



**ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
(Ο.Μ.Α.Ε.)**

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ DRIFT 2015

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ (ΕΠ.Α.)



1. Επιτρεπόμενα αυτοκίνητα

- 1.1. Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από ένα καθιερωμένο εργοστάσιο αυτοκινήτων και να είναι / ήταν διαθέσιμα ως μοντέλα παραγωγής.
- 1.2. Όλα τα οχήματα πρέπει να έχουν την κίνηση στους πίσω τροχούς
- 1.3. Kit cars, μοναδικά κατασκευασμένα αυτοκίνητα, πρωτότυπα, υβριδικά αυτοκίνητα και αγωνιστικά αυτοκίνητα που δεν βασίζονται σε αυτοκίνητα παραγωγής δεν επιτρέπονται
- 1.4. Αυτοκίνητα παραγωγής που έχουν από το εργοστάσιο κίνηση στους τέσσερις τροχούς επιτρέπονται αρκεί να έχουν μετατραπεί ώστε η κίνηση να μεταδίδεται αποκλειστικά στους πίσω τροχούς
- 1.5. Αυτοκίνητα παραγωγής που έχουν από το εργοστάσιο κίνηση στους εμπρός τροχούς δεν επιτρέπονται, ακόμη και αν έχουν μετατραπεί να έχουν την κίνηση στους πίσω τροχούς

2. Επιτρεπόμενα αμαξώματα

- 2.1 Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούν το πρωτότυπο πλαίσιο και αμάξωμα
- 2.2 Δεν επιτρέπονται σωληνωτά αυτοκίνητα ή αυτοκίνητα που διαθέτουν επεκτάσεις του αρχικού αμαξώματος με σωληνώσεις, εκτός αν βγήκαν έτσι από την γραμμή παραγωγής και δεν αντιτίθενται με τις κανόνες 1.1 – 1.5. Επιπρόσθετα δεσίματα και ενισχύσεις στην ανάρτηση και στα σημεία πρόσδεσης της ανάρτησης με το αμάξωμα επιτρέπονται, αρκεί το αυτοκίνητο να διατηρεί τα στοιχεία του αρχικού αυτοφερόμενου πλαισίου (πάτωμα, οροφή, και θόλοι) και υπό την προϋπόθεση να μην έρχονται σε αντίθεση με το 2.6
- 2.3 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούν το αρχικό αριθμό πλαισίου (Vehicle Identification Number - VIN) στην αρχική θέση καθώς και την πλακέτα πληροφοριών του κατασκευαστή.
- 2.4 Ο αριθμός πλαισίου δεν πρέπει να είναι αλλοιωμένος και πρέπει να ισχύει για το αμάξωμα που βρίσκεται.
- 2.5 Ο αριθμός πλαισίου πρέπει να είναι εμφανής και να είναι ευανάγνωστος
Αυτοκίνητα τύπου cabrio, roadster και γενικά οχήματα με μαλακή οροφή, πρέπει να εφοδιάζονται με σκληρή οροφή (hard top) ή με δίκτυ προστασίας και να διαθέτουν roll cage αποτελεσματικό σε περίπτωση ανατροπής. Η σκληρή οροφή πρέπει να είναι ασφαλώς τοποθετημένη στο αμάξωμα. Ηλιοροφές και κάθε άλλου τύπου γυάλινη οροφή πρέπει να καλύπτονται από υφασματοταινία (gaffer tape) ή να αντικατασταθούν από πολυεστερικά ή μεταλλικά τμήματα.
- 2.6 Η εμφάνιση του αυτοκινήτου πρέπει να είναι παρόμοια με αυτή του εργοστασιακού μοντέλου.

3. Κινητήρας – μετάδοση – φρένα

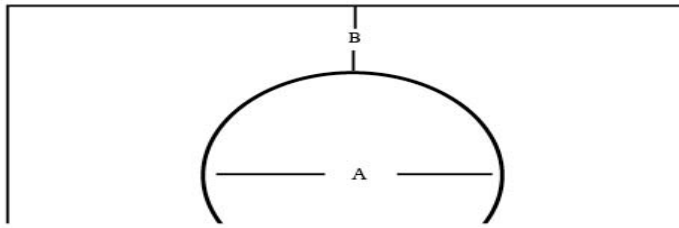
- 3.1 Δεν υπάρχει περιορισμός στην ιπποδύναμη του κινητήρα. Οι μετατροπές στον κινητήρα – μετάδοση είναι ελεύθερες.
- 3.2 Η χρήση κάθε είδους και αριθμού μεθόδων υπερτροφοδότησης, όπως υπερσυμπιεστών (μηχανικών και καυσαερίων), διατάξεων ψεκασμού N2O (“νίτρο”) και κάθε συνδυασμός τους είναι ελεύθερη. Η τοποθέτηση συστήματος νίτρο και κάθε εξάρτημα, όπως μπουκάλες, σωληνώσεις και βαλβίδες πρέπει να βρίσκονται έξω από την καμπίνα επιβατών.
ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΝΙΤΡΟ, ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΕΡΕΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ
- 3.3 Όλες οι σωληνώσεις καυσίμου και νίτρο πρέπει να είναι ασφαλώς στηριγμένες κάθε 100mm σε όλο το μήκος τους.
- 3.4 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν ολοκληρωμένο σύστημα εξαγωγής, περιλαμβανομένου **τελικού σιγαστήρα**. Το όχημα πρέπει να είναι ικανό να περάσει το στατικό τεστ θορυβομέτρησης, όπου στο 2/3 των μέγιστων στροφών του κινητήρα θα παράγει ήχο λιγότερο από 95dBA. Σε περίπτωση που η πίστα που θα διεξαχθεί ο αγώνας, έχει πιο αυστηρές προδιαγραφές τα οχήματα πρέπει να τις σεβαστούν. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να εφοδιαστούν με διαφορετικό σύστημα εξαγωγής ή να διαθέτουν επιπλέον αφαιρούμενο σιγαστήρα όπου να μειώνει τον παραγόμενο από αυτά θόρυβο.

- 3.5 Όλα τα δοχεία υγρών και αναθυμιάσεων πρέπει να είναι επαρκώς στερεωμένα και η στάθμη του περιεχομένου τους να μπορεί να ελεγχθεί εύκολα
- 3.6 Το σύστημα διεύθυνσης, το σύστημα μετάδοσης, οι τροχοί και το σύστημα πέδησης είναι ελεύθερα.
- 3.7 Είναι απαραίτητη η ύπαρξη και λειτουργία συστήματος χειρόφρενου, δηλαδή βοηθητικού φρένου που επενεργεί στους πίσω τροχούς, αλλά ο μηχανισμός του μπορεί να τροποποιηθεί ελεύθερα σε σχέση με του μοντέλου παραγωγής.
- 3.8 Τα βασικά οδηγικά συστήματα του αυτοκινήτου - τιμόνι, σύστημα γκαζιού, φρένου, συμπλέκτη - πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση και εύκολα στην επισκευή.
- 3.9 Ο μηχανισμός υποβοήθησης του συστήματος διεύθυνσης μπορεί να αποσυνδεθεί ή να αφαιρεθεί.

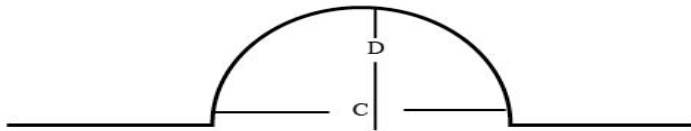
4. Αμάξωμα

- 4.1 Η αντικατάσταση των εργοστασιακών εξωτερικών μερών του αμαξώματος είναι ελεύθερη, όπως και η χρήση πλαστικών, πολυεστερικών, πολυκαρβονικών και ανθρακονημάτων υλικών. Όμως δεν πρέπει να παραβιάζεται ο κανονισμός 2.6
- 4.2 Όλα τα πρόσθετα εξωτερικά μέρη του αμαξώματος, όπως οι αεροτομές και τα λοιπά αεροδυναμικά βοηθήματα, εξαιρουμένων των πλαϊνών καθρεπτών, δεν πρέπει να ξεπερνούν το πλάτος του αμαξώματος.
- 4.3 Φώτα, φλας, μπροστινοί υαλοκαθαριστήρες και κόρνα πρέπει να είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση. Τα μπροστινά φώτα πρέπει να προστατεύονται από θρυμματισμό με ταινία ή προστατευτικό αυτοκόλλητο φιλμ. Η μεσαία σκάλα εμπρόσθιων φώτων πρέπει να λειτουργεί κανονικά. Επίσης τα πίσω φώτα και ειδικά τα stop πρέπει να λειτουργούν συνεχώς. Σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι το όχημα έχει μηχανισμό που παρεμβαίνει στα πίσω φώτα stop, τότε θα τιμωρηθεί με ποινή αποκλεισμού.
- 4.4 Ανάρτηση, σύνδεσμοι, και ρουλεμάν τροχών πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση.
- 4.5 Το σασί του αυτοκινήτου πρέπει να παραμένει χωρίς μετατροπές από τα κάθετα επίπεδα που ορίζουν τα εργοστασιακά σημεία στήριξης της ανάρτησης εμπρός και πίσω. Μετατροπές στις γέφυρες επιτρέπονται όταν υπάρχει αλλαγή κινητήρα, τοποθέτηση διαφορετικού ή μεγαλύτερου κάρτερ, μίζα ή διαφορετική τοποθέτηση της κρεμαγιέρας . Επίσης επιτρέπονται διαφοροποιήσεις ή αλλαγή στην πίσω γέφυρα, για την τοποθέτηση μεγαλύτερου διαφορικού ή την μετακίνησή του.
Ειδικά στην πίσω γέφυρα επιτρέπεται η μετακίνηση των σημείων στήριξης των ψαλιδιών και συνδέσμων κατά 5 εκατοστά σε κάθε κατεύθυνση.
- 4.6 Τα εργοστασιακά σημεία στήριξης της ανάρτησης μπορούν να μετακινηθούν κατά 5 εκατοστά σε όλες τις κατευθύνσεις, με εξαίρεση την μετατροπή για ανάρτηση τύπου 4 link. Ο εργοστασιακός σχεδιασμός της ανάρτησης μπορεί να τροποποιηθεί. Επιτρέπονται επίσης μετατροπές ή αλλαγές στα άκρα της ανάρτησης. Όλες αυτές οι μετατροπές αυτές όμως πρέπει να περάσουν από τεχνικό έλεγχο.
- 4.7 Μετατροπή στον εργοστασιακό καθρέπτη του αυτοκινήτου επιτρέπεται ως εξής.

FIREWALL



DRIVESHAFT TUNNEL



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

B= Η απόσταση μεταξύ του κάτω μέρους του 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.

- 4.8 Πρέπει να υπάρχει μεταλλικός “καθρέπτης” προστασίας μεταξύ του χώρου του κινητήρα και της καμπίνας των επιβατών, ικανός να προστατεύσει την καμπίνα από διαρροές υγρών και πυρκαγιά. Εάν υπάρχουν τρύπες πρέπει να καλυφτούν από μεταλλικά ελάσματα, ενώ οι μικρές τρύπες πρέπει να κλείσουν με βίδες ή πυρίμαχα υλικά.
- 4.9 Εάν στον χώρο αποσκευών υπάρχουν εξαρτήματα του συστήματος καυσίμου ή δοχεία νίτρο, τότε πρέπει να δημιουργηθεί μεταλλικός καθρέπτης ικανός να αποτρέψει διαρροές και πυρκαγιά.
- 4.10 Τα παράθυρα μπορούν να αντικατασταθούν από αγωνιστικού τύπου Lexan/ πολυκαρβονικά minimum 2mm, εκτός από το μπροστινό παρμπρίζ, που πρέπει να είναι από το εργοστασιακό άθραυστο laminated υλικό. Τα παράθυρα πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση, χωρίς ρωγμές και άλλα επικίνδυνα σημάδια.
- 4.11 Επιτρέπονται οι ζελατίνες στα παράθυρα και στο πίσω παρμπρίζ. Απαγορεύονται ζελατίνες στο εμπρός παρμπρίζ. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει ικανοποιητική ορατότητα στο εσωτερικό του αυτοκινήτου.
- 4.12 Πλαϊνοί και εσωτερικοί καθρέπτες που κοιτούν πίσω είναι υποχρεωτικοί.
- 4.13 Ο οδηγός μπορεί να αφαιρέσει το κάθισμα του συνοδηγού. Όταν όμως το αυτοκίνητο χρειαστεί να κάνει συνοδήγηση θα πρέπει να έχουν κάθισμα και ζώνες και για τον συνοδηγό με τις προδιαγραφές αυτές του οδηγού, που ορίζονται στα 5.9 – 5.12.
- 4.14 Το κόψιμο των κεντρικών δοκών του σασί/ πλαισίου απαγορεύεται.

- 4.15 Τα αμάξωμα και τα μέρη του δεν πρέπει να είναι επικίνδυνα για τα υπόλοιπα αγωνιστικά αυτοκίνητα.
- 4.16 Το εργοστασιακό ταμπλό μπορεί είτε να παραμείνει είτε να αντικατασταθεί με άλλο, κατασκευασμένο από διαφορετικά υλικά, αρκεί να έχει παρόμοιο σχήμα και να είναι καλώς κατασκευασμένο και στερεωμένο. Τα όργανα ελέγχου είναι ελεύθερα.
- 4.17 Τα πρόσθετα όργανα και οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή, όπως ασύρματος επικοινωνίας με τα pits, πρέπει να είναι καλά στερεωμένα και να είναι τοποθετημένα πριν τον τεχνικό έλεγχο.
- 4.18 Απαγορεύονται κάμερες που κοιτούν έξω από το αυτοκίνητο και οθόνη στο εσωτερικό που δείχνει στον οδηγό την εικόνα της κάμερας.
- 4.19 Κάθε μετατροπή που επιτρέπεται από τους κανονισμούς πρέπει να περνάει από τεχνικό έλεγχο. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν την συμμετοχή κάποιου αυτοκινήτου, όταν κρίνουν ότι οι μετατροπές σε αυτό δεν είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς ή επηρεάζουν την ασφάλεια και την αξιοπιστία του.
- 4.20 Το minimum βάρος του αυτοκινήτου με τον οδηγό και τον εξοπλισμό, έτοιμο για αγώνα, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 950 κιλά.

5. Μέτρα ασφαλείας αμαξώματος και οδηγού

- 5.1 Είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση κλωβού ασφαλείας στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες drift με διαδικασία διπλών περασμάτων. Στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift μονών περασμάτων συνίσταται η χρήση κλωβού ασφαλείας.
- 5.2 Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να είναι τουλάχιστον 6 σημείων. Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να είναι κατασκευασμένος από σωλήνες χωρίς ραφή από σιδηρούχο ανθρακούχο χάλυβα ή άλλο αναγνωρισμένο roll cage. Οι κολλήσεις πρέπει να είναι συνεχείς και καλής ποιότητας.
- 5.3 Μόνο για την αγωνιστική χρονιά 2015, ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να ακολουθεί καμπύλη γύρω από το ταμπλό, όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα, πράγμα όμως που δεν συνιστάται.
Από το 2016 όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν σε διαδικασία διπλών περασμάτων πρέπει να διαθέτουν κλωβό ασφαλείας σύμφωνα με τον 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.



- 5.4 Επίσης μόνο για το 2015 το κύριο τοξύλιο θα μπορεί να είναι κατασκευασμένο από σωλήνα διαμέτρου 40X2mm ενώ τα υπόλοιπα τμήματα να είναι κατασκευασμένα από σωλήνα διαμέτρου τουλάχιστον 38X2,5mm.
- 5.5 Ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να είναι κολλητού ή βιδωτού τύπου. Ειδικά οι βιδωτού τύπου κλωβοί ασφαλείας πρέπει να βιδώνονται σε πέλδρα ελάχιστου πάχους 3 mm και ελάχιστου εμβαδού 120 τετραγωνικών εκατοστών, που θα βρίσκονται και στις δύο πλευρές της επιφάνειας που θα βιδωθεί. Επίσης όλες οι βίδες πρέπει να είναι υψηλής αντοχής – κατάταξη αντοχής κατά ISO 8.8 ή υψηλότερο και διάστασης από 8mm και άνω.
- 5.6 Τα τμήματα του κλωβού ασφαλείας που βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση από 15cm από το κράνος του οδηγού –συνοδηγού πρέπει να καλυφθούν με πυρίμαχο προστατευτικό υλικό απορρόφησης ενέργειας.
- 5.7 Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να έχει πλευρικές μπάρες ενίσχυσης – προστασίας στην πόρτα του οδηγού και του συνοδηγού. Σε περίπτωση που η πόρτα είναι η εργοστασιακή και δεν έχουν αφαιρεθεί οι

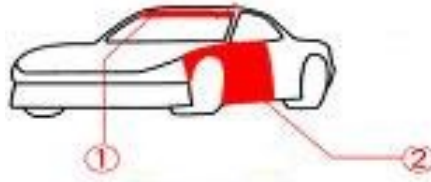
- εργοστασιακές πλευρικές μπάρες ασφαλείας, τότε ο κλωβός μπορεί να έχει μια πλευρική δοκό ασφαλείας. Αν όμως έχει αντικατασταθεί η πόρτα/ες με διαφορετική από την εργοστασιακή, π.χ. από πολυκαρβονικά υλικά, ή έχει αφαιρεθεί από την εργοστασιακή πόρτα η μπάρα ασφαλείας ή αν δεν διαθέτει η εργοστασιακή πόρτα μπάρα ασφαλείας, τότε ο κλωβός πρέπει να έχει δύο μπάρες προστασίας σε σχήμα παράλληλο ή χιαστί.
- 5.8 Κάθε αυτοκίνητο που θα κατασκευάσει κλωβό ασφαλείας θα πρέπει να μιλήσει με την οργάνωση για πιο αναλυτικές πληροφορίες.
- 5.9 Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες drift με διαδικασία διπλών περασμάτων, πρέπει να έχουν αγωνιστικού τύπου bucket με έγκριση FIA κάθισμα που πρέπει να είναι σε πολύ καλή κατάσταση. Καθίσματα που έχουν ξεπεράσει την ημερομηνία λήξης που αναγράφεται στην έγκριση FIA μπορούν να χρησιμοποιηθούν αρκεί να κρίνουν οι τεχνικοί έφοροι ότι βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, δηλαδή να μην έχουν σημάδια, ίχνη ή εμφανή φθορά, ζημιά ή σπάσιμο στον σκελετό τους.
- 5.10 Τα καθίσματα πρέπει να είναι σταθερά βιδωμένα με ελάχιστο 4 βίδες ISO 8.8 ή καλύτερο διαστάσεων 8mm και άνω, σε βάσεις με ελάχιστη επιφάνεια επαφής 40cm² για κάθε σημείο στήριξης.
- 5.11 Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες drift με διαδικασία διπλών περασμάτων, πρέπει να διαθέτουν ζώνες ασφαλείας με έγκριση SFI ή FIA. Επιτρέπονται ζώνες που έχουν ξεπεράσει την ημερομηνία λήξης, αρκεί να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση. Οι ζώνες πρέπει να είναι τουλάχιστον 4 σημείων, αν και προτείνονται ζώνες 5 σημείων.
- 5.12 Οι ζώνες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες στο αμάξωμα ή στο κλωβό ασφαλείας. Τα σημεία στήριξης της ζώνης πίσω από τα καθίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε η ζώνη στο σημείο που αποχωρίζεται την πλάτη του καθίσματος και το οριζόντιο επίπεδο να μην σχηματίζει γωνία μεγαλύτερη από 45 μοίρες. Ιδανικά προτείνεται η γωνία να μην ξεπερνάει τις +-10 μοίρες από το οριζόντιο επίπεδο.
- 5.13 Αυτοκίνητα που δεν πληρούν τις προδιαγραφές 5.8 έως 5.12 και για τον συνοδηγό, δεν θα μπορούν να κάνουν επιδείξεις συνοδήγησης.
- 5.14 Τα οχήματα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες drift με διαδικασία διπλών περασμάτων, πρέπει να έχουν γενικό διακόπτη διακοπής ρεύματος, που θα μπορεί να χειριστεί ο οδηγός εύκολα όταν κάθεται κανονικά, αλλά και εξωτερικό διακόπτη που θα βρίσκεται σε πλαϊνή θέση κάτω από το μπροστινό παρμπρίζ και θα μπορεί να χειριστεί από εξωτερικό κριτή. Ο διακόπτης πρέπει να συνοδεύεται και από το επίσημο διακριτό αυτοκόλλητο, δηλαδή το τριγωνάκι με τον κεραυνό. Η λειτουργία και των δύο διακοπών θα δοκιμάζεται από τους κριτές πριν από κάθε αγώνα.
- 5.15 Τα οχήματα πρέπει να διαθέτουν χειροκίνητο πυροσβεστήρα χωρητικότητας μεγαλύτερης των 2 λίτρων AFFF ή 2 κιλά σκόνης. Ο πυροσβεστήρας πρέπει να ασφαλώς στερεωμένος και να μπορεί να χρησιμοποιηθεί γρήγορα από τον οδηγό όταν είναι κανονικά καθισμένος. Προτείνεται επίσης αυτόματη αναγνωρισμένη πυρόσβεση με μπεκ τόσο στην καμπίνα επιβατών αλλά και στο μηχανοστάσιο, ειδικά στα σημεία που είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν πυρκαγιά. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει διακόπτης ενεργοποίησης από το εσωτερικό και το εξωτερικό του αυτοκινήτου, σε κοντινή θέση με τον διακόπτη διακοπής ρευμάτων και με σήμανση, δηλαδή το E σε κύκλο.
- 5.16 Το εργοστασιακό ρεζερβουάρ μπορεί να παραμείνει. Σε περίπτωση αντικατάστασης του εργοστασιακού, τότε η δεξαμενή καυσίμου είναι ελεύθερη. Συνιστάται η χρήση αναγνωρισμένων αγωνιστικών δεξαμενών καυσίμου. Αν ο σωλήνας πλήρωσης καυσίμου βρίσκεται στον χώρο των αποσκευών, τότε το πάτωμα πρέπει να έχει τρύπα αποστράγγισης καυσίμου ή το στόμιο να έχει προστατευτικό συλλέκτη ώστε να συλλέγει το καύσιμο που δεν καταλήγει στο ρεζερβουάρ και να το αποστραγγίζει με σωλήνα στο εξωτερικό του αυτοκινήτου. Σε περίπτωση τοποθέτησης νέας δεξαμενής, αυτή υποχρεωτικά μπαίνει ιστό χώρο αποσκευών, θα πρέπει να είναι άρτια στερεωμένη και να καλύπτεται από άφλεκτο διάφραγμα αδιαπέραστο σε υγρά.
- 5.17 Οι αγωγοί καυσίμου, ρεζερβουάρ και κάθε μέρος του συστήματος καυσίμου, όπως βοηθητικά δοχεία, συνδέσεις κ.λπ. πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση, στεγανά και ασφαλώς σφραγισμένα, έτσι ώστε να μην μπορεί να χυθεί καύσιμο.
- 5.18 Οποιοδήποτε εξάρτημα του συστήματος καυσίμου, όπως δοχεία, αντλίες, φίλτρα κτλ. απαγορεύονται να βρίσκονται στην καμπίνα επιβατών. Πρέπει μάλιστα να είναι διαχωρισμένα από την καμπίνα με καθρέπτη που να προστατεύει σε περίπτωση διαρροής υγρού ή πυρκαγιάς. Σε περίπτωση που σωληνώσεις καυσίμου πρέπει να περάσουν από την καμπίνα των επιβατών, τότε πρέπει να είναι συνεχείς, χωρίς ενώσεις μεταλλικού τύπου ή με μεταλλικό περίβλημα υψηλής ποιότητας και να

βρίσκονται από την πλευρά του συνοδηγού.

- 5.19 Οι μπαταρίες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και οι συνδέσεις να είναι σε καλή κατάσταση και εύκολα προσβάσιμες. Οι αρνητικοί πόλοι πρέπει να είναι εμφανώς μαρκαρισμένοι με κίτρινο χρώμα. Οι μπαταρίες που βρίσκονται στην καμπίνα των επιβατών πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και κλεισμένες σε ένα σφραγισμένο επισκέψιμο κουτί. Επίσης μπαταρίες που δεν είναι κλειστού τύπου πρέπει να αερίζονται επαρκώς και να βρίσκονται έξω από την καμπίνα επιβατών.
- 5.20 Οι πόρτες και τα καπό πρέπει να ανοίγουν από το εξωτερικό. Ειδικά στα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε παιδιές drift με διαδικασία διπλών περασμάτων, υποχρεωτικά για τα εμπρός καπό, πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον 2 συνδέσμους – πύργους ασφάλισης. Οι εργοστασιακοί μηχανισμοί ασφάλισης του καπό πρέπει να τεθούν εκτός λειτουργίας και προτείνεται να αφαιρεθούν.
- 5.21 Τα οχήματα πρέπει να εφοδιάζονται με κρίκους ρυμούλκησης, ένα εμπρός και ένα πίσω. Πρέπει να είναι σε εμφανή σημεία και στην περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν τότε πρέπει να συνοδεύονται από το επίσημο βέλος και την λέξη "tow". Το μαρκάρισμα μπορεί να είναι είτε αυτοκόλλητο είτε βαμμένο πάνω σε κοντινό σημείο στο κρίκο ρυμούλκησης και σε χρώμα που να δημιουργεί μεγάλη αντίθεση με το χρώμα του αμαξώματος.
- 5.22 Όλα τα κομμάτια του αμαξώματος, όπως φτερά, προφυλακτήρες κτλ πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένα στο αμάξωμα.
- 5.23 Το παράθυρο του οδηγού μπορεί κατά την διάρκεια του αγώνα να είναι ανοικτό όχι περισσότερο από 5 cm, ενώ του συνοδηγού μπορεί να είναι περισσότερο ανοικτό.
- 5.24 Όλα τα εξωτερικά σημεία του αυτοκινήτου δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αιχμηρά ή επικίνδυνα εξαρτήματα.
- 5.25 Οι τεχνικοί έφοροι αλλά και οι κριτές του αγώνα μπορούν να αρνηθούν την συμμετοχή σε κάποιο αυτοκίνητο που δεν βρίσκεται στην απαιτούμενη καλή γενική και οπτική κατάσταση όπως ορίζουν και οι κανονισμοί.
- 5.26 Δεν θα επιτραπεί κανενός είδους διαρροή υγρού σε όχημα του αγώνα. Σε τέτοια περίπτωση ο αγωνοδίκης μπορεί να αποκλείσουν το όχημα σε κάθε σημείο του αγώνα. Τα δοχεία αναθυμιάσεων πρέπει να είναι άδεια στην αρχή κάθε περάσματος.
- 5.27 Οι οδηγοί πρέπει να φορούν εγκεκριμένο, σύμφωνα με το άρθρο 5.28 – 5.29 εξοπλισμό ασφαλείας, που θα περιλαμβάνει κατά ελάχιστο: Κράνος, αγωνιστική φόρμα, αγωνιστικά παπούτσια ή μποτάκια οδήγησης, γάντια και μπαλακλάβα. Συνιστώνται μάλιστα αντιπυρικά εσώρουχα και Hans.
- 5.28 Προδιαγραφές κράνους: FIA8860-2004, SNELL SA2005, SNELL SA2000, SFI 31.1A 31.2A, BS6658 Type A/FR, BS6658-85 Type A και τύπου E. Τα κράνη πρέπει να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση, χωρίς σημάδια πρόσκρουσης ή ζημιάς. Επίσης πρέπει να διαθέτουν την μπλε ταινία που αποδεικνύει την καταλληλότητα για αγώνες. Προσοχή επίσης πρέπει να δοθεί στην άριστη εφαρμογή του κράνους και στο σωστό δέσιμο.
- 5.29 Οι φόρμες πρέπει να είναι πυρίμαχες και να διαθέτουν έγκριση FIA1986, FIA8856-2000, EN533:1995 index 3, BSEN533 ή BS6249 part1 index A ή B (όχι C).

6. Υποχρεωτική σήμανση αυτοκινήτων

- 6.1. Τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος στον αγώνα συμφωνούν στους όρους και κανονισμούς του αγώνα.
- 6.2. Οι διοργανωτές του αγώνα έχουν το δικαίωμα να τοποθετήσουν αυτοκόλλητη σηματοδότηση του αγώνα και των χορηγών του σε συγκεκριμένα σημεία του αμαξώματος, όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα. Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να επικοινωνεί με τους οργανωτές του αγώνα για να λαμβάνει το επίσημο πακέτο αυτοκόλλητης σηματοδότησης του θεσμού, πριν από κάθε αγώνα.



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

7. Τεχνικός έλεγχος

- 7.1. Κάθε ομάδα, οδηγός ή ιδιοκτήτης αυτοκινήτου που δεν καταφέρνει να ικανοποιήσει τους κανονισμούς 1.1 έως 7.2 ή δημιουργήσει πρόβλημα στην οργάνωση του αγώνα μπορεί κατόπιν απόφασης του αγωνοδίκη να εξαιρεθεί του αγώνα, να χάσει βαθμούς από την βαθμολογία ή να απαγορευτεί η συμμετοχή του σε μελλοντικούς αγώνες. Σε τέτοια περίπτωση οι οργανωτές δεν φέρουν καμία υποχρέωση να επιτρέψουν χρήματα ή κάθε άλλη απαίτηση του αγωνιζόμενου.
- 7.2. Όλες οι ομάδες, οδηγοί ή ιδιοκτήτες αυτοκινήτων συμφωνούν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την οργάνωση σε κάθε γύρο είναι τελικές. Επίσης οι κριτές του αγώνα έχουν την τελική απόφαση σε κάθε πτυχή του αγώνα, όπως θέματα ασφαλείας, χρονοδιαγράμματα, συμπεριφοράς κ.λπ.
- 7.3. Τα αυτοκίνητα που θα βγουν εκτός πίστας και ειδικά σε αμμοπαγίδες πρέπει να οδηγούνται εκτός αγωνιστικής γραμμής. Επίσης οι οδηγοί – μηχανικοί πρέπει να ελέγχουν την καλή κατάσταση του αυτοκινήτου, όπως επικίνδυνη μηχανική βλάβη ή χαλαρά τμήματα αμαξώματος. Επίσης θα πρέπει να το αναφέρουν στους αφέτες πριν την επόμενη προσπάθειά τους.

8. Επιτρεπόμενα ελαστικά

- 8.1. Τα επιτρεπόμενα ελαστικά πρέπει να είναι εμπορεύσιμα στην χώρα κατασκευής τους για χρήση δρόμου και να είναι διαθέσιμα στο ευρύ κοινό από σημεία λιανικής πώλησης του κατασκευαστή.
- 8.2. Απαγορεύονται αγωνιστικά τύπου slick, χαραγμένα slick ή τα ημισlick για τον πίσω άξονα, ή λάστιχα με ένδειξη treadware μικρότερη ή ίση με 180.
- 8.3. Για περισσότερες διευκρινήσεις όσο αφορά τα επιτρεπόμενα ελαστικά, ρωτήστε τον τεχνικό υπεύθυνο της διοργάνωσης ή την επιτροπή Dragster – Drift της ΟΜΑΕ – ΕΠΑ. Επίσης λάστιχα που αναφέρουν «for racing use only» ή «for competition use» ή «For racing use» και «not for highway use» δεν επιτρέπονται.
- 8.4. Για τον εμπρός άξονα επιτρέπονται ελαστικά τύπου ιμισlick, απαγορεύονται όμως αγωνιστικά τύπου slick, χαραγμένα slick, σε όλες τις φάσεις του αγώνα (ελεύθερη προπόνηση – περάσματα, βαθμολογημένα, διπλές μάχες).
- 8.5. Τα επιτρεπόμενα ελαστικά πρέπει να έχουν έγκριση τύπου για χρήση δρόμου DOT ή E.
- 8.6. Ελαστικά που έχουν αλλοιωθεί κατά οποιοδήποτε τρόπο ή ελαστικά που δείχνουν σημάδια αλλοίωσης στο πλαϊνό μέρος και δεν έχουν εμφανώς τα ζητούμενα στοιχεία, τότε θα θεωρούνται ύποπτα και δεν θα επιτρέπονται.

9. Γενικά

- 9.1 Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν επαγγελματισμό, να έχουν κόσμια διαγωγή και να έχουν καθαρή και εμφανίσιμη παρουσία στα pits και στον αγωνιστικό χώρο.
- 9.2 Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν σεβασμό και να υπακούουν στους κριτές.
- 9.3 Κάθε συμμετοχή – ομάδα – οδηγός πρέπει να έχει ορίσει, πριν από τον κάθε γύρο, τον υπεύθυνο ομάδας. Αυτός και μόνο αυτός θα είναι ο άνθρωπος που θα εκπροσωπή την κάθε συμμετοχή στους

κριτές και στην οργάνωση του αγώνα.

- 9.4 Οι κριτές του αγώνα θα οργανώνουν σε όλη την διάρκεια των γύρων ή της προπόνησης, ενημέρωση οδηγών. Η παρουσία των οδηγών είναι υποχρεωτική. **Η απουσία του οδηγού ή μέλους της ομάδας του θα επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.** Επίσης η οργάνωση του αγώνα διατηρεί το δικαίωμα να εκδώσει επιπλέον τεχνικό κανονισμό, όπου μπορεί να ανακοινωθεί πριν ή κατά την διάρκεια του αγώνα. Σε περίπτωση ανακοίνωσης κατά την διάρκεια του αγώνα αυτό θα γίνει σε ειδική συγκέντρωση όπου απαιτείται η υποχρεωτική παρουσία τουλάχιστον του υπεύθυνου της ομάδας. Επίσης ο πρόσθετος κανονισμός θα ανακοινώνεται και γραπτός. Σε περίπτωση που για οποιαδήποτε λόγο, δεν παραβρεθεί μέλος της ομάδας στην ενημέρωση αυτή, τότε δεν δικαιούται να διαμαρτυρηθεί για άγνοια του νέου κανονισμού.
- 9.5 Τα οχήματα πρέπει υποχρεωτικά να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το πρόγραμμα του κάθε αγώνα. Επιπρόσθετα αν υπάρξει επαφή, τρακάρισμα, έξοδος ή οποιαδήποτε άλλη αιτία που μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο αυτοκίνητο, τότε πρέπει να ξαναπεράσει σύντομο τεχνικό έλεγχο για να διαπιστωθεί η καλή κατάσταση και η δυνατότητα να συνεχίσει τον αγώνα.
- 9.6 Στον αγώνα επιτρέπεται η συμμετοχή μόνο των οδηγών που έχουν την απαραίτητη ημερήσια άδεια οδηγών που έχει εκδοθεί από ΕΠΑ/ΟΜΑΕ (εγκύκλιος 3/2015).
- 9.7 Ενστάσεις σε αποτελέσματα μπορούν να γίνουν έως 10 λεπτά μετά από την ανακοίνωσή τους. Ενστάσεις στις αποφάσεις των κριτών και στις βαθμολογίες δεν υπάρχουν.

10. Ενστάσεις

- 10.1 Κάθε ένσταση πρέπει να γίνεται γραπτά από τον οδηγό ή το καθορισμένο από την αρχή του αγώνα υπευθύνου της ομάδας του, προς τον αγωνοδίκη. Η γραπτή αναφορά πρέπει να εξηγεί πιο εδάφιο των κανονισμών παραβιάζεται και συγκεκριμένα από ποιον αγωνιζόμενο. Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει το ποσό του παραβόλου συμμετοχής για την ένσταση του. Οι ενστάσεις παραδίνονται μόνο στον αγωνοδίκη ή τον αλυτάρχη του αγώνα.
- 10.2 Ενστάσεις πρέπει να γίνονται στα συγκεκριμένα χρονικά όρια που θέτουν οι κανονισμοί.
- 10.3 Οι ενστάσεις για την νομιμότητα οδηγού, για λάθος στην συμμετοχές ή για λάθος σε νούμερο συμμετοχής πρέπει να γίνονται τουλάχιστον 1 ώρα πριν από τα επίσημα βαθμολογημένα.**
- 10.4 Ενστάσεις για την διαδικασία ή κάποιας ανωμαλίας που προέκυψε κατά την διάρκεια του αγώνα πρέπει να γίνεται μέσα σε 10 λεπτά από το γεγονός. Ο οδηγός ή ο υπεύθυνος της ομάδας, όπως έχει δηλωθεί και στις συμμετοχές, πρέπει να δηλώσει προφορική αμέσως τεκμηριωμένη πρόθεση ένστασης και να ακολουθήσει το γραπτό επίσημο χαρτί στον χρόνο που ορίζει ο κανονισμός.
- 10.5 Ενστάσεις για τα αποτελέσματα πρέπει να γίνονται μέσα σε 15 λεπτά από την ανακοίνωση αυτών.
- 10.6 Ενστάσεις για πράξη ή συμπεριφορά στελέχους του αγώνα πρέπει να γίνεται μέσα σε 15 λεπτά από το γεγονός.
- 10.7 Οι βαθμολογίες των κριτών και οι αποφάσεις στις διπλές μάχες δεν δέχονται ένσταση και είναι τελικές.
- 10.8 Η πράξη της ένστασης δεν αποτελεί εγγύηση ότι ο αγωνοδίκης θα προλάβει να την εξετάσει στο εύλογο χρονικό περιθώριο. Μπορεί η ροή του αγώνα, η διαδικασία ή ένα άλλο πιο σημαντικό γεγονός να προηγηθεί.
- 10.9 Ο αγωνοδίκης μπορεί να δώσει δικαίωμα και στις δύο πλευρές να υπερασπιστούν την γνώμη τους, προτού εκδώσει την απόφασή του. Η απόφασή του μετά από αυτό, είναι οριστική.
- 10.10 Η οργάνωση περιμένει από τους αγωνιζόμενους να θέτουν λογικές, με τεκμηρίωση και σωστά διατυπωμένες ενστάσεις. Αν η ένσταση απορριφθεί τότε ο αγωνιζόμενος δεν παίρνει πίσω το αντίτιμο της ένστασης.