

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ DRIFT
2018**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ	3
ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ ΖΕΥΓΑΡΙΩΝ (TWIN DRIFTING) 2018	3
1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ.....	3
2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	3
3. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ.....	3
4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	3
5. ΕΡΜΗΝΕΙΑ.....	3
6. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	3
7. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	4
8. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	4
9. ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΕΓΓΡΑΦΕΣ	5
10. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	5
11. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ (BRIEFING)	6
12. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	6
13. ΣΚΕΛΗ ΑΓΩΝΑ	6
14. ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	6
15. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ.....	6
Α. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, CLIPPING POINTS ΚΑΙ DRIFT ZONES	7
Β. ΓΩΝΙΑ ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΒΑΡΟΥΣ.....	7
Γ. ΡΟΗ - ΤΑΧΥΤΗΤΑ.....	7
Δ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ	8
16. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΠΛΩΝ ΜΑΧΩΝ	8
17. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ.....	8
18. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΜΥΝΟΜΕΝΟΥ	9
19. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΤΙΘΕΜΕΝΟΥ.....	9
20. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΕΝΤΑΛΕΠΤΟΥ.....	10
21. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ.....	10
22. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ, ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ	10
23. DNS – DNF	11
24. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΑΓΩΝΑ	11
25. ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ ΛΟΓΩ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ.....	11
26. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ.....	11
27. ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	12
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	13
ΣΧΑΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	13
28. ΕΠΑΘΛΑ.....	14
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ	14
ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ 2018	14
29. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ.....	15
30. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	15

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ ΖΕΥΓΑΡΙΩΝ (TWIN DRIFTING) 2018

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Οι αγώνες Πλαγιολίσθησης Ζευγαριών (Twin Drifting) είναι αγώνες πισωκίνητων αυτοκινήτων που γίνονται σε ορισμένες διαδρομές μήκους περίπου 400 μέτρων, όπου περιλαμβάνουν δύο ή περισσότερες στροφές. Οι αγωνιζόμενοι βαθμολογούνται στην τελική φάση σε ζεύγη από μία επιτροπή βαθμολογητών, με κριτήρια την ταχύτητα, τη γωνία πλαγιολίσθησης, την αγωνιστική γραμμή, το στυλ και τη συνολική εντύπωση και τη μεταξύ τους μάχη.

2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ προκηρύσσει το Πρωτάθλημα πλαγιολίσθησης ζευγαριών (Twin Drifting), Κύπελλο πλαγιολίσθησης μονών περασμάτων (street legal) καθώς και αγώνες εκτός προκήρυξης που θα διεξαχθούν σύμφωνα με τις διατάξεις:

- α. Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.
- β. Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΟΜΑΕ και των Εγκυκλίων της.
- γ. Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- δ. Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού)
- ε. Του Τεχνικού Κανονισμού αγώνων πλαγιολίσθησης 2018

3. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού και των παραρτημάτων του, υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ τουλάχιστον 2 μήνες πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του και σε συνδυασμό με τον Γενικό Κανονισμό αποτελεί τον Κανονισμό του Αγώνα.

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 οποίο αιτείται η τροποποίηση.

Για τον Συμπληρωματικό Κανονισμό, ο Διοργανωτής θα χρησιμοποιεί αποκλειστικά το συγκεκριμένο Υπόδειγμα Κανονισμού το οποίο θα διατίθεται από το site <http://www.oma-e-epa.gr> στην αντίστοιχη ενότητα ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ Υποδείγματα-Φόρμες.

4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

- 4.1 Ο Αλυτάρχης είναι επιφορτισμένος με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και του Συμπληρωματικού Κανονισμού πριν και κατά τη διεξαγωγή του αγώνα. Πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες για κάθε σοβαρό συμβάν που έχει προκύψει το οποίο απαιτεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα.
- 4.2 Οτιδήποτε δεν αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό ότι επιτρέπεται, απαγορεύεται.

5. ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία του παρόντος κανονισμού μόνον η ΕΠΑ είναι αρμόδια να αποφασίσει.

6. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οι πίστες μόνιμες ή προσωρινές που μπορούν να τελεσθούν αγώνες Drifting πρέπει να διαθέτουν διαδρομή μεγαλύτερη των 400 μέτρων και ελάχιστου πλάτους 8 μέτρων.

- 6.1 Ασφάλεια διαδρομής Σε όλη τη διαδρομή, όπου υπάρχουν θεατές, θα είναι σε ελάχιστη απόσταση 5 μέτρων από το όριο της διαδρομής, εφόσον δεν υπάρχει υψομετρική διαφορά. Μεταξύ διαδρομής και θεατών θα υπάρχουν προστατευτικά αντικείμενα (δεμένα ελαστικά ή jerseys), ύψους τουλάχιστον 80cm. Σε αυτοσχέδιες διαδρομές οι θεατές πρέπει να προστατεύονται σε περίπτωση εξόδου από αυτή. Συνιστώνται σάκοι οικοδομικών υλικών (big bag) γεμισμένοι με χώμα ή άμμο ή τσιμεντένια jersey, βαρέως τύπου, τοποθετημένα στη σειρά, με απόσταση μεταξύ τους όχι μεγαλύτερη του 1,5 μέτρων το ένα από το άλλο. Σε περιπτώσεις που οι θεατές θα βρίσκονται στην εξωτερική περιοχή στροφής, κατά μήκος των θεατών θα τοποθετούνται διπλές σειρές προστατευτικών.
- 6.2 Πρέπει να υπάρχει ικανή περίφραξη που να εμποδίζει τους θεατές να εισέλθουν στον αγωνιστικό χώρο και να οριοθετείται η περιοχή που επιτρέπεται η πρόσβαση τους. Η περίφραξη μπορεί να είναι κινητή ή μόνιμη

με κάγκελα ελάχιστου ύψους 1,2μ. Ο χώρος της εκκίνησης πρέπει να είναι ευκρινώς σηματοδοτημένος. Ο τερματισμός πρέπει να σηματοδοτείται με κορίνες.

- 6.3** Μετά τον τερματισμό ο οδηγός πρέπει υποχρεωτικά να επιβραδύνει. Μη συμμόρφωση με αυτό θα επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα. Αυτοκίνητα που κινούνται με ταχύτητα πάνω από 20km/h, εκτός αγωνιστικής διαδρομής, θα δέχονται ποινή από τους Αγωνοδίκες.
- 6.4** Όλες οι διαδρομές, σε αυτοσχέδιες ή μη, πίστες θα εγκρίνονται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, τόσο για τα μέτρα προστασίας των αγωνιζομένων, όσο και των θεατών. Ο διοργανωτής οφείλει να στείλει μέσω Email, τουλάχιστον 1 μήνα πριν τη διεξαγωγή, κάτοψη του χώρου που θα διοργανωθεί ο αγώνας (π.χ. από το Google Earth), με αποτυπωμένη την πλήρη χωροθέτηση.
- 6.5** **Απαραίτητα στην κάτοψη θα είναι αποτυπωμένη η διαδρομή του αγώνα, η φορά της, η εκκίνηση, ο τερματισμός, οι επισκέψιμοι χώροι από τους θεατές, η περίφραξη του αγωνιστικού χώρου, η είσοδος και η έξοδος των αυτοκινήτων σε αυτόν, η θέση του νοσοκομειακού και πυροσβεστικού οχήματος, η θέση των paddocks και γενικά ότι άλλο τοποθετείται στο χώρο τέλεσης του αγώνα.**
- 6.6** Θα πρέπει να υπάρχει χώρος υπερυψωμένος για τους βαθμολογητές συν ένα γραμματέα, σε σημείο που θα υποδείξουν αυτοί και θα έχει απερίσπαστη θέα σε όλο τον αγωνιστικό χώρο.
- 6.7** Θα υπάρχει υπερυψωμένος χώρος για τουλάχιστον 20 άτομα ή όσες είναι οι συμμετοχές του πρωταθλήματος διπλών περασμάτων, όπου θα είναι οι επίσημοι spotter των οδηγών. Αυτός ο χώρος πρέπει να έχει απερίσπαστη θέα σε όλο τον αγωνιστικό χώρο και ιδανικά να βρίσκεται κοντά στο βάθρο των βαθμολογητών.

7. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

- 7.1** Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν επαγγελματισμό, να έχουν κόσμια διαγωγή και να έχουν καθαρή παρουσία στα pits και στον αγωνιστικό χώρο.
- 7.2** Όλοι οι οδηγοί, ομάδες, μηχανικοί, ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να δείχνουν σεβασμό και να υπακούουν στους κριτές.
- 7.3** Κάθε συμμετοχή – ομάδα – οδηγός πρέπει να έχει ορίσει, πριν από τον κάθε γύρο, τον υπεύθυνο ομάδας και τον spotter (προαιρετικά). Ο υπεύθυνος ομάδας θα είναι ο εκπρόσωπος της συμμετοχής στους βαθμολογητές και στην οργάνωση του αγώνα. Ο υπεύθυνος ομάδας και ο spotter μπορεί να είναι και το ίδιο άτομο. Ο spotter είναι ο άνθρωπος που μπορεί να κάθεται στο ειδικό χώρο για τους spotter και επικοινωνεί με τον οδηγό μέσω ασυρμάτου βελτιώνοντας την επίδοση του ή παρατηρώντας την οδήγηση των αντιπάλων του οδηγού, ώστε να συμβουλευσει τον οδηγό του για την καλύτερη δυνατή οδήγηση.
- 7.4** Οι βαθμολογητές μπορούν να καλέσουν σε οποιαδήποτε φάση του αγώνα & του προγράμματος, επιπλέον ενημέρωση οδηγών για διευκρινίσεις. Η παρουσία των οδηγών είναι υποχρεωτική. Άγνοια κανονισμών, δεν δικαιολογείται. Επίσης, η οργάνωση του αγώνα διατηρεί το δικαίωμα να εκδώσει Συμπληρωματικό Κανονισμό, που μπορεί να ανακοινωθεί πριν ή κατά την διάρκεια του αγώνα, αρκεί να ενημερωθούν όλοι οι συμμετέχοντες.
- 7.5** 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 τεχνικό έλεγχο για να διαπιστωθεί η καλή κατάσταση και η δυνατότητα να συνεχίσει τον αγώνα με ασφάλεια.
- 7.6** Ενστάσεις σε αποτελέσματα μπορούν να γίνουν έως 10 λεπτά μετά από την ανακοίνωσή τους. Ενστάσεις στις αποφάσεις των κριτών και στις βαθμολογίες δε προβλέπονται.
- 7.7** Στους αγώνες Twin Drifting πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον οι κριτές εκκίνησης, επιτάχυνσης και επιπήρησης διαδρομών.
- 7.8** Σε κάθε αγώνα του πανελληνίου πρωταθλήματος είναι υποχρεωτική η χρήση τουλάχιστον ενός ραντάρ μέτρησης ταχύτητας.

8. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

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

Εάν ο διαγωνιζόμενος είναι νομικό ή φυσικό πρόσωπο και δεν επιβαίνει του αυτοκινήτου κάθε υποχρέωση τον βαρύνει απόλυτα, αλληλέγγυα και αδιαίρετα τον οδηγό που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής. Μετά την υποβολή της δήλωσης, δεν επιτρέπεται η τροποποίηση της, εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τον κανονισμό του αγώνα.

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

Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα να ορίσει στον Συμπληρωματικό Κανονισμό τον ανώτερο αριθμό των δεκτών συμμετοχών.

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

9. ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΕΓΓΡΑΦΕΣ

9.1 Οι Δηλώσεις Συμμετοχής γίνονται αποκλειστικά μέσω του Συστήματος Διαδικτυακής Διαχείρισης Αγώνων (ΣΔΔΑ) ([Εγκύκλιος 6 και επόμενες](#)).

Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί μέχρι την Παρασκευή της προηγούμενης από τον αγώνα εβδομάδας.

Για τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των εγγραφών ο Οργανωτής πρέπει απαραίτητα να ακολουθεί τη εγκύκλιο 6 της ΕΠΑ.

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

9.2 Μετά την υποβολή της δήλωσης δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση εκτός από τις περιπτώσεις που το επιτρέπει ο κανονισμός του αγώνα.

9.3 Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ, να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου/συμμετέχοντα ή οδηγού γνωρίζοντάς του τους λόγους άρνησής της (Άρθρο 9.5 ΕΑΚ). Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως το αργότερο μέχρι την πρώτη εργάσιμη μέρα μετά το κλείσιμο των εγγραφών.

9.4 Η δήλωση συμμετοχής που θα υπογράψει ο συμμετέχων στον διοικητικό έλεγχο θα αναφέρει και το παρακάτω κείμενο:

«Η αστική ευθύνη των εμπλεκόμενων με την οργάνωση και διεξαγωγή του αγώνα φυσικών και νομικών προσώπων, όπως ΟΜΑΕ, ΕΠΑ, Αθλητικό Σωματείο, Οργανωτική Επιτροπή, Στελέχη, καθώς και οδηγοί του αγώνα, καλύπτεται από ασφαλιστική εταιρεία με βάση ασφαλιστική σύμβαση που έχει συναφθεί και ισχύει μεταξύ της ΟΜΑΕ και της εκάστοτε ασφαλιστικής εταιρείας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμβάσεως αυτής και της Ελληνικής Νομοθεσίας.

Οποιαδήποτε άλλη ευθύνη των παραπάνω προσώπων κρίνεται με βάση την Ελληνική Νομοθεσία και τους ισχύοντες κανονισμούς στους οποίους προβλέπονται οι αρμοδιότητες και η ευθύνη του καθενός.

Δηλώνω ακόμη ότι γνωρίζω ότι το άθλημα που συμμετέχω είναι επικίνδυνο και ότι έχω πλήρη γνώση των κανόνων και κανονισμών που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ που καλύπτουν και ελέγχουν τους αγώνες και εγγυώμαι να σέβομαι αυτούς τους κανόνες και κανονισμούς.»

10. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Τα παράβολα συμμετοχής ορίζονται από την [Εγκύκλιο 3/2018](#) της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει τα σχετικά παράβολα.

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του αγωνιζόμενου που καλύπτει αστική ευθύνη προς τρίτους. Διευκρινίζεται ότι τα άλλα συμμετέχοντα αυτοκίνητα δεν θεωρούνται «τρίτο» και ως εκ τούτου δεν αποζημιώνονται σε περίπτωση εμπλοκής μεταξύ τους.

Η ασφάλιση αυτή ισχύει σε όλη τη διάρκεια των δοκιμών, όπως αυτές ορίζονται στο πρόγραμμα, και του αγώνα (από τη στιγμή της εκκίνησής του) και παύει να ισχύει με τη λήξη της προθεσμίας υποβολής ένστασης ή διαφορετικά από τη στιγμή εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν.

Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στις εξής περιπτώσεις:

- α. Εάν η δήλωση συμμετοχής δεν γίνει δεκτή
- β. Εάν ο αγώνας ματαιωθεί ή αναβληθεί

Το παράβολο συμμετοχής δεν επιστρέφεται σε περίπτωση αποκλεισμού του αυτοκινήτου λόγω τεχνικού προβλήματος στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

11. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ (BRIEFING)

Ο Αλυτάρχης υποχρεούται να καλέσει τους αγωνιζόμενους σε συνάντηση πριν την εκκίνηση του αγώνα. Η παρουσία του οδηγού, ή σε περίπτωση ανώτερης βίας, ενός εκπροσώπου του, είναι υποχρεωτική και τυχόν απουσία του θα τιμωρείται. Οι Αγωνοδίκες (που είναι υποχρεωμένοι να ζητούν τις παρουσίες στη συνάντηση αυτή) θα επιβάλλουν χρηματικό πρόστιμο σε όποιον καθυστερήσει ή απουσιάσει από την ενημέρωση ενώ δεν θα του επιτραπεί η είσοδος στην πίστα, μέχρι να ενημερωθεί. Στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα θα αναφέρεται ο τόπος και ο χρόνος της υποχρεωτικής αυτής ενημέρωσης.

12. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Ο Αγωνοδίκης σύμφωνα με τα άρθρα 3.6 και 11.9 του ΕΑΚ έχει το δικαίωμα με απόφασή του, να τροποποιεί τις διατάξεις του Συμπληρωματικού Κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιασθούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.

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

13. ΣΚΕΛΗ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας αποτελείται από τρία κυρίως σκέλη.

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

13.2 Στο 2^ο σκέλος, οι οδηγοί κάνουν 2 ή 3 βαθμολογημένους γύρους και κρατούν την καλύτερη επίδοσή τους, για να προκύψουν οι τελικές «σχάρες» των διπλών μαχών. Στο πρωτάθλημα Drift, στην διαδικασία των βαθμολογημένων περασμάτων οι 10 Seeded Drivers (δηλαδή οι 10 οδηγοί που έχουν πλεονέκτημα), κάνουν τα βαθμολογημένα τους περάσματα στο τέλος της διαδικασίας, όλοι μαζί και σε σειρά. Αυτοί οι οδηγοί προκύπτουν: Στον πρώτο αγώνα της χρονιάς θα είναι οι 10 οδηγοί με την καλύτερη τελική βαθμολογία του πρωταθλήματος την προηγούμενη χρονιά. Από τον 2^ο αγώνα της χρονιάς, οι 10 seeded drivers θα είναι οι έξι (6) με την καλύτερη βαθμολογία στο πρωτάθλημα της εκάστοτε χρονιάς & οι τέσσερις (4) νικητές του προηγούμενου αγώνα.

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

13.4 Η διαδικασία των σχαρών εκκίνησης των διπλών, γίνεται σύμφωνα με το **Παράρτημα Α**.

13.5 Αποκλείεται από τα διπλά όποιος δεν έλαβε θετική βαθμολογία στα μονά, έστω και αν λόγω ελλειπών συμμετοχών δε συμπληρώνεται η αντίστοιχη «σχάρα».

14. ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η επιτροπή βαθμολόγησης αποτελείται από 1 έως 3 βαθμολογητές, ανάλογα με την πίστα και τις ανάγκες της.

Στους αγώνες Κυπέλλου Street Legal Drift οι βαθμολογητές πρέπει να είναι 3.

Στους Πρωταθλητικούς αγώνες Drift διπλών περασμάτων οι βαθμολογητές πρέπει να είναι 3.

Οι βαθμολογητές μπορούν να τοποθετούν spotters στη διαδρομή σε σημεία που υπάρχει κακή ορατότητα ή κρισιμότητα στη βαθμολογία.

15. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Το drifting είναι οριακή οδήγηση, κατά την οποία, το αυτοκίνητο πλαγιολισθαίνει πάνω από το όριο της πρόσφυσης των πίσω τροχών. Με θεαματικό τρόπο παραμένει κάτω από τις ακριβείς εντολές του οδηγού, στις αγωνιστικές γραμμές με επιθετικές και μεγάλες γωνίες. Σκοπός των οδηγών, είναι να πλαγιολισθαίνουν την προτεινόμενη αγωνιστική γραμμή, με τη μεγαλύτερη γωνία, ταχύτητα, ομαλότητα, γρήγορες και ελεγχόμενες αλλαγές πορείας, καπνό και θέαμα. Η βαθμολογητική επιτροπή σύμφωνα με τα πιο κάτω κριτήρια βαθμολογεί τόσο στα μονά όσο και στα διπλά περάσματα.

15.1 Στα μονά βαθμολογημένα περάσματα το άριστα είναι οι 100 βαθμοί. Ο οδηγός κάνει μέχρι 3 βαθμολογημένα περάσματα, χωρίς γύρο warmup, και μετράει το καλύτερο πέραςμά του, που τελικά τον κατατάσσει στις σχάρες για τις διπλές μάχες. Κατά την διαδικασία των μονών περασμάτων το αυτοκίνητο από τη στιγμή που εκκινήσει δε μπορεί να επιστρέψει στα πιτς.

- 15.2 Η βαθμολογία στο Drifting είναι αρνητική, δηλαδή ξεκινάει από το ιδανικό πέρασμα που θεωρείται το 100 και ότι λιγότερο από το τέλειο, αφαιρεί βαθμο ύς.** Θεωρητικά, το 30% της βαθμολογίας έχει να κάνει με το κριτήριο A (Αγωνιστικές γραμμές, Clipping points και Drift Zones), 30% έχει να κάνει με το κριτήριο B (Γωνία πλαγιολίσθησης – Μεταφορές βάρους), 30% έχει να κάνει με το κριτήριο C (Ροή – ταχύτητα) και 10% έχει να κάνει με το κριτήριο D (Συνολική εντύπωση).
- 15.3 Σε περίπτωση που το αυτοκίνητο χάσει τον έλεγχο, φέρει τει α κε, ελαττώσει υπερβολικά από λάθος την ταχύτητά του, βγει με 2 ρόδες εκτός διαδρομής ή υποστρέψει, τότε βαθμολογείται με 0.** Σε περίπτωση που ο οδηγός έχει **μόνο μηδενικές βαθμολογήσεις στα μονά κατατακτήρια περάσματα, τότε δε μπορεί να μπει στις διπλές μάχες,** αφού δε θεωρείται ασφαλής και ικανός να συναγωνιστεί σε μάχη με άλλον οδηγό, ακόμη και αν δε συμπληρώνεται η δεκαεξάδα.

A. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, CLIPPING POINTS ΚΑΙ DRIFT ZONES

Η διαδρομή των αγώνων drifting πρέπει να περιγράφεται αναλυτικά από τη βαθμολογητική επιτροπή στους οδηγούς, στη πρώτη υποχρεωτική ενημέρωση. Εκεί οι βαθμολογητές, θα εξηγούν τόσο τις ιδανικές γραμμές που θέλουν από τους οδηγούς να κινούνται, αλλά και αν υπάρχουν clipping points και drift zones. **Τα πρώτα ορίζουν τις εσωτερικές περιοχές** όπου το εμπρός μέρος του αυτοκινήτου πρέπει να περνάει κοντά, ενώ **τα δεύτερα είναι οι εξωτερικές περιοχές της διαδρομής,** όπου το πίσω μέρος του αυτοκινήτου πρέπει να περνάει σε απόσταση που ορίζεται από τους κριτές. Αυτά θα ορίζονται με κόνους. Το πετυχημένο πέρασμα από αυτά, διαμορφώνει τη βαθμολογία των κριτών όσο αφορά τις αγωνιστικές γραμμές. **Αυτή καθορίζει τη ροή και την ταχύτητα του περάσματος και θεωρείται το πιο σημαντικό κομμάτι του αγωνιστικού drifting,** αφού μόνο έτσι θα διασφαλίσει ο οδηγός, την ιδανικότερη ροή. Με αυτό τον τρόπο, εξασφαλίζουμε ιδανικά αλλά και θεαματικά διπλά περάσματα. Καταστρατήγηση της γραμμής θεωρείται απώλεια ελέγχου του αυτοκινήτου και τιμωρείται με μείωση της βαθμολογίας.

Τουλάχιστον 2 clipping points ή drift zones (ή συνδυασμός τους) είναι υποχρεωτικά με σκοπό να βοηθήσουν τους οδηγούς να ακολουθήσουν την προτεινόμενη γραμμή και τους κριτές να βαθμολογήσουν καλύτερα. Οι οδηγοί λοιπόν θα πρέπει να περνάνε τα αυτοκίνητά τους συνέχεια πάνω από αυτές τις γραμμές, με τη μεγαλύτερη ταχύτητα και τις μέγιστες δυνατές γωνίες driftαρίσματος. Επίσης, το πέρασμα από drift zone ή clipping point θεωρείται επιτυχημένο όταν συνοδεύεται από μεγάλη ταχύτητα, γωνία και ομαλή οδήγηση χωρίς διορθώσεις στην πορεία. Κάθε προσπάθεια του οδηγού να φτάσει το clipping point με διορθώσεις (φρεναρίσματα ή μείωση στη γωνία ή αριστερό φρένο) θα αφαιρεί πόντους. Στην περίπτωση που ο οδηγός ακουμπήσει τις κορίνες που οριοθετούν τα clipping points ή τα drift zones, επίσης μειώνεται η βαθμολογία.

B. ΓΩΝΙΑ ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΒΑΡΟΥΣ

Η γωνία πλαγιολίσθησης είναι η γωνία που έχει το αυτοκίνητο σε σχέση με την πορεία του. Ζητούμενο από τους οδηγούς είναι να πλαγιολισθαινούν όσο νωρίτερα, πριν την είσοδο της στροφής και με την μεγαλύτερη ταχύτητα. **Σημαντική είναι η γωνία στο σημείο από την είσοδο μέχρι τη κορυφή της κάθε στροφής, όπου το αυτοκίνητο πρέπει να πιάνει τη μέγιστη γωνία πλαγιολίσθησης.** Πρέπει να έρχεται από την αρχή και ακαριαία και όχι να αυξάνεται σταδιακά με τη βοήθεια της δύναμης του κινητήρα. Επίσης, πρέπει να αποφεύγεται, η υπερβολική γωνία πλαγιολίσθησης στις εξόδους των στροφών που μειώνει την ταχύτητα του αυτοκινήτου. **Τεράστια σημασία παίζει η εναλλαγή πορείας του αυτοκινήτου.** Ακαριαίες και οριακές, γρήγορες και στο σωστό σημείο της πίστας, βαθμολογούνται θετικά. Εδώ φαίνεται και η ικανότητα του οδηγού να ελέγχει με επιδεξιότητα το αυτοκίνητό του. **Οι γρήγορες και ακριβείς εναλλαγές βάρους του αυτοκινήτου παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στη βαθμολογία του οδηγού.** Επίσης, οι ελιγμοί αυτοί πρέπει να γίνονται με απόλυτο έλεγχο και ασφάλεια στον ελάχιστο χρόνο, δείχνοντας στους κριτές ότι υπάρχει ακρίβεια χειρισμών και σιγουριά κινήσεων. Όταν δίνεται η εντύπωση ότι κάποια πράγματα γίνονται τυχαία και χωρίς απόλυτο έλεγχο από τον οδηγό ή όταν ο οδηγός χρησιμοποιεί πολύ το χειρόφρενο και τα φρένα, χωρίς λόγο στις μεταφορές βάρους, τότε αφαιρούνται βαθμοί.

Γ. ΡΟΗ - ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Η ταχύτητα παίζει σημασία σε όλη τη διαδρομή. Μπορεί, δειγματοληπτικά, οι κριτές να μετρούν την ταχύτητα σε διάφορα μέρη της διαδρομής και ειδικά στην είσοδο των στροφών, ή στις περιοχές μεταφοράς βάρους, όπου φαίνεται πόσο επιθετικά οδηγεί ο οδηγός. Η ταχύτητα του drift είναι πολύ σημαντική, αφού όσο υψηλότερη είναι τόσο δυσκολότερα και επιδέξια γίνονται όλα. Επίσης, πολύ σημαντική είναι και η ροή του οδηγού στο βαθμολογημένο κομμάτι. **Επιβραδύνσεις στη ροή και διορθώσεις με «αριστερό φρένο», απότομα φρεναρίσματα και περιττά χειρόφρενα είναι σημεία που αφαιρούν βαθμούς.** Η χρήση χειρόφρενου χωρίς λόγο, δείχνει αδυναμία ελέγχου και ταχύτητας στο πέρασμα και επιφέρει μείωση στη βαθμολογία. Επίσης, πολλές φορές βλέπουμε την περιττή χρήση χειρόφρενου στη μεταφορά βάρους και ιδιαίτερα πριν από αυτή. Πολλοί οδηγοί τραβούν χειρόφρενο για να μειώσουν την ταχύτητα τους και να κάνουν τη μεταφορά. Ιδανικά, η αλλαγή πορείας γίνεται χωρίς τη χρήση χειρόφρενου και η μορφή της επόμενης στροφής δείχνει αν χρειάζεται η μετέπειτα χρήση του.

Δ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ

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

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

16. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΠΛΩΝ ΜΑΧΩΝ

Στα διπλά περάσματα τα αυτοκίνητα καλούνται να κινηθούν στην διαδρομή σε ζευγάρια. Οι μάχες ανά ζευγάρι είναι δύο και κρίνονται ως σύνολο. **Εφεξής ο οδηγός που είναι μπροστά στη μάχη θα λέγεται αμυνόμενος και ο πίσω θα λέγεται επιτιθέμενος.**

Στη πρώτη μάχη μπροστά ξεκινάει ο οδηγός με την καλύτερη βαθμολογία στα μονά περάσματα, ενώ στη δεύτερη μάχη η σειρά εκκίνησης αντιστρέφεται. Το ποιος οδηγός ξεκινάει αριστερά και ποιος δεξιά εξαρτάται από τη διαδρομή και θα αναφέρεται αναλυτικά στην ενημέρωση των οδηγών πριν τις διπλές μάχες.

Οι οδηγοί ξεκινούν από τη γραμμή εκκίνησης δίπλα δίπλα. Ειδοποιούν τον αφήτη μετά από μεταξύ τους οπτική επαφή, ότι είναι έτοιμοι και με το παράγγελά του, επιταχύνουν ομαλά μέχρι την κορίνα, πλήρους επιτάχυνσης.

Εκεί οι οδηγοί επιταχύνουν με πλήρη ισχύ και λαμβάνουν τη θέση τους πριν τη πρώτη στροφή. **Σκοπός της εκκίνησης είναι να βρεθούν τα αυτοκίνητα, όσο το δυνατόν πιο κοντά και στη σωστή θέση στην περιοχή πλαγιολίσθησης.** Δηλαδή το αυτοκίνητο που επιτίθεται πρέπει να βρεθεί πίσω από το αυτοκίνητο που αμύνεται. Το ελάχιστο επιτρεπτό είναι, στη ζώνη πλαγιολίσθησης, η εμπρός ρόδα του αυτοκινήτου που ακολουθεί να βρεθεί στην πίσω ρόδα του αυτοκινήτου που προηγείται. Η παραχώρηση αυτή μπορεί να γίνει σε διαδρομές που το πλάτος το επιτρέπει. Με κανένα τρόπο, ο οδηγός που ακολουθεί δεν εμποδίζει τον οδηγό που προηγείται. Σε περίπτωση ακουμπήματος ή τρακαρίσματος των δύο αυτοκινήτων σε αυτή την φάση, το φταίξιμο είναι του επιτιθέμενου, αν δεν έχει προηγηθεί λάθος του αμυνόμενου.

Σε περίπτωση που ο οδηγός που ακολουθεί θεωρήσει ότι ο οδηγός που προηγείται πάτησε γκάζι πριν την κορίνα επιτάχυνσης, τότε μπορεί αμέσως να αφήσει το γκάζι και να πατήσει φρένο, διακόπτοντας την μάχη. Ο κριτής επιτάχυνσης αφού το επιβεβαιώσει, οι οδηγοί θα επαναλάβουν τη συγκεκριμένη μάχη κάνοντας επίπληξη στον οδηγό που πάτησε γκάζι πριν την κορίνα επιτάχυνσης. Αν συμβεί 2 φορές για λάθος του ίδιου οδηγού, τότε η συγκεκριμένη μάχη βαθμολογείτε με 10-0 σε βάρος του οδηγού που έκανε δύο φορές τη λάθος εκίνηση. Αν ο οδηγός που ακολουθεί δε φρενάρει αμέσως και πριν το σημείο που θα έχουν επιδείξει οι κριτές, τότε δέχεται τη μάχη και πρέπει να καλύψει την όποια απόσταση μέσα στην διαδρομή. Στη διαδικασία των διπλών, κάθε οδηγός μπορεί να έχει ένα μηχανικό στη γραμμή εκκίνησης.

Αν ο επιτιθέμενος δεν μπορεί να επιταχύνει σωστά λόγω οδηγικού λάθους (π.χ. λάθος αλλαγή ταχύτητας) ή μηχανικής βλάβης του αυτοκινήτου (π.χ. πρόβλημα στον κινητήρα) τότε οι βαθμολογητές δεν κόβουν την μάχη, αλλά την βαθμολογούν κανονικά με μειονέκτημα σε αυτόν. Αν ο αμυνόμενος δεν μπορεί να επιταχύνει όπως στα qualifying τότε ισχύει μειονεκτική βαθμολογία έως και 10-0 κατά του.

17. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Οι βαθμοί που μοιράζονται οι δύο οδηγοί είναι 10 και δίνονται συγκριτικά τόσο μεταξύ τους όσο και σε σχέση με τα 2 περάσματα. Οι κριτές μπορούν να δώσουν ακέριαις βαθμολογίες π.χ. 6-4, αλλά και δεκαδικές

ανά 0,5 π.χ. 4,5 – 5,5. Στο τέλος των δύο μαχών οι κριτές προσθέτουν τους βαθμούς των οδηγών, ώστε να προκύψει νικητής. Οι κριτές ανακοινώνουν το ακριβές αποτέλεσμα και το νικητή της διπλής μάχης στο τέλος και των δύο περασμάτων, ενώ από τη μία μάχη στην άλλη μπορούν απλά να αναφέρουν, ποιος οδηγός έχει το πλεονέκτημα. Νικητής μάχης είναι οδηγός που έχει διαφορά πόντων ίση ή μεγαλύτερη από 1 πόντο. Δηλαδή με 5,5 – 4,5 στην 1^η μάχη & 5-5 στην δεύτερη μάχη, υπάρχει νικητής καθώς η διαφορά των οδηγών είναι 10,5 βαθμοί με 9,5 βαθμοί. Σε περίπτωση όμως 5,2 – 4,8 στην 1^η μάχη και 5-5 στην δεύτερη δεν υπάρχει νικητής και ο κριτής πρέπει να δώσει ισοπαλία.

Σε περίπτωση ισοβαθμίας των δύο πρώτων μαχών, δίνεται επανάληψη, δηλαδή one more time. Τότε οι οδηγοί ξαναπραγματοποιούν 2 μάχες με την ίδια σειρά εκκίνησης. Σε περίπτωση δεύτερης ισοβαθμίας, οι κριτές δίνουν ξανά μία τελευταία επανάληψη. Στο τέλος του 2^{ου} one more time, αν η ξαναπροκύψει ισοπαλία δίνεται μία τελευταία μάχη ξαφνικού θανάτου (sudden death) με αμυνόμενο τον οδηγό με το καλύτερο μονό βαθμολογημένο. Η βαθμολογία της μάχης (ακόμη και με την μικρότερη διαφορά) θα δώσει και τον τελικό νικητή. Ο οδηγός που κερδίζει, περνάει στην επόμενη φάση.

Μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι από ένας βαθμολογητές αλλά πάντα σε μονό αριθμό, δηλαδή 1 ή 3 ή 5 ή 7. Στην περίπτωση είναι περισσότεροι από ένας, τότε ο νικητής των δύο μαχών βγαίνει από τις αποφάσεις όλων των βαθμολογητών. Δηλαδή αποφασίζουν στο τέλος των δύο μαχών το νικητή, σύμφωνα με τον παρακάτω τρόπο. Ο οδηγός που έχει περισσότερες αποφάσεις για νίκη, σε σχέση με τις άλλες αποφάσεις περνάει στην επόμενη φάση.

Για παράδειγμα:

Βαθμολογητής 1	Βαθμολογητής 2	Βαθμολογητής 3	Αποτέλεσμα
Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Περνάει ο 1 ^{ος} οδηγός
Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 2 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Περνάει ο 1 ^{ος} οδηγός
Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 2 ^{ος} οδηγός	Ισοπαλία	Ισοπαλία
Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Ισοπαλία	Ισοπαλία	Ισοπαλία
Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Νίκη ο 1 ^{ος} οδηγός	Ισοπαλία	Περνάει ο 1 ^{ος} οδηγός

Η βαθμολόγηση που θα αναφέρεται στα αποτελέσματα του αγώνα θα είναι ο μέσος όρος των βαθμολογιών.

Οι βαθμολογητές θα πρέπει να κρατούν αναλυτικά αρχεία με τις βαθμολογίες τους ανά πέρασμα τόσο στα βαθμολογημένα περάσματα, όσο και στις διπλές μάχες που θα παραδίδονται μαζί με τα επίσημα αποτελέσματα του αγώνα στην ΟΜΑΕ/ΕΠΑ.

Είναι στη διακριτική ευχέρεια των βαθμολογητών, αν θα δώσουν ένα πέρασμα warm up πριν τις μάχες της 16άδας ή 24άδας ή 32 άδας. Στις επόμενες φάσεις από την αρχική του αγώνα δεν υπάρχουν γύροι προθέρμανσης, εκτός και αν κρίνεται απαραίτητο από τις συνθήκες, πχ. δεν υπάρχει χώρος ζεστάματος ελαστικών ή αλλαγή καιρικών συνθηκών.) Αρκεί να οριστεί μία περιοχή warm up από την οργάνωση, όπου οι οδηγοί θα μπορούν με μικρούς κύκλους ή οχτάρια να ζεστάνουν τα ελαστικά τους. Απαγορεύονται τα στατικά burn out, αφού καταστρέφουν τον τάπητα. Μεταξύ των επαναλήψεων(one more time) δεν υπάρχει διαδικασία περάσματος προθέρμανσης, ακόμη και μετά από 5άλεπτη διαδικασία.

18. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΜΥΝΟΜΕΝΟΥ

Στα διπλά περάσματα, ο οδηγός που αμύνεται, πρέπει να κάνει ακριβώς ότι έκανε και στα μονά βαθμολογημένα περάσματα. Οι κριτές αλλά και ο επιτιθέμενος αναμένουν από τον αμυνόμενο, να πραγματοποιήσει το καλύτερο του μονό βαθμολογημένο πέρασμα. Όλα τα κριτήρια βαθμολόγησης των μονών συνεχίζουν να ισχύουν και ο οδηγός πρέπει να λειτουργήσει σα να κάνει μονό πέρασμα. Σε περίπτωση που υπάρχει καταγραφή ταχύτητας στα βαθμολογημένα, οι κριτές θα βγάζουν το μέσο όρο ταχυτήτων εισόδου των βαθμολογημένων, κάθε αγωνιζομένου. Αν στα διπλά υπάρχει σημαντική απόκλιση στην ταχύτητα του αμυνόμενου σε σχέση με αυτή του μονού βαθμολογημένου (άνω του 10%), αυτό επιφέρει τον αποκλεισμό του αμυνόμενου, αφού είτε θεωρείται επικίνδυνη οδήγηση είτε μεγάλο οδηγικό λάθος. Εξαιρετικής σημασίας κριτήριο αποτελεί η σωστή αγωνιστική γραμμή του αμυνόμενου, που θα εξασφαλίσει στο ζευγάρι ροή, ταχύτητα, πίεση και γωνία

Περιπτώ μπλοκαρίσματα τροχών ή «αριστερό φρένο», ξαφνικά φρένα χωρίς λόγο, αλλαγή αγωνιστικής γραμμής, μικρότερες γωνίες για να απομακρυνθεί, αποτελούν μειονέκτημα στη βαθμολογία του αμυνόμενου. Σε περίπτωση που θεωρηθεί δόλια η οδήγηση από τους κριτές, θα κληθεί να δώσει τις απαραίτητες διευκρινίσεις και θα έχουν το δικαίωμα να τον αποκλείσουν από τον αγώνα, αν δεν ικανοποιηθούν.

19. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΤΙΘΕΜΕΝΟΥ

Το αυτοκίνητο που επιτίθεται, θα κριθεί ως προς την ικανότητά του να ακολουθήσει το ρυθμό του αμυνόμενου και να τον συναγωνιστεί στα γενικά κριτήρια βαθμολόγησης του drifting. Επιπλέον, βαθμοί θα δίνονται στον επιτιθέμενο, εφόσον καταφέρει να βρίσκεται στη μικρότερη δυνατή απόσταση από τον αμυνόμενο, με την ίδια ή μεγαλύτερη γωνία, με τις ίδιες ή καλύτερες μεταφορές βάρους. Ελάχιστη μείωση της γωνίας του αυτοκίνητου που ακολουθεί είναι αποδεκτή. Σημαντικό για τη βαθμολογία του επιτιθέμενου είναι η πίεση, δηλαδή η μικρότερη δυνατή απόσταση. Πιο κλειστή γραμμή, διορθώσεις και ισιώματα αφαιρούν πόντους από το αυτοκίνητο που ακολουθεί και σε αυτή την περίπτωση, δε θα θεωρείται αποτελεσματική η επίθεσή του.

Μεγάλη σημασία παίζουν ο τρόπος, το σημείο και ο χρόνος που γίνονται οι μεταφορές βάρους του επιτιθέμενου σε σχέση με τον αμυνόμενο και η αλάνθαστη πίεση που θα ασκήσει. Μεταφορές που γίνονται πιο νωρίς σε χρόνο, πιο απότομες και με μεγαλύτερη γωνία από τον αμυνόμενο, του δίνουν πλεονέκτημα. Ωστόσο επουδενί δε πρέπει ο επιτιθέμενος οδηγός να εμποδίσει τον αμυνόμενο στην πορεία του.

Σε περίπτωση που το προπορευόμενο αυτοκίνητο κάνει λάθος, για παράδειγμα μειώσει την ταχύτητά του ή ισιώσει τη γωνία του και εμποδίσει το αυτοκίνητο που ακολουθεί, το μειονέκτημα πάει στον αμυνόμενο. Το μειονέκτημα γίνεται ακόμη μεγαλύτερο, όταν το αυτοκίνητο που επιτίθεται συνεχίσει την πλαγιολίσθηση και τη σωστή γραμμή, δηλαδή «διορθώσει» το λάθος του αμυνόμενου.

Η προσπέραση επιτρέπεται μόνο όταν ο αμυνόμενος κάνει σημαντικό λάθος, για παράδειγμα βγει εκτός αγωνιστικής γραμμής ή με τους 2 τροχούς εκτός πίστας. Αν ο αμυνόμενος κάνει το πέρασμά του χωρίς λάθη, ο επιτιθέμενος οφείλει να προσαρμοστεί σε αυτό και να αποδείξει μέσω της πίεσης που θα ασκήσει, τις οδηγικές του ικανότητες, απαιτώντας με αυτό τον τρόπο το βαθμολογικό πλεονέκτημα.

20. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΕΝΤΑΛΕΠΤΟΥ

Σε περίπτωση βλάβης ή σύγκρουσης ή αλλαγής ρυθμίσεων του αυτοκινήτου, ο οδηγός ή ο αρχηγός της ομάδας του, μπορεί να ζητήσει διαδικασία πεντάλεπτου. **Τότε έχει δικαίωμα να επισκεφθεί τα πιτς και δικαιούται 5 λεπτά χρόνο από τη στιγμή έφτασε στο προσωπικό του χώρο επισκευής, μέχρι να εκκινήσει πάλι από αυτόν.** Σε περίπτωση που ο χρόνος εκπνεύσει, ο αντίπαλος του περνάει στην επόμενη φάση. Ο οδηγός που ξεπέρασε τα 5 λεπτά θεωρείται ότι έχει εγκαταλείψει τον αγώνα. Εξαιρείται μόνο αν είναι στον ημιτελικό, που τον χάνει αλλά έχει την ευκαιρία, όταν κληθεί να παρουσιαστεί στο μικρό τελικό. Καμία παράταση χρόνου πέρα των 5 λεπτών δεν μπορεί να δοθεί σε κάποιο οδηγό.

Οι οδηγοί μπορούν να ζητήσουν διαδικασία πεντάλεπτου μία φορά ανά δύο μάχες και μόνο στο τέλος αυτών, δηλαδή πριν τις επαναλήψεις (one more time). Στην φάση γύρου προθέρμανσης (πριν ή μετά από αυτόν) δεν μπορεί να ζητηθεί 5άλεπτο. Γενικά όταν το αυτοκίνητο φύγει από την έξοδο των πιτς και μπει στον αγωνιστικό χώρο, δεν μπορεί να ζητήσει διαδικασία 5αλέπτου, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται πιο πάνω.

Διαδικασία 5αλέπτου δεν υπάρχει επίσης κατά στην διάρκεια των βαθμολογημένων περασμάτων. Η μόνη παρέμβαση ή μικροεπισκευή που μπορεί να γίνει στο αυτοκίνητο στην διαδικασία των βαθμολογημένων περασμάτων είναι από τον οδηγό και σε πολύ μικρό χρόνο (κάτω από 2 λεπτά), ώστε να μην επηρεάζει την ροή του αγώνα, σύμφωνα με τον αλυτάρχη.

Συνολικά, ο κάθε οδηγός μπορεί να ζητήσει μέχρι 3 πεντάλεπτα σε όλο τον αγώνα. Στη διαδικασία του πεντάλεπτου ο Αλυτάρχης μπορεί αν το κρίνει σωστό, να ξεκινήσει την επόμενη μάχη, ώστε να μη καθυστερήσει ο αγώνας.

Από τη μία μάχη στην άλλη, καμία κρίσιμη επέμβαση δεν επιτρέπεται στο αυτοκίνητο.

Σε περίπτωση αλλαγής ελαστικών στο τέλος των δύο μαχών και στην περίπτωση που ανακοινωθεί επανάληψη, τότε ο οδηγός που επιθυμεί, μπορεί να αλλάξει ελαστικά, χωρίς να κάνει την χρήση των επίσημων τριών πενταλέπτων. Σε αυτή την περίπτωση ο χρόνος αλλαγής πρέπει να είναι πολύ σύντομος (κάτω από 5 λεπτά) και να γίνεται με επιτήρηση τεχνικού εφόρου ή μέλους της οργάνωσης. Καμία αλλαγή στο αυτοκίνητο δεν επιτρέπεται σε αυτή την φάση.

21. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ

Σε περίπτωση σύγκρουσης, ο οδηγός, που σύμφωνα με τους βαθμολογητές, προκάλεσε τη σύγκρουση παίρνει μηδέν σε αυτή τη μάχη. Αν λόγω της σύγκρουσης, το θύμα δε μπορεί να επισκευάσει το αυτοκίνητο, μέσα στον προβλεπόμενο από τον κανονισμό χρόνο, τότε περνάει στην επόμενη φάση χωρίς να χρειάζεται δεύτερη μάχη. Μέχρι να έρθει ξανά η σειρά του θα προσπαθήσει να το επισκευάσει. Σε περίπτωση που εγκαταλείψει τον αγώνα, ο αντίπαλός του από την επόμενη της σύγκρουσης φάση, συνεχίζει χωρίς μάχη. Αν η σύγκρουση συμβεί στη φάση του τελικού, τότε ανακηρύσσεται κατευθείαν νικητής του αγώνα.

Τα αυτοκίνητα θα ελέγχονται από τον τεχνικό έφορο κατά τη διάρκεια αλλά και στο τέλος κάθε επέμβασης ή επισκευής των μηχανικών, όσο χρόνο χρειάζεται ώστε να κριθεί ότι είναι ασφαλές και σε καλή αγωνιστική κατάσταση. Αυτός ο χρόνος επιτήρησης ή ελέγχου που γίνεται μόλις το αυτοκίνητο φύγει από το προσωπικό του χώρο πιτς, δεν υπολογίζεται στον χρόνο του 5άλεπτου. Οι τεχνικοί έφοροι έχουν δικαίωμα να αρνηθούν τη συμμετοχή αυτοκινήτου μετά από αυτό τον έλεγχο. Ελάχιστες επαφές είναι επιτρεπτές, αρκεί να μην αλλάζουν την ταχύτητα, τη γωνία και τη γραμμή του αμυνόμενου αυτοκινήτου.

22. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ, ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ

Σε περίπτωση ζημιάς του αυτοκινήτου, στη φάση των ελεύθερων περασμάτων, ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει για το 2^ο σκέλος των μονών βαθμολογημένων άλλο αυτοκίνητο, αρκεί να είναι δηλωμένο στη λίστα συμμετοχών του αγώνα. Με αυτό μπορεί να συμμετάσχει και στα διπλά περάσματα του 3^{ου} σκέλους, αρκεί να δηλωθεί, πριν την έκδοση των αποτελεσμάτων του 2^{ου} σκέλους, ποιος θα αποκλειστεί σε περίπτωση που οι 2 οδηγοί, βρεθούν αντιμέτωποι σε κάποια μάχη.

Για να αγωνιστεί ο οδηγός με το αυτοκίνητό του, πρέπει να το παρουσιάσει επισκευασμένο, στον τεχνικό έφορο στο τέλος των βαθμολογημένων και πριν την έκδοση των αποτελεσμάτων για τις διπλές μάχες. Ο τεχνικός έφορος θα αποφασίσει αν το αυτοκίνητο είναι σύμφωνο με τον τεχνικό κανονισμό και μπορεί να λάβει μέρος.

23. DNS – DNF

Όποιος οδηγός, δε μπορεί να εκκινήσει τη διαδικασία μιας μάχης διπλών, θεωρείται DNS (Did not start), παίρνει 0 βαθμούς και για τις δύο μάχες και το αντίπαλο αυτοκίνητο περνάει στην επόμενη φάση. Αν κάποιο αυτοκίνητο εκκινήσει κανονικά στις διπλές μάχες και εγκαταλείψει από μηχανική βλάβη θεωρείται DNF (Did not finish) και παίρνει μηδέν βαθμούς στη συγκεκριμένη μάχη.

24. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΑΓΩΝΑ

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

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

Επίσης βαθμούς παίρνουν και οι οδηγοί από τη φάση των βαθμολογημένων περασμάτων.

Συγκεκριμένα:

1^{ος} βαθμολογημένων 3 βαθμοί, 2^{ος} βαθμολογημένων 2β, 3^{ος} βαθμολογημένων 1β.

Η extra αυτή βαθμολογία θα προστεθεί στην τελική βαθμολογία από τις μάχες, άσχετα αν ο οδηγός πήρε βαθμούς από τις μάχες ή τερμάτισε τον αγώνα.

Οι βαθμοί δίνονται ως εξής:

Η 1η και 2η θέση προκύπτουν από τον τελικό, η 3η και 4η θέση από μικρό τελικό. Τις θέσεις 5η -8η καταλαμβάνουν οι υπόλοιποι οδηγοί που έχουν φτάσει μέχρι τη φάση των 8, με βάση την πορεία τους στις διπλές μάχες και τη συγκομιδή βαθμών σε αυτές. Δηλαδή, προστίθενται οι βαθμοί από τις μάχες, στη φάση των 8 και συγκρίνονται με το σύνολο των βαθμών από τους άλλους οδηγούς που έμειναν σε αυτή την φάση. Αν υπάρχουν επαναλήψεις (one more time) και ξαφνικοί θάνατοι (sudden death), τότε προστίθενται και οι βαθμοί των για τον υπολογισμό της κατάταξης. Σε περίπτωση ισοβαθμίας, τότε συγκρίνονται τα αθροίσματα των βαθμών, των ισοβαθμούντων οδηγών από τη φάση των 16. Σε περίπτωση συνεχών ισοβαθμιών σε όλες τις φάσεις, τότε συγκρίνονται οι βαθμοί των βαθμολογημένων περασμάτων.

Αντίστοιχα, στις θέσεις 9η – 16η κατατάσσονται οι οδηγοί που δε προκρίθηκαν στους 8, βάσει της πορείας τους στις διπλές μάχες και το σύνολο των βαθμών τους σε αυτές. Σε περιπτώσεις ισοβαθμίας, τότε η καλύτερη θέση βγαίνει από την κατάταξη του οδηγού στα μονά περάσματα.

25. ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ ΛΟΓΩ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ

Σε περίπτωση που ο αγώνας διακοπεί στις διπλές μάχες της 16άδας του 3^{ου} σκέλους, λόγω καιρικών φαινομένων ή για άλλο λόγο ανωτέρας βίας και αν έχει ολοκληρωθεί επιτυχώς το 2^ο σκέλος, η τελική κατάταξη του αγώνα ορίζεται από την κατάταξη του 2^{ου} σκέλους. Αν διακοπεί αντίστοιχα στη φάση των 8, 4 και τελικό, τότε διατηρούνται τα μέχρι τότε αποτελέσματα των διπλών και για τις εκκρεμείς μάχες, οι οδηγοί κατατάσσονται με βάση την κατάταξή τους από το 2^ο σκέλος.

Σε άλλη περίπτωση, ο αγώνας ακυρώνεται. Εάν υπάρξει αλλαγή στα καιρικά φαινόμενα κατά την διάρκεια του αγώνα αλλά η οργάνωση κρίνει ότι διασφαλίζεται η άρτια διεξαγωγή, ο αγώνας συνεχίζεται κανονικά.

26. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

26.1 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 παραδίδονται μόνο στον αγωνοδίκη ή τον αλυτάρχη του αγώνα.

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

26.3 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.

26.4 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.

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

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

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

- 26.8** 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.
- 26.9** 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.
- 26.10** 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.

27. ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Μετά το τέλος του αγώνα και την τελική έκδοση αποτελεσμάτων, για 30', οι οδηγοί μπορούν να προσέρχονται στο χώρο ενημέρωσης (briefing) για να λάβουν τις οποιοσδήποτε διευκρινίσεις σε σχέση με τα αποτελέσματα ή τις επιδόσεις τους. Οι οδηγοί σε αυτή τη φάση παίρνουν τις επίσημες διευκρινίσεις από τους βαθμολογητές. Αν κάποιος οδηγός δεν ικανοποιηθεί σε σχέση με τον αγώνα, την οργάνωση και τα αποτελέσματα μπορεί να κάνει έγγραφη αναφορά στον Αγωνοδίκη και αυτή να εξεταστεί από την ΕΠΑ. Αναφορά κατά της βαθμολογίας δεν αλλάζει τα αποτελέσματα του αγώνα, αλλά μπορεί να επηρεάσει την αξιολόγηση των βαθμολογητών από την ΟΜΑΕ.

Κανένας άλλος σχολιασμός αποτελεσμάτων σε δημόσια fora και ομάδες κοινωνικής δικτύωσης δεν επιτρέπεται σε αθλητές, βαθμολογητές και οργανωτική επιτροπή του αγώνα.

Ο αμοιβαίος σεβασμός της διαδικασίας είναι απαραίτητη προϋπόθεση ανάπτυξης του χώρου και εφόσον υπάρχει η δυνατότητα της αναφοράς, κάθε αθλητής μπορεί να επικοινωνήσει με την ΕΠΑ που θα αξιολογήσει το θέμα.

Έχει αποδειχθεί ότι οποιοσδήποτε περαιτέρω σχολιασμός σε αυτά, τα τόσο εξειδικευμένα θέματα βαθμολόγησης, μόνο προβλήματα μπορεί να δημιουργήσει και να αποπροσανατολίσει τους αθλητές και το κοινό από την κατανόηση ενός αγώνα.

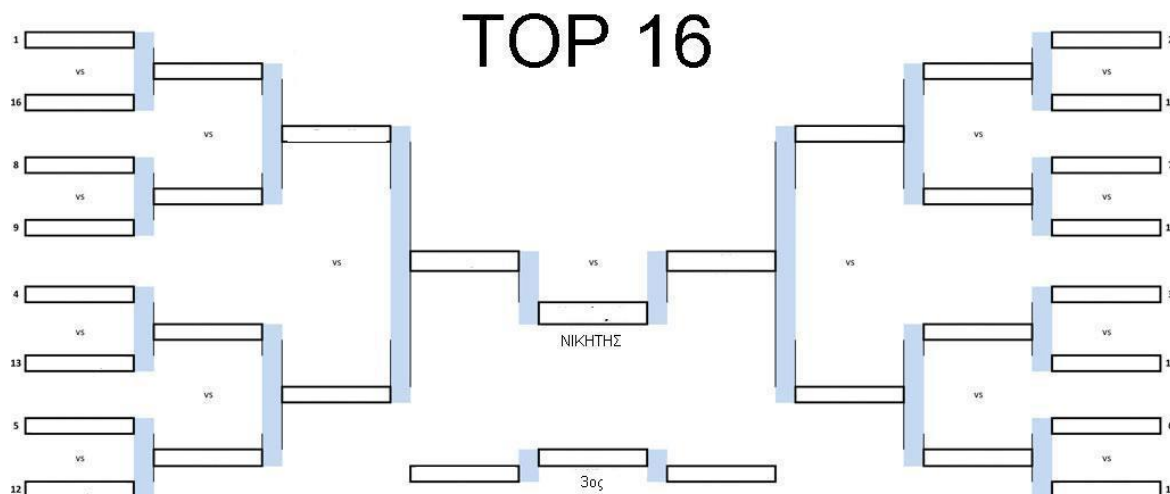
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΣΧΑΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Οι σχάρες εκκίνησης είναι τυποποιημένες σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Κανένας οδηγός με μηδενική βαθμολογία δε μπορεί να προκριθεί στα διπλά περάσματα.
 Η σειρά είναι 32-16-8-4-2, ή 24-16-8-4-2 ή 16-8-4-2.

TOP 16

Η Σκάλα Top 16 χρησιμοποιείται για έως 16 συμμετέχοντες, που εκκινούν τα βαθμολογημένα περάσματα.



TOP 24

Η Σκάλα Top 24 χρησιμοποιείται για έως 31 συμμετέχοντες, που εκκινούν τα βαθμολογημένα περάσματα.



TOP 32

Η Σκάλα Top 32 χρησιμοποιείται για περισσότερες από 32 συμμετοχές, που εκκινούν τα βαθμολογημένα περάσματα.



28. ΕΠΑΘΛΑ

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι κύπελλα για τους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας. Οι οργανωτές μπορούν να αθλοθετήσουν και άλλα έπαθλα πέρα από τα παραπάνω. Όλα τα έπαθλα που θα απονεμηθούν θα αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΠΛΑΓΙΟΛΙΣΘΗΣΗΣ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ 2018

Στον ΓΚ πλαγιολίσθησης μονών περασμάτων, ισχύουν όλοι οι παραπάνω όροι και κριτήρια βαθμολόγησης με τις εξής εξαιρέσεις:

- 1) Το αυτοκίνητο συνιστάται να διαθέτει κλωβό ασφαλείας
- 2) Το αυτοκίνητο μπορεί να διατηρήσει το κάθισμα και τις ζώνες του κατασκευαστή
- 3) Το αυτοκίνητο να τηρεί τον τεχνικό κανονισμό πλαγιολίσθησης μονών περασμάτων 2018.
- 4) Ο οδηγός που λαμβάνει μέρος σε αγώνα πλαγιολίσθησης μονών περασμάτων, μπορεί να λάβει μέρος στην ίδια μέρα και στον αγώνα διπλών περασμάτων, αρκεί ο οδηγός και το αυτοκίνητο να τηρούν τις προδιαγραφές για την κάθε διαδικασία αγώνα.
- 5) Οδηγοί που έχουν καταταγεί στις 8 πρώτες θέσεις σε τελική βαθμολογία αγώνα του ΠΠΔ διπλών περασμάτων (PRO) από του 2015 και μετά, δεν μπορούν να λάβουν μέρος στο κύπελο μονών περασμάτων (Street legal) του Πανελληνίου Κυπέλου 2018.
- 6) Μπορεί η διαδρομή του αγώνα να είναι διαφορετική και μικρότερης δυσκολίας από αυτή που θα διεξαχθεί ο αγώνας των διπλών περασμάτων.
- 7) Δεν υπάρχει διαδικασία διπλών μαχών για την τελική κατάταξη.

29. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ ΜΟΝΩΝ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Ο αγώνας των μονών πάει με την ίδια διαδικασία με τον αγώνα των διπλών μέχρι και το τέλος τους 2^{ου} σκέλους των μονών βαθμολογημένων περασμάτων.

Η διαδικασία του 3^{ου} σκέλους είναι η εξής:

Μετά την κατάταξη των οδηγών στα μονά βαθμολογημένα περάσματα, οι 16 καλύτεροι οδηγοί θα κληθούν να κάνουν μάχες μονών περασμάτων, σύμφωνα με την σχάρα του top 16, δηλαδή ο 1^{ος} με τον 16^ο κτλ.

1) Οι οδηγοί θα πραγματοποιήσουν ένα βαθμολογημένο πέρασμα και ο οδηγός με την καλύτερη βαθμολογία από τους 2, περνάει στην επόμενη φάση. Κατά τα πρότυπα των διπλών περασμάτων, μοιράζονται 10 βαθμούς και οι βαθμολογίες τους θα έχουν για παράδειγμα τη μορφή 3-7, 5-5, 8-2 κοκ.

2) Σε περίπτωση ισοβαθμίας θα γίνει άλλη μία μάχη, με ένα μονό πέρασμα ανά οδηγό.

3) Ο 1^{ος} στον αγώνα κατατάσσεται νικητής του τελικού. 2^{ος} ο χαμένος του τελικού. 3^{ος} κατατάσσεται ο νικητής του μικρού τελικού, ενώ ο χαμένος βγαίνει 4^{ος}.

4) Οι θέσεις 5 – 8 καθορίζονται από τους χαμένους της φάσης των 8 οδηγών και η κατάταξή τους προκύπτει από την μεταξύ τους επίδοση στα μονά βαθμολογημένα.

Δηλαδή 5^{ος} είναι ο οδηγός που δεν πέρασε στη φάση των 4 και είχε την ψηλότερη βαθμολογία στα βαθμολογημένα. 6^{ος} είναι ο οδηγός που δεν πέρασε στη φάση των 4 και είχε τη δεύτερη ψηλότερη βαθμολογία στα βαθμολογημένα κ.λπ.

5) Οι θέσεις 9 – 16 καθορίζονται από τους χαμένους της φάσης των 16 οδηγών με την μεταξύ τους βαθμολογία στα βαθμολογημένα περάσματα.

30. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Για την κατάρτιση των κανονισμών αυτών λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα λήφθηκε υπόψη ο Κανονισμός Αγώνων Drift της Αυστραλίας, όπου εξελίσσεται παρόμοιο πρωτάθλημα από το 2015, ο οποίος προσαρμόστηκε σε ορισμένες λεπτομέρειες του στα Ελληνικά δεδομένα όπως αυτό προβλέπεται και στους υπάρχοντες διεθνείς κανονισμούς.