάρων σημείων, όπως ορίζεται στο άρθρο **253.6** του Παραρτήματος J του **ΔΑΚ**.

7. Σε περίπτωση χρήσης τοξυλίου ή κλωβού ασφαλείας, επιτρέπεται να διπλωθούν ή να τρυπηθούν τα καθίσματα, να τροποποιηθούν οι πλαϊνές ταπεταρίες στις πόρτες και να τρυπηθεί το ταμπλό, αλλά μόνο τόσο ώστε να εφαρμόζει σωστά το τοξύλιο ή ο κλωβός ασφαλείας. Για το σκοπό αυτό και μόνο, επιτρέπεται η πλήρης αφαίρεση του καλοριφέρ και η μετακίνηση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών διατάξεων.
9. Η δεξαμενή καυσίμου (ρεζερβουάρ) μπορεί να παραμείνει αυτή του κατασκευαστή στην αρχική της θέση. Εναλλακτικά επιτρέπεται η αντικατάσταση της δεξαμενής καυσίμου (ρεζερβουάρ) με δεξαμενή ασφαλείας αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ, όπως προβλέπεται στα άρθρα 252.9.6 και 253.14 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. (S.F.I.). Σε αυτή την περίπτωση η δεξαμενή ασφαλείας μπορεί να τοποθετηθεί **MONO** στο χώρο των αποσκευών και πρέπει απαραίτητα να είναι πλήρως καλυμμένη με άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό σε περίπτωση που το όχημα δεν φέρει από τον κατασκευαστή διάφραγμα από άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών, έτσι ώστε ο πρώτος να απομονώνεται πλήρως από το δεύτερο. Η χωρητικότητα της δεξαμενής ασφαλείας είναι ελεύθερη.

Κατηγορία A

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν υποχρεωτικά τα ακόλουθα συστήματα ασφαλείας:

1. Εγκατεστημένη, αναγνωρισμένη πυρόσβεση, με δυνατότητα αναγόμωσης. Μετά από κάθε αναγόμωση, η πυρόσβεση πρέπει να συνοδεύεται με αυτοκόλλητο που θα γράφει την ημερομηνία λήξεως και υπεύθυνη δήλωση του καταστήματος για την καλή λειτουργία.
2. Το κάθισμα του οδηγού πρέπει να είναι αναγνωρισμένο (homologated) τύπου bucket σε αντίστοιχες προβλεπόμενες βάσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.16 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ ή προδιαγραφών S.F.I. **Ειδικά καθίσματα Dragster Αμερικάνικης προέλευσης (τύπου Kirkey) γίνονται αποδεκτά κατόπιν ελέγχου του Τεχνικού Εφόρου.**
3. Οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να είναι αναγνωρισμένες τεσσάρων τουλάχιστον σημείων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.6 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ ή προδιαγραφών S.F.I.
4. Σε κάθε περίπτωση χρήσης τοξυλίου ή κλωβού ασφαλείας, πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.
5. **Ο κλωβός ασφαλείας (roll cage) και οι αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας τεσσάρων σημείων (ή πέντε σημείων κατά προτίμηση), όπως ορίζεται στο άρθρο 253.6 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ είναι υποχρεωτικά για όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας A (ανεξαρτήτου χρόνου), ακόμα και για αυτά που συμμετέχουν για 1^η φορά και δεν είναι γνωστό τι χρόνο κάνουν.**
6. Τα αυτοκίνητα με ανοικτό ουρανό (τύπου roadster ή cabrio) πρέπει απαραίτητως να συμμορφώνονται με την προηγούμενη Παράγραφο 5.
7. Επιτρέπεται η αντικατάσταση της δεξαμενής καυσίμου (ρεζερβουάρ) με δεξαμενή ασφαλείας αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ, όπως προβλέπεται στα άρθρα 252.9.6 και 253.14 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. (S.F.I.). Σε αυτή την περίπτωση η δεξαμενή ασφαλείας μπορεί να τοποθετηθεί στο χώρο των αποσκευών ή στο χώρο του κινητήρα. Σε περίπτωση που τοποθετηθεί στο χώρο αποσκευών πρέπει απαραίτητα να είναι πλήρως καλυμμένη με άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό. Εναλλακτικά μπορεί να υπάρχει διάφραγμα από άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών, έτσι ώστε ο πρώτος να απομονώνεται πλήρως από το δεύτερο. Στη περίπτωση που τοποθετηθεί στο χώρο του κινητήρα το ρόλο του διαφράγματος παίζει ο καθρέπτης του οχήματος. Η χωρητικότητα της δεξαμενής ασφαλείας είναι ελεύθερη. Απαγορεύεται η δεξαμενή καυσίμου να βρίσκεται στο χώρο των επιβατών – οδηγού του οχήματος.

Κατηγορία PRO4 και OPEN

1. Εγκατεστημένη αναγνωρισμένη αυτόματη πυρόσβεση με εξωτερική και εσωτερική ενεργοποίηση, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.7.2. **πλην οχημάτων τύπου Top Fuel, Top Methanol, Top Dragster.**
2. Εσωτερικό και εξωτερικό γενικό διακόπτη παροχής ρεύματος σε λειτουργία, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.13.
3. Κλωβός ασφαλείας αν πρόκειται για ιδιοκατασκευη ή αμιγώς αγωνιστικό αυτοκίνητο ή ειδικό αυτοκίνητο dragster, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.8.
4. Όλα τα οχήματα πρέπει να διαθέτουν επιβραδυντικό αλεξίπτωτο αναγνωρισμένου κατασκευαστή S.F.I. homologated. Τα οχήματα που επιτυγχάνουν **ταχύτητα εξόδου στα 402.36 μέτρα πάνω από 270 χλμ/ώρα**, πρέπει από τον επόμενο αγώνα να διαθέτουν ΔΥΟ (2) επιβραδυντικά αλεξίπτωτα αναγνωρισμένου κατασκευαστή S.F.I.
5. Επιτρέπεται η χρήση δεξαμενής καυσίμου (ρεζερβουάρ) ασφαλείας αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ, όπως προβλέπεται στα άρθρα 252.9.6 και 253.14 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ (S.F.I.) ή τα μεταλλικά χειροποίητα ρεζερβουάρ ασφαλείας, κατόπιν ελέγχου του Τεχνικού Εφόρου.
6. Επιτρέπεται στα τύπου Funny Car, να χρησιμοποιείται το σωληνωτό πλαίσιο, σαν αγωγός μεταφοράς των αναθυμιάσεων λαδιού.

3. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ A

3.1 Γενικά

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας A είναι βελτιωμένα αγωνιστικά αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής (δηλ. έχουν πλαίσιο παραγωγής με έγκριση τύπου για κυκλοφορία σε δημόσιους δρόμους), με τις επιτρεπόμενες αλλαγές και προσθήκες που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Επιτρέπεται οποιαδήποτε ενίσχυση με προσθήκη υλικού (περιλαμβάνεται και το "ράψιμο") σε οποιοδήποτε τμήμα του αυτοκινήτου. Επίσης επιτρέπεται η αντικατάσταση οποιαδήποτε βίδας ή παξιμαδιού ή μπουλονιού κτλ. με ανθεκτικότερα ή με διάταξη ασφαλείας (αυτοσφραγιζόμενα παξιμαδία κοκ.).

Απαγορεύεται οποιαδήποτε αφαίρεση υλικού, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

3.2 Αμάξωμα

1. Επιτρέπεται η αφαίρεση προφυλακτήρων, διακοσμητικών, αεροδυναμικών βοηθημάτων κάθε είδους. Αν αφαιρεθούν θα πρέπει να αφαιρεθούν και οι βάσεις τους.
2. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του εμπρόσθιου και οπισθίου καπό, της θύρας του οδηγού και συνοδηγού και των πίσω θυρών (αν υπάρχουν) με άλλα ελαφρότερα αντίστοιχα εξαρτήματα, με αντίστοιχη λειτουργικότητα (να ανοίγουν και να κλείνουν κανονικά και με ασφαλή τρόπο). Τα συστήματα ανοίγματος (μεντεσέδες, κλειδαριές κλπ) πρέπει να είναι τα αρχικά του κατασκευαστή. Στη περίπτωση που αντικατασταθούν το εμπρόσθια ή / και το οπίσθιο καπό, θα πρέπει να στερεωθούν με ασφάλειες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.5 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. Επιτρέπεται η αντικατάσταση της θύρας του οδηγού και του συνοδηγού με ελαφρότερες αλλά πρέπει να υπάρχει εσωτερική επένδυση, η οποία μπορεί να είναι του κατασκευαστή ή κάτι αντίστοιχο που να κλείνει την πόρτα (σάντουιτς) όπως σε ένα αυτοκίνητο χρήσης δρόμου (απαγορεύεται δηλαδή να είναι ορατό το εσωτερικό της πόρτας). Οι πίσω θύρες επιτρέπεται να σφραγιστούν.

3. Επιτρέπεται η χρήση ενιαίου καπό προφυλακτήρα και φτερών με την προϋπόθεση ότι στηρίζονται με ασφάλειες όπως προβλέπεται στο άρθρο **253.5** του Παραρτήματος J του **ΔΑΚ** και σε τουλάχιστον 8 σημεία .
4. Επιτρέπεται η αφαίρεση των δοκίδων (μπαρών) προστασίας από όλες τις θύρες του οχήματος.
5. Επιτρέπεται η αφαίρεση της στήριξης της ρεζέρβας .
6. Επιτρέπεται η αντικατάσταση όλων των παραθύρων του οχήματος (οδηγού, συνοδηγού, πίσω παραθύρων, παρ-μπριζ κτλ.) με άλλα ελαφρότερα από διαφανές στέρεο υλικό τύπου LEXAN polycarbonate. Στη περίπτωση αντικατάστασης του παρ-μπριζ με LEXAN είναι υποχρεωτική η στήριξη του με μια τουλάχιστον αντηρίδα σύμφωνα με τις ακόλουθες φωτογραφίες:



7. Επιτρέπεται η αφαίρεση των εμπρός και των πίσω φώτων, αρκεί να υπάρχουν πίσω φώτα stop σε λειτουργία. Τα ανοίγματα που θα προκύψουν από την αφαίρεση των εμπρόσθιων φώτων μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως αεραγωγοί.
8. Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθρεπτών και των καθαριστήρων.
9. Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των εξαρτημάτων, καθισμάτων, επενδύσεων, μοκετών και ηχομονωτικών υλικών που βρίσκονται στον θάλαμο των επιβατών και στον χώρο των αποσκευών, με εξαίρεση τα όσα αναφέρονται πιο πάνω σε σχέση με την θύρα του οδηγού. Το ταμπλό μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ή να τροποποιηθεί, θα καλύπτει όμως όλο το πλάτος της καμπίνας του αυτοκινήτου.
10. Ο εμπρόσθιος προφυλακτήρας ή / και το σπόιλερ μπορούν να αφαιρεθούν ή να τροποποιηθούν για να δεχθούν εξαρτήματα όπως πχ. ψυγεία, ιντερκούλερ, αεραγωγούς. Ανοίγματα για την καλύτερη αναπνοή και ψύξη του κινητήρα είναι ελεύθερα. Τυχόν προεκτάσεις του αρχικού αμαξώματος προς τα εμπρός (περιλαμβανομένων τυχόν εξαρτημάτων και αεραγωγών) δεν μπορούν να υπερβαίνουν σε μήκος τα 20 cm (όπως φαίνονται σε κάτοψη σε σχέση με το αρχικό αμάξωμα). Το ίδιο ισχύει και για προεκτάσεις προς τα πίσω.
11. Επιτρέπονται ανοίγματα στο καπό και τη μάσκα για τον αερισμό ή την ψύξη ή την καλύτερη τοποθέτηση των μηχανικών μερών.
12. Επιτρέπεται η χρήση μεταλλικών βραχιόνων που καταλήγουν σε μικρούς τροχίσκους για να ελέγχεται η πρόσφυση (Wheelie Bars). Το κυρίως πλαίσιο του συστήματος των βραχιόνων θα είναι ορθογώνιο παραλληλόγραμμο ή τριγωνικό και θα στηρίζεται σε τέσσερα ή τρία σημεία αντίστοιχα στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου και θα φέρει διαγώνιες ενισχύσεις.
Οι κατά μήκος κύριοι σωλήνες θα έχουν ως ελάχιστη διάμετρο τα 25 mm. Οι τροχίσκοι δεν θα πρέπει να είναι μεταλλικοί. Το όλο σύστημα πρέπει να είναι ρυθμισμένο έτσι ώστε να μην ακουμπούν οι τροχίσκοι στο έδαφος όταν το αυτοκίνητο δεν κινείται. Το σύστημα πρέπει να είναι πολύ καλά στερεωμένο στο αυτοκίνητο (κατά προτίμηση στο roll cage στα εμπροσθιοκίνητα και στον πίσω άξονα στα πισωκίνητα) και επιτρέπεται κάθε ενίσχυση στα σημεία στήριξης.
Το μήκος δεν θα ξεπερνά το 65% του ολικού μήκους του αυτοκινήτου. Ο αριθμός των τροχίσκων είναι ελεύθερος (δηλαδή επιτρέπονται τα wheelie bar με ένα ή δύο ροδάκια).
13. Επιτρέπεται στα **εμπροσθιοκίνητα ή τετρακίνητα** η τοποθέτηση μερικού σωληνωτού υποπλαισίου από τον καθρέπτη του οχήματος προς τους θόλους και εμπρός. Το υποπλαίσιο αυτό πρέπει να είναι κατασκευασμένο όπως και τα τοξύλια ή οι κλωβοί ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο **253.8** του Παραρτήματος J του **ΔΑΚ** και πρέπει να ενώνεται με τον κυρίως κλωβό ασφαλείας, με τους μπροστινούς θόλους και με τα ράμφη του οχήματος.
Το υποπλαίσιο αυτό θα εξυπηρετεί στην αντοχή και ακαμψία του συνόλου, αλλά και θα ελευθερώνει το χώρο για καλύτερη τοποθέτηση των μηχανικών μερών του οχήματος. Απαγορεύεται η κατάργηση των θόλων της εμπρόσθιας ανάρτησης, η οποία πρέπει να στηρίζεται και να δουλεύει σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο **3.5 Ανάρτηση**.
Επιτρέπεται επίσης σε όλα τα οχήματα των κατηγοριών A η μερική ή ολική αφαίρεση του «**νεροχύτη**» πίσω από τον κινητήρα, αν υπάρχει, για να εξυπηρετηθούν οι μηχανολογικές εργασίες που εξυπηρετούν την καλύτερη αναπνοή του κινητήρα προς όφελος της υποδύναμης. Ακολουθεί παράδειγμα:



14. Επιτρέπεται η τροποποίηση ή αντικατάσταση του μπροστινού εγκάρσιου στοιχείου του αμαξώματος (μετώπη) για καλύτερη προσαρμογή των μηχανικών μερών.

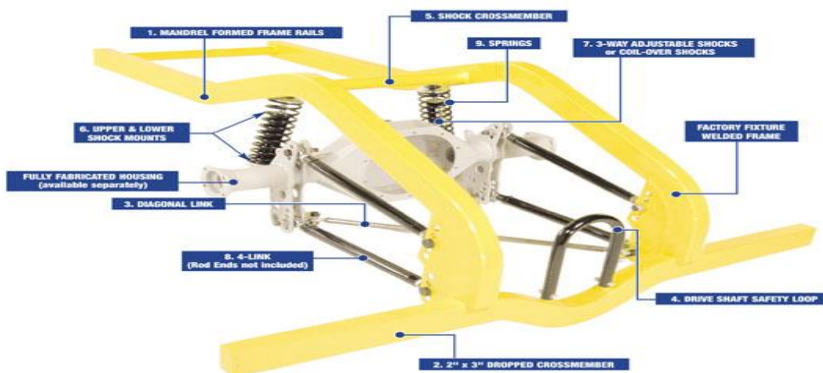
Εναλλακτικά επιτρέπεται **η πλήρης κατάργηση του εν λόγω στοιχείου**, μόνο αν το όχημα φέρει σωληνωτό υποπλαίσιο και η συνολική μηχανική αντοχή της διάταξης, που προκύπτει τελικά, είναι τουλάχιστον ίση ή ισχυρότερη της αρχικής. **Το αρμόδιο όργανο που κρίνει και εγκρίνει τη μηχανική αντοχή της διάταξης είναι ο Τεχνικός Έφορος κατά τη διαδικασία της έκδοσης Ταυτότητας Οχήματος ή κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου.**

15. Επιτρέπεται η τοποθέτηση οπίσθιου συστήματος 4-link ή ladder-bar για οχήματα με κίνηση στους πίσω τροχούς ή για οχήματα με κίνηση και στους τέσσερις τροχούς, αφαιρώντας τμήμα του πατώματος.

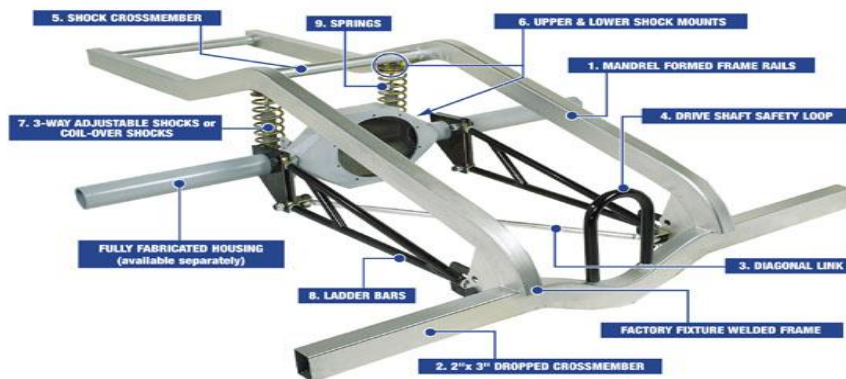
Η στήριξη του 4-link ή ladder-bar πρέπει να είναι στο βασικό πλαίσιο / πάτωμα του κατασκευαστή και στο οπίσθιο μέρος του roll-cage του οχήματος. Το ίδιο το roll-cage μπορεί να αντικαταστήσει το υποπλαίσιο στήριξης του 4-link ή ladder-bar. Η χρήση προστατευτικού loop στον κεντρικό άξονα από το σαζμαν στο πίσω διαφορικό (πισωκίνητα και τετρακίνητα) είναι υποχρεωτική.

Η όλη κατασκευή πρέπει να είναι φτιαγμένη με γνώμονα τις 2 ακόλουθες φωτογραφίες.:

Σύστημα 4-link



Σύστημα ladder-bar



16. Ο καθρέπτης (firewall) του οχήματος πρέπει να βρίσκεται στην αρχική θέση του κατασκευαστή. Επιτρέπεται η τοποθέτηση μεταλλικής πλάκας ενίσχυσης / στήριξης μεταξύ κινητήρα και σαζμαν, η οποία μπορεί να ενσωματωθεί στον καθρέπτη (κολληθεί ή βιδωθεί με αυτόν) καθώς επίσης και να στηριχτεί με το πλαίσιο ή πάτωμα ή γέφυρα του οχήματος ή με όλα αυτά μαζί. Απαγορεύονται ανοιχτές επιφάνειες ή τρύπες στον καθρέπτη που θα αφήναν υγρά σε περίπτωση ζημιάς να περάσουν στο εσωτερικό του οχήματος. Ο καθρέπτης πρέπει να είναι από άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά μεταλλικό υλικό μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του χώρου κινητήρα, έτσι ώστε ο πρώτος να απομονώνεται πλήρως από το δεύτερο.
17. Όπως προαναφέρθηκε, στα εμπροσθοκίνητα ή πισωκίνητα ή τετρακίνητα οχήματα της κατηγορίας A επιτρέπεται η τοποθέτηση μπροστινού υποπλαισίου / μετώπης, αλλά η κατάργηση των εργοστασιακών θόλων, των εργοστασιακών σημείων στήριξης της ανάρτησης, ή των ραμφών του πλαισίου αυτόματα κατατάσσει το όχημα στις κατηγορίες PRO4 και OPEN, (εκτός αν το όχημα δεν έχει θόλους και ράμφη από τον κατασκευαστή).

3.3 Κινητήρας και σύστημα μετάδοσης

Ο κινητήρας πρέπει να είναι του ίδιου κατασκευαστή με αυτόν του αμαξώματος, να βρίσκεται στην αρχική θέση του κατασκευαστή του αντίστοιχου αυτοκινήτου παραγωγής και να διατηρεί τη διάταξη τοποθέτησής του (στον διαμήκη ή εγκάρσιο άξονα).

Ο αριθμός κυλίνδρων περιορίζεται στους 4 για τις AA1 και AT1.

Στην AT2 περιορίζεται έως 6 στα πισωκίνητα και τετρακίνητα ενώ στα εμπροσθοκίνητα είναι ελεύθερος.

Στην AA2 είναι ελεύθερος.

Όλες οι τροποποιήσεις που αυξάνουν την απόδοση ή την αντοχή του κινητήρα είναι ελεύθερες αρκεί να μην απαγορεύονται από τον παρόντα κανονισμό. Οι βάσεις είναι ελεύθερες ως προς το υλικό και τον αριθμό τους και μπορούν να συγκολληθούν στη μηχανή και το πλαίσιο. Η θέση τους είναι ελεύθερη, όμως δεν επιτρέπονται μετατοπές στο πλαίσιο προκειμένου να τοποθετηθεί ο κινητήρας (εκτός όσων αναφέρονται παραπάνω για τη μετώπη).

Το σύστημα μετάδοσης είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως διατηρείται η αρχική διάταξη κίνησης (εμπροσθοκίνητο, οπισθοκίνητο, τετρακίνητο).

3.4 Φρένα - τροχοί

1. Τα φρένα είναι ελεύθερα αρκεί να είναι διπλού κυκλώματος και να προορίζονται για χρήση αυτοκινήτου.
2. Δεν επιτρέπεται η χρήση ελαστικών "ανάγκης" (λεπτές ρεζέρβες).

3.5 Ανάρτηση

1. Όλοι οι τροχοί πρέπει απαραίτητως να έχουν ανάρτηση που να μπορεί να βυθίζει και να αποσβένει τις ταλαντώσεις από τις ανωμαλίες του οδοστρώματος. Τα ελατήρια (ράβδοι στρέψης, ελικοειδή ελατήρια, σουστες κλπ) και τα αμορτισέρ είναι ελεύθερα αλλά πρέπει να λειτουργούν κανονικά σε κάθε τροχό ή άξονα.
2. **Εμπρός ανάρτηση:** Τα σημεία στήριξης της ανάρτησης στο σασί να παραμένουν τα ίδια. Μπορούν να τροποποιηθούν για ενίσχυση (όχι ελάφρωμα), χωρίς όμως να αλλάξει η αρχική τους θέση. Οι αρθρώσεις της ανάρτησης μπορούν να είναι τύπου Uniball και επιτρέπεται κάθε ενισχυμένη κατασκευή, όμως η γεωμετρική θέση του άξονα περιστροφής / αιώρησης της άρθρωσης δεν επιτρέπεται να αλλάξει.
3. **Πίσω ανάρτηση:** Στα αυτοκίνητα με πίσω κίνηση ή στα τετρακίνητα η στήριξη του πίσω άξονα είναι ελεύθερη. Στα εμπροσθοκίνητα αυτοκίνητα επιτρέπεται η αντικατάσταση του συστήματος ανάρτησης του πίσω άξονα με άλλο, πρέπει όμως να στηρίζεται στα ίδια σημεία στήριξης του πλαισίου. Επιτρέπεται η χρήση 4-link ή ladder-bar όπως ακριβώς περιγράφεται στην Ενότητα **3.2 Αμάξωμα, παράγραφος 16**.

3.6 Σύστημα διεύθυνσης

Επιτρέπεται η αποσύνδεση ή αφαίρεση τυχόν υποβοήθησης. Επιτρέπεται επίσης η ενίσχυση των σημείων στήριξης του τιμονιού και του συστήματος διεύθυνσης. Κατά τα λοιπά, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε τροποποίηση του συστήματος διεύθυνσης.

3.7 Ηλεκτρικό σύστημα

1. Το σύστημα αυτό είναι ελεύθερο (με τους παραπάνω περιορισμούς τοποθέτησης της μπαταρίας) καθώς επίσης και τα όργανα ελέγχου του κινητήρα.
2. **Απαγορεύεται** η εκκίνηση του κινητήρα με εξωτερική μπαταρία.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

4.1 Γενικά

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας Β είναι βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής, δηλ. έχουν αμάξωμα και πλαίσιο παραγωγής (δηλ. με έγκριση τύπου για κυκλοφορία σε δημόσιους δρόμους), με τις επιτρεπόμενες αλλαγές και προσθήκες που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Επιτρέπεται οποιαδήποτε ενίσχυση με προσθήκη υλικού (περιλαμβανεται και το "ράψιμο") σε οποιοδήποτε τμήμα του αυτοκινήτου. Επίσης επιτρέπεται η αντικατάσταση οποιαδήποτε βίδας ή παξιμαδιού ή μπουλονιού κτλ. με ανθεκτικότερα ή με διάταξη ασφαλείας (αυτασφαλιζόμενα παξιμάδια κοκ.).

Απαγορεύεται οποιαδήποτε αφαίρεση υλικού, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση ή τροποποίηση στο αμάξωμα και στο πλαίσιο, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

4.2 Αμάξωμα

1. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του εμπρόσθιου και οπίσθιου καπό, των εμπρόσθιων φτερών που μπορούν να είναι φουσκωμένα και των θυρών (με τον πλήρη εξοπλισμό μηχανισμών της κάθε θύρας), με άλλα με το ίδιο σχήμα με τα αρχικά. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να με ασφάλειες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.5 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.
2. Ο εμπρόσθιος και ο οπίσθιος προφυλακτήρας (είναι υποχρεωτικό να υπάρχουν και να είναι καλά στερεωμένοι στο αμάξωμα). Το σπόιλερ και ο εμπρόσθιος προφυλακτήρας μπορούν να τροποποιηθούν για να δεχθούν εξαρτήματα όπως πχ. ψυγεία, ιντερκούλερ, αεραγωγούς. Επιτρέπεται η αφαίρεση της εργοστασιακής αεροτομής. Ανοίγματα για την καλύτερη αναπνοή και ψύξη του κινητήρα είναι ελεύθερα. Τα υδρόψυκτα / πάγου intercooler επιτρέπονται.
3. Ανοίγματα στο καπό και τη μάσκα για τον αερισμό ή την ψύξη είναι ελεύθερα.
4. Επιτρέπεται η χρήση εξωτερικών αεροδυναμικών βοηθημάτων συμπεριλαμβανομένων του εμπρόσθιου και οπίσθιου προφυλακτήρα, αρκεί να έχουν έγκριση τύπου και να επιτρέπεται η πώληση τους στο ελεύθερο εμπόριο, τα οποία δεν πρέπει να είναι αιχμηρά και πρέπει να έχουν κλίση προς το εσωτερικό του αυτοκινήτου. στερεωθούν
5. Δεν επιτρέπεται η αφαίρεση καθισμάτων που πρέπει να είναι στερεωμένα κανονικά έτοιμα για χρήση, μοκετών και γενικά η τροποποίηση του εσωτερικού του αυτοκινήτου (εκτός όσων αναφέρονται παραπάνω για τα συστήματα ασφαλείας). Επιτρέπεται όμως για εμπρός καθίσματα η χρήση ελαφρότερων τύπου μπάκετ.
6. Απαγορεύεται η αντικατάσταση των τζαμιών με πλαστικά . Οι μηχανισμοί των κρυστάλλων στις θύρες πρέπει να λειτουργούν κανονικά.

4.3 Κινητήρας και σύστημα μετάδοσης

Ο κινητήρας επιτρέπεται να είναι του ίδιου κατασκευαστή με αυτόν του αμαξώματος, να βρίσκεται στην αρχική θέση του κατασκευαστή του αντίστοιχου αυτοκινήτου παραγωγής και να διατηρεί τη διάταξη τοποθέτησής του (διαμήκης ή εγκάρσιος)
Όλες οι υπόλοιπες τροποποιήσεις που αυξάνουν την απόδοση ή την αντοχή του κινητήρα είναι ελεύθερες αρκεί να μην απαγορεύονται από τον παρόντα κανονισμό.

Οι βάσεις είναι ελεύθερες ως προς το υλικό τους και μπορούν να συγκολληθούν στη μηχανή και το πλαίσιο.

Η εξάτμιση θα φέρει υποχρεωτικά ένα τουλάχιστον τελικό καζανάκι που θα είναι λειτουργικό.

Η απόληξη της εξάτμισης πρέπει να είναι υποχρεωτικά στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου και να βγαίνει κάτω από τον πίσω προφυλακτήρα ή μέσα από αυτόν.

Το σύστημα μετάδοσης είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως διατηρείται η αρχική διάταξη κίνησης (εμπροσθιοκίνητο, πισωκίνητο, τετρακίνητο) και στην αρχική του θέση.

Απαγορεύεται η χρήση κιβωτίων συνεχόμενης ροπής καθώς και τα air shift, (για την αλλαγή ταχυτήτων).

Επιτρέπεται η χρήση μπλοκέ διαφορικού.

Απαγορεύεται το κολλημένο – άξονας διαφορικό. Το αυτοκίνητο θα πρέπει με στριμμένο το τιμόνι στο τέρμα (δεξιά ή αριστερά), να μπορεί να κινηθεί με την δύναμή του εμπρός και πίσω.

4.4 Φρένα - τροχοί

1. Τα φρένα είναι ελεύθερα αρκεί να είναι διπλού κυκλώματος και να προορίζονται για χρήση αυτοκινήτου.

2. Τα ελαστικά είναι ελεύθερα, (μπορούν να είναι DRAG) , όπως παρακάτω:

Όλα τα εμπροσθιοκίνητα, τετρακύλινδρα πισωκίνητα και τετρακίνητα, με διάσταση έως 235 (9 in), και διάμετρο έως 25 in. Τα υπόλοιπα αυτοκίνητα της Β κατηγορίας είναι ελεύθερα στις διαστάσεις.

3. Οι κινητήριои τροχοί μπορούν να προεξέχουν του αμαξώματος μέχρι 50% του πλάτους τους, εφ' όσον πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας. Ειδικότερα, όλο το τμήμα του φτερού που βρίσκεται ακριβώς πάνω από τον τροχό πρέπει ανά πάσα στιγμή να απέχει τουλάχιστον 2 cm από αυτόν.

4. Απαγορεύεται η χρήση ελαστικών "ανάγκης" (λεπτές ρεζέρβες).

4.5 Ανάρτηση

Επιτρέπεται η χρήση διαφορετικών αμορτισερ , ελατηρίων και αντιστρεπτικών δοκών

Οι αρθρώσεις της ανάρτησης μπορούν να είναι τύπου Uniball ή μεταλλικών ή τεφλών silent blocks και επιτρέπεται κάθε ενισχυμένη κατασκευή, όμως η γεωμετρική θέση του άξονα περιστροφής / αιώρησης της άρθρωσης δεν επιτρέπεται να αλλάξει.

4.6 Σύστημα διεύθυνσης

Επιτρέπεται η αποσύνδεση ή αφαίρεση τυχόν υποβοήθησης. Επιτρέπεται επίσης η ενίσχυση των σημείων στήριξης του τιμονιού και του συστήματος διεύθυνσης. Κατά τα λοιπά, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε τροποποίηση του συστήματος διεύθυνσης.

4.7 Ηλεκτρικό σύστημα

Το σύστημα αυτό είναι ελεύθερο. Επίσης είναι ελεύθερα τα όργανα ελέγχου του κινητήρα.

Η μπαταρία μπορεί να μεταφερθεί στον χώρο των αποσκευών αρκεί να είναι καλά στερεωμένη σε σταθερή βάση

Το δυναμό πρέπει να είναι λειτουργικό και δεν επιτρέπεται η αφαίρεση του ιμάντα του..

5. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ PRO 4

5.1 Γενικά

Στην κατηγορία PRO 4 συμμετέχουν όσα αυτοκίνητα έχουν σωληνωτό πλαίσιο ή τροποποιημένο αμάξωμα με 4-link και μπροστινό σωληνωτό υποπλαίσιο χωρίς θόλους και τροποποιημένο πάτωμα. Το μεταξόνιο θα είναι έως 115 ίντσες (2.921 μέτρα) για οχήματα τύπου door slammers (αυτοκίνητα με πόρτες με εμφάνιση αυτοκινήτου δρόμου) ή έως 125 ίντσες (3.175 μέτρα) για οχήματα που έχουν εργοστασιακό μεταξόνιο από τον κατασκευαστή έως 125

ίντσες (πχ. ημιφορτηγά pickup τύπου Chevy S10, Dodge Ram, Ford F150, Nissan King Cab, Toyota Pickup κτλ.) καθώς επίσης και σωληνωτά τύπου funny car έως 125 ίντσες. Στα εργοστασιακά πλαίσια επιτρέπεται η αντικατάσταση μερών αμαξώματος με σωληνωτά υποπλαίσια.

Όλα αυτά τα οχήματα μπορούν να λάβουν μέρος εφόσον ελεγχθούν, και πάρουν έγκριση καταλληλότητας, από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘ.Ε.Α., μέσω της υποχρεωτικής έκδοσης δελτίου τεχνικής ταυτότητας (ΔΤΤ), μετά από λεπτομερή τεχνικό έλεγχο. Τέτοιοι έλεγχοι γίνονται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου προς την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘΕΑ, τουλάχιστον 60 ημέρες πριν από την συμμετοχή του οχήματος για πρώτη φορά σε αγώνα. Η έγκριση ισχύει για ένα αγωνιστικό έτος. Η Τεχνική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα επανελέγχου όποτε κρίνει σκόπιμο.

5.2 Συστήματα ασφάλειας

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα εξής:

1. Εσωτερικό και εξωτερικό γενικό διακόπτη παροχής ρεύματος σε λειτουργία, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.13**.
2. Εγκατεστημένη αναγνωρισμένη αυτόματη πυρόσβεση με εξωτερική και εσωτερική ενεργοποίηση, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.7.2**.
3. Κλωβό ασφαλείας αν πρόκειται για ιδιοκατασκευή ή αμιγώς αγωνιστικό αυτοκίνητο ή ειδικό αυτοκίνητο dragster, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.8**.

6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ OPEN

6.1 Γενικά

Στην κατηγορία Open συμμετέχουν όσα αυτοκίνητα δεν συμμετέχουν σε άλλη ομάδα. Ειδικότερα συμμετέχουν αμιγώς αγωνιστικά αυτοκίνητα τύπου Formula, ειδικά αυτοκίνητα dragster, σωληνωτά καθώς και ιδιοκατασκευές.

Όλα αυτά τα οχήματα μπορούν να λάβουν μέρος εφόσον ελεγχθούν, και πάρουν έγκριση καταλληλότητας, από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘ.Ε.Α., μέσω της υποχρεωτικής έκδοσης δελτίου τεχνικής ταυτότητας (ΔΤΤ), μετά από λεπτομερή τεχνικό έλεγχο. Τέτοιοι έλεγχοι γίνονται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου προς την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘΕΑ, τουλάχιστον 60 ημέρες πριν από την συμμετοχή του οχήματος για πρώτη φορά σε αγώνα. Η έγκριση ισχύει για ένα αγωνιστικό έτος. Η Τεχνική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα επανελέγχου όποτε κρίνει σκόπιμο.

6.2 Συστήματα ασφάλειας

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα εξής:

1. Εσωτερικό και εξωτερικό γενικό διακόπτη παροχής ρεύματος σε λειτουργία, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.13**.
2. Εγκατεστημένη αναγνωρισμένη αυτόματη πυρόσβεση με εξωτερική και εσωτερική ενεργοποίηση, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.7.2**.
πλην οχημάτων τύπου Top Fuel, Top Methanol, Top Dragster
4. Κλωβό ασφαλείας αν πρόκειται για ιδιοκατασκευή ή αμιγώς αγωνιστικό αυτοκίνητο ή ειδικό αυτοκίνητο dragster, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο **253.8**.

7. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ TRUE STREET.

Στην Κατηγορία αυτή, γίνονται δεκτά όλα τα αυτοκίνητα (ατμοσφαιρικά, Turbo, nitro), σύμφωνα με τις διατάξεις της Κατηγορίας B.

Με την επίτευξη χρόνου 12.50 δευτερολέπτων και μικρότερο, το αυτοκίνητο χάνει την κατάταξή του και πηγαίνει τελευταίο στο σκέλος που πέτυχε τον χρόνο.