

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΤΟΥ ΑΘΛΗΜΑΤΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ
ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗΣ
DRAG RACING
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
2019**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)



Περιεχόμενα

1. Οργάνωση Αγώνα.....	4
1.1 Ανακοίνωση Αγώνα	4
1.2 Εφαρμογή	4
1.3 Ερμηνεία.....	4
1.4 Συμπληρωματικός Κανονισμός του Αγώνα.....	4
1.5 Επίσημες Συμμετοχές του Αγώνα κι Αποστολή τους στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ	4
1.6 Αποποίηση Ευθύνης.....	4
2. Γενική Περιγραφή Αγώνα.....	5
2.1 Ορισμός - Τι είναι ένας αγώνας Drag Racing.	5
2.2 Πίστα – Διαστάσεις - Οριοθέτηση Αγωνιστικού Χώρου	5
2.2.1 Προτεινόμενες Διαστάσεις.....	5
2.2.2. Περιοχή Έκτακτης Επιβράδυνσης (Προαιρετική)	5
2.2.3 Προστασία Θεατών, Κριτών και Δημοσιογράφων	6
2.2.4 Σηματοδότηση της Εκκίνησης	7
2.2.5 Σηματοδότηση του Τερματισμού.....	7
2.2.6 Σηματοδότηση μετά τον Τερματισμό.....	8
2.2.7 Υποχρεώσεις Οδηγού Μετά τον Τερματισμό.....	8
2.2.8 Προέγκριση Πίστας.....	8
2.2.9 Μηχανισμός Έκτακτης Ειδοποίησης	9
2.3 Νοσοκομειακά και Πυροσβεστικά Οχήματα	9
2.4 Κριτές.....	9
2.5 Τεχνικοί Έφοροι.....	9
2.6 Περί Χρονομέτρησης	9
2.6.1 Γενικά.....	9
2.6.2 Περιγραφή εξοπλισμού.....	9
2.6.2.1 Tree (Δέντρο).....	9
2.6.2.2 Ακρίβεια	10
2.6.2.3 Φωτοκύτταρα	10
2.6.3 Θέση Κουβουκλίου Χρονομέτρησης	11
2.7 Αυτοκίνητα που Γίνονται Δεκτά	11
2.8 Κατηγορίες, Ομάδες, Κλάσεις και Υποκλάσεις	11
2.9 Δικαιούμενοι Συμμετοχής	11
2.10 Δηλώσεις Συμμετοχής – Εγγραφές – Προθεσμίες	11
2.11 Παράβολα Συμμετοχής - Ασφάλιση	12
2.12 Τροποποιήσεις του Συμπληρωματικού Κανονισμού	12
2.13 Ερμηνεία των Κανονισμών.....	12
2.14 Σειρά Εκκίνησης, Πινακίδες, Αριθμοί Συμμετοχής.....	13
2.15 Διαφημίσεις.....	13
2.16 Προγραμματισμός Διαδικασιών μέχρι την Έναρξη του Αγώνα	13
2.16.1 Αρχικός Τεχνικός Έλεγχος.....	13

2.16.2 Διοικητικός Έλεγχος.....	14
2.16.3 Briefing	14
2.16.4 Εκλογή Εκπροσώπων Οδηγών.....	15
2.17 Τεχνικός Έλεγχος μετά από κάθε σκέλος	15
2.18 Έλεγχος Καυσίμου	15
2.19 Ελάχιστα Μέτρα Ασφαλείας Οχήματος και Οδηγού	16
2.20 Είδη Περσμάτων.....	16
2.20.1 Ελεύθερα Μη Χρονομετρημένα.....	17
2.20.2 Ελεύθερα Χρονομετρημένα	17
2.20.3 Προκριματικά	17
2.20.4 Κόντρες.....	17
2.21 Διεξαγωγή του Αγώνα – Αριθμός και Είδη Περσμάτων	18
2.22 Είδη Ladders	18
2.22.1 Pro Ladders.....	18
2.22.2 Sportsman Ladders.....	18
2.23 Burn Out (Ζέσταμα ελαστικών).....	18
2.24 Γραμμή Ετοιμότητας (Blue Line)	19
2.25 Στήσιμο	19
2.26 Εκκίνηση	19
2.26.1 Σημαντικές Πληροφορίες για τη Διαδικασία Εκκίνησης.....	19
2.26.1.1 Σύστημα Εκκίνησης Pro Tree.....	20
2.26.1.2 Σύστημα Εκκίνησης Sportsman Tree.....	20
2.26.2 Κόκκινο Φως.....	20
2.26.3 Μη Καταγραφή του Περάσματος.....	20
2.26.4 Τεχνικές Τοποθέτησης κι Εκκίνησης	20
2.27 Επιλογή Λωρίδας στις Κόντρες.....	20
2.28 Αλλαγή Κλάσης κατά τη Διάρκεια του Αγώνα	20
2.29 Αποκλεισμός, Παύση, Αποβολή, Ποινή, Επανάληψη	20
2.30 Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης (PARC FERME).....	21
2.31 Τελικός Τεχνικός Έλεγχος	21
2.32 Ενστάσεις – Εφέσεις.....	22
2.33 Ανακήρυξη Νικητών	22
2.34 Κατατάξεις κι Ανακοίνωση Αποτελεσμάτων	22
2.35 Έπαθλα	23
2.36 Απονομή	23
2.37 Υποχρεώσεις του Διοργανωτή μετά την Απονομή.....	23
2.38 Πανελλήνια Ρεκόρ – Ρεκόρ Πίστας	24
2.39 Σύστημα Βαθμολογίας κι Απονομής Τίτλων	24
2.40 Είδη Αγώνων Drag Racing.....	24
2.41 Διεθνής Κανονισμός που Λήφθηκε Υπόψη & Ισχύς του Παρόντος Κανονισμού.....	25
Παραρτήματα	26
Παράρτημα 1 – Πίνακας Πρόκρισης σε Κόντρες.....	26

1. Οργάνωση Αγώνα

1.1 Ανακοίνωση Αγώνα

Η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ προκηρύσσει το Πρωτάθλημα, τα Κύπελλα και Έπαθλα Drag Racing 2019. Οι αγώνες Drag Racing θα διεξάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις:

- Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.
- Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΟΜΑΕ και των Εγκυκλίων της.
- Του Γενικού Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα.
- Του Τεχνικού κανονισμού αγώνων Drag Racing.

1.2 Εφαρμογή

- 1.1.1 Μόνον η ΕΠΑ μπορεί να δώσει άδεια σε θέματα που αφορούν αυτούς τους κανονισμούς. Κάθε παράβαση αυτών των κανονισμών θα αναφέρεται στους Αγωνοδίκες που μπορεί να εφαρμόσουν μία ποινή όπως αναφέρεται στα άρθρα 152 και 153 του ΕΑΚ. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται στον κανονισμό θα ελέγχεται από τους Αγωνοδίκες, που έχουν τη αρμοδιότητα να αποφασίσουν (άρθ. 141 του ΕΑΚ).
- 1.1.2 Ο Αλυτάρχης είναι επιφορτισμένος με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα 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.
- 1.1.3 Οτιδήποτε δεν αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό ότι επιτρέπεται, απαγορεύεται.

1.3 Ερμηνεία

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

1.4 Συμπληρωματικός Κανονισμός του Αγώνα

Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού και των παραρτημάτων του, υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ τουλάχιστον 6 εβδομάδες 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 οποίον 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.

1.5 Επίσημες Συμμετοχές του Αγώνα κι Αποστολή τους στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

Για την καταγραφή των συμμετοχών του αγώνα, ο Διοργανωτής θα χρησιμοποιεί αποκλειστικά το ηλεκτρονικό σύστημα που διατίθεται (e-oma-e-epa.gr/RaceList.aspx). Μετά την οριστικοποίηση των συμμετοχών, οι ορισμένοι (βάσει Συμπληρωματικού Κανονισμού) Τεχνικοί Έφοροι ενημερώνονται αποκλειστικά από το ίδιο ηλεκτρονικό σύστημα.

1.6 Αποποίηση Ευθύνης

Στη δήλωση συμμετοχής πρέπει να αναφέρεται 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 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 σύμβασης 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.»

2. Γενική Περιγραφή Αγώνα

2.1 Ορισμός - Τι είναι ένας αγώνας Drag Racing.

Ο αγώνας Drag Racing είναι ένας διαγωνισμός επιτάχυνσης από στάση, σε ευθεία διαδρομή, μεταξύ δύο οχημάτων και για συγκεκριμένη και ορισμένη εξ' αρχής απόσταση. Τα αποδεχόμενα μήκη γι' αυτή την απόσταση είναι:

- 402,336 μέτρα (1/4 του μιλίου ή 1320 πόδια) ή
- 304,80 μέτρα (1000 πόδια) ή
- 201,168 μέτρα (1/8 του μιλίου ή 660 πόδια).

Ο διαγωνισμός εκκινεί μέσω μιας ηλεκτρονικής συσκευής που συχνά αποκαλείται "Tree". Με την εκκίνηση από την γραμμή αφετηρίας, κάθε διαγωνιζόμενος ενεργοποιεί το 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.

2.2 Πίστα – Διαστάσεις - Οριοθέτηση Αγωνιστικού Χώρου

Οι αγώνες διεξάγονται σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες.

2.2.1 Προτεινόμενες Διαστάσεις

Το προτεινόμενο συνολικό μήκος της πίστας είναι:

Διαγωνιζόμενη Απόσταση	Προτεινόμενο Συνολικό Μήκος Πίστας
402,336 μέτρα	900 μέτρα
304,80 μέτρα	700 μέτρα
201,168 μέτρα	500 μέτρα

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΠΙΣΤΑΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

Το συνολικό μήκος της πίστας περιλαμβάνει τις περιοχές:

- Burn Out
- Επιτάχυνσης
- Επιβράδυνσης
- Έκτακτης Ανάγκης

Το συνολικό μήκος της πίστας μπορεί να είναι και μικρότερο, αρκεί η πίστα να έχει ελεγχθεί από τους αρμόδιους εφόρους της ομοσπονδίας και να έχει λάβει σχετική έγκριση. Το προτεινόμενο συνολικό μήκος της πίστας μπορεί να τροποποιείται ανάλογα με τις ειδικές απαιτήσεις που ενδεχομένως να διαμορφωθούν από σημαντικές επιδόσεις οχημάτων.

Το προτεινόμενο πλάτος της πίστας είναι μεγαλύτερο ή ίσο των 20 μέτρων ενώ δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 15,2 μέτρων.

2.2.2. Περιοχή Έκτακτης Επιβράδυνσης (Προαιρετική)

Για την Περιοχή Έκτακτης **Επιβράδυνσης** προτείνονται τα ακόλουθα μέτρα:

- Αμμοπαγίδα από ειδικό χαλίκι. Το χαλίκι πρέπει να είναι 'χτενισμένο' και να εμφανίζει κυματισμούς.

- Ειδικό Δίχτυ το οποίο θα είναι καλά προσδεμένο στις δύο άκρες (δεξιά κι αριστερά) του διαδρόμου, ενώ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ θα είναι βυθισμένο τουλάχιστον μισό μέτρο μέσα στην αμμοπαγίδα.
- Ένας μεγάλος κι ευκρινής στόχος (ομόκεντρος κύκλος) τοποθετημένος στη μέση του Ειδικού Διχτυού, για να βοηθά τον οδηγό να στοχεύει το κέντρο που προσφέρει τη μέγιστη απορροφητικότητα της κρούσης.
- Στο τέλος της Περιοχής Έκτακτης **Επιβράδυνσης**, συνδυασμός α) ελαστικών δεμένων μεταξύ τους κατακόρυφα και οριζόντια, **σε ομάδες, με ή χωρίς κενά μεταξύ τους** β) άλλων απορροφητικών υλικών επενδυμένων εξωτερικά με καλής ποιότητας ελαστικό. Το ύψος των υλικών αυτών προτείνεται να αυξάνει προοδευτικά και να φτάνει τα τρία μέτρα ύψος.

Η περιοχή αυτή πρέπει να ελέγχεται και να εγκρίνεται από τον παρατηρητή ασφαλείας του αγώνα.

2.2.3 Προστασία Θεατών, Κριτών και Δημοσιογράφων

Προτείνεται η δημιουργία ειδικών περιοχών στα πλευρικά όρια του Burn Out, για εξυπηρέτηση των αναγκών των δημοσιογράφων και φωτογράφων με ταυτόχρονη απαγόρευσή τους από την περιοχή του Burn Out.

Πρόβλεψη πρέπει να υπάρχει για την επαρκή προστασία όλων όσων βρίσκονται παραπλεύρως της πίστας (θεατών, κριτών κ.λπ.) αλλά και των αγωνιζομένων. Θεατές (όρθιοι ή σε κερκίδες) επιτρέπονται μέχρι τα 100 μέτρα από το σημείο της εκκίνησης.

Για την προστασία αυτή απαιτούνται σταθερά συνεχόμενα (χωρίς κενό) προστατευτικά εμπόδια ελάχιστου ύψους 80 εκ. Τέτοια εμπόδια είναι τατσιμεντένια τοιχία. Σε περίπτωση χρήσης οικοδομικών σάκων, γεμισμένων με άμμο ή χώμα, **απαιτείται η ταυτόχρονη τοποθέτηση πλαστικών jerseys γεμισμένων με νερό ή άμμο, εμπρός από τους οικοδομικούς σάκους (προς την πλευρά της πίστας). Τα jerseys πρέπει να είναι δεμένα μεταξύ τους με τις ειδικές υποδοχές που φέρουν για το σκοπό αυτό. Τα προστατευτικά αυτά εμπόδια πρέπει να βρίσκονται εκατέρωθεν των διαδρόμων στα όρια των λωρίδων επιτάχυνσης (επάνω στην άσφαλτο ή στοτσιμέντο)** και σε απόσταση (κατά μήκος) τόση ώστε να προστατεύει:

- Τον αγωνιζόμενο από πρόσκρουση με βαριά αντικείμενα όπως:
 - οχήματα (πυροσβεστικά, νοσοκομειακά ή άλλα)
 - πιτς αγωνιστικών οχημάτων
 - πάρκινγκ οχημάτων θεατών
 - **δρόμο επιστροφής αγωνιστικών οχημάτων**
 - καντίνες
 - WC
 - μικροφωνικές εγκαταστάσεις
 - εγκαταστάσεις νυχτερινού φωτισμού
 - βάσεις για πανό, σημαίες και λοιπά διαφημιστικά αντικείμενα
 - λοιπά βαριά κι επικίνδυνα αντικείμενα
 - **δέντρα**
 - **κ.ο.κ.**
- Ανθρώπους από τυχόν οχήματα που ξεφύγουν από τα όρια της πίστας ενώ αγωνίζονται όπως:
 - θεατές που κάθονται σε κερκίδες
 - θεατές όρθιοι
 - θεατές που βρίσκονται στο πάρκινγκ τους (σε περίπτωση που το πάρκινγκ θεατών βρίσκεται δίπλα στην πίστα)
 - θεατές που βρίσκονται στα πιτς (σε περίπτωση που τα πιτς βρίσκονται δίπλα στην πίστα)
 - δημοσιογράφους και φωτογράφους
 - κριτές, εφόρους και λοιπό προσωπικό που εργάζεται στη διοργάνωση ή εκπροσωπεί την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
 - **σημεία διέλευσης ανθρώπων**

Συνοπτικά, οτιδήποτε υπάρχει δεξιά κι αριστερά της διαδρομής, πρέπει να προστατεύεται από τα προστατευτικά εμπόδια, διαφορετικά δεν επιτρέπεται να υπάρχει εκεί.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Μετά την κάλυψη των ανωτέρω, και για όσο μήκος της διαδρομής δεν υπάρχουν τα ανωτέρω τοιχία, πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστο 50 (πενήντα) μέτρα δεξιά κι αριστερά της διαδρομής (λωρίδων επιτάχυνσης) ελεύθερη επιβραδυντική επιφάνεια με γρασίδι ή άμμο, χωρίς εμπόδια.

Επιπλέον, δεξιά αριστερά και πίσω από τα προστατευτικά πρέπει να υπάρχει ικανή περίφραξη η οποία θα εμποδίσει τους θεατές να εισέλθουν στον αγωνιστικό χώρο και θα οριοθετήσει την περιοχή που επιτρέπεται η πρόσβαση τους. Η περίφραξη μπορεί να είναι κινητή ή μόνιμη. Παράδειγμα κινητής περίφραξης είναι κάγκελα ελάχιστου ύψους 1,5 μ. Η τοποθέτηση της περίφραξης πρέπει να σχηματίζει ένα τόξο που θα ξεκινάει με τη γωνία του στην εκκίνηση.

Πιο αναλυτικά, στην εκκίνηση τα κάγκελα μπορεί να είναι το ελάχιστο 2 μέτρα μακριά από τα προστατευτικά. Κάθε 6 μέτρα που απομακρυνόμαστε από την εκκίνηση, θα μεγαλώνει κατά 1 μέτρο η απόσταση της περίφραξης από τα προστατευτικά. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει αναλυτικά τις αποστάσεις.

Απόσταση από Εκκίνηση	Απόσταση Κάγκελων Οριοθέτησης από Προστατευτικά
0 μέτρα	2 μέτρα
6 μέτρα	3 μέτρα
12 μέτρα	4 μέτρα
18 μέτρα	5 μέτρα
36 μέτρα	8 μέτρα
60 μέτρα	12 μέτρα
102 μέτρα	19 μέτρα

ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΓΚΕΛΩΝ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ

2.2.4 Σηματοδότηση της Εκκίνησης

Ο χώρος της εκκίνησης πρέπει να είναι ευκρινώς σηματοδοτημένος.

2.2.5 Σηματοδότηση του Τερματισμού

Ο τερματισμός πρέπει να σηματοδοτείται ευκρινώς χωρίς να μειώνεται η ασφάλεια των αγωνιζομένων.

Εάν στην πίστα υπάρχουν πλευρικά τοιχία, δεξιά και αριστερά, τοποθετείται πανό που αναγράφει "ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ" και του οποίου οι βάσεις βρίσκονται πίσω από τα τοιχία (έξω από την πίστα, προστατευμένα).

Διαφορετικά, τοποθετούνται κορύνες πλαστικές ή/και, ταμπέλες από αφρολέξ ή/και ευλύγιστες πλαστικές (ή τύπου beach flag) σημαίες, δεξιά και αριστερά, ώστε τυχόν πρόσκρουση αγωνιζομένου σε αυτά δεν θα επιφέρει κανένα τραυματισμό ή ζημιά. Σε περίπτωση ανάγκης χρήσης βάσεων με νερό ή χώμα για την υποστήριξη των ανωτέρω σημαιών, οι βάσεις αυτές πρέπει να είναι τοποθετημένες μέσα στο έδαφος και να μην προεξέχουν.

Προτείνεται η χρήση Ultra-Bright Led, στο τα οποία θα αναβοσβήνουν συνεχώς.

2.2.6 Σηματοδότηση μετά τον Τερματισμό

Μετά τον τερματισμό πρέπει να υπάρχουν κορύνες ανά 10 μέτρα που θα σηματοδοτούν τον διαχωρισμό των διαδρόμων και ταμπέλες από ελαφρύ υλικό, δεξιά αριστερά του διαδρόμου και σε τουλάχιστον 10 μέτρα απόσταση από το όριο των διαδρομών (εφ' όσον δεν υπάρχουν προστατευτικά τοιχία), με αναγραφή της απόστασης ανά 100μ μέχρι το σημείο 000μ του τέλους της διαδρομής. Μετά τα 000μ θα υπάρχει σαφής σήμανση για την κατεύθυνση των αγωνιζομένων έξω από τον διάδρομο διαγωνισμού.

Προσοχή: Σε περίπτωση που η πίστα δεν διαθέτει διάδρομο επιστροφής προστατευμένο και διαφορετικό από κύριο διάδρομο διαγωνισμού, τότε τα οχήματα θα συγκεντρώνονται ανά 10 σε χώρο εκτός της ευθείας και μετά το σημείο 000μ, με ικανή προστασία από σύγκρουση και θα οδηγούνται με συνοδευτικό όχημα του διοργανωτή στα πιτς.

2.2.7 Υποχρεώσεις Οδηγού Μετά τον Τερματισμό

Μετά τον τερματισμό ο οδηγός πρέπει υποχρεωτικά να μπει σε φάση επιβράδυνσης. Μη συμμόρφωση με αυτό θα του επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

Αυτοκίνητα που κινούνται με ταχύτητα πάνω από 50km/h μετά την ταμπέλα των 100μ πριν το τελευταίο σημείο του διαδρόμου επιβράδυνσης θα δέχονται ποινή από τους Αγωνοδίκες.

2.2.8 Προέγκριση Πίστας

Όλες οι πίστες που φιλοξενούν αγώνες Drag Racing, θα παίρνουν έγκριση από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, τόσο για τα μέτρα προστασίας των αγωνιζομένων, όσο και των θεατών αλλά και των λοιπών συμμετεχόντων (δημοσιογράφων, φωτογράφων κ.λπ.)

Πιο συγκεκριμένα, τουλάχιστον ένα (1) μήνα πριν την ημερομηνία διεξαγωγής του αγώνα, ο διοργανωτής θα αποστέλλει email στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ με την κάτοψη του χώρου που πρόκειται να διοργανωθεί ο αγώνας. Προτείνεται η χρήση του Google Earth με επιπλέον επεξεργασία για την αποτύπωση της πλήρους χωροθέτησης του χώρου η οποία περιλαμβάνει:

- τον αγωνιστικό χώρο
- την περίφραξη του αγωνιστικού χώρου
- τα σημεία εισόδου κι εξόδου των αγωνιστικών οχημάτων στον αγωνιστικό χώρο
- τη διαδρομή
- τη φορά του αγώνα
- το διάδρομο επιστροφής (αν υπάρχει)
- τα πιτς
- το χώρο προ-εκκίνησης (είναι ο χώρος πριν το Burn out)
- το χώρο Burn out
- την εκκίνηση
- τον τερματισμό (σημείο έναρξης υποχρεωτικής επιβράδυνσης)
- το τέλος του διαδρόμου (σημείο λήξης της υποχρεωτικής επιβράδυνσης)
- το χώρο έκτακτης επιβράδυνσης (αν υπάρχει)
- τις θέσεις του νοσοκομειακών και πυροσβεστικών οχημάτων
- τα εξτρά σημεία εξόδου των νοσοκομειακών και πυροσβεστικών οχημάτων από την πίστα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης
- τις θέσεις των κερκίδων,
- τις θέσεις των όρθιων θεατών,
- τους επισκέψιμους χώρους από τους θεατές
- τις θέσεις των WC των θεατών, οδηγών και οργάνωσης
- τις θέσεις των καντινών των θεατών, οδηγών και οργάνωσης
- το χώρο πάρκινγκ των θεατών
- τους επισκέψιμους χώρους από τους δημοσιογράφους και φωτογράφους
- τα paddocks

- τη γραμματεία του αγώνα
- το χώρο του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου
- το χώρο park ferme
- ό,τι άλλο τοποθετείται στον χώρο τέλεσης του αγώνα.

2.2.9 Μηχανισμός Έκτακτης Ειδοποίησης

Προτείνεται η χρήση ασύρματου συστήματος έκτακτης ειδοποίησης για την έγκαιρη ειδοποίηση οδηγών που, ενώ έχουν ήδη ξεκινήσει ένα πέρασμα, κάτι σοβαρό παρουσιάστηκε.

Το σύστημα αυτό μπορεί να αποτελείται από φάρους, τοποθετημένους στα 100, 200, 300 και 400 μέτρα, στις άκρες της πίστας, πίσω από τα προστατευτικά εμπόδια, καθώς και από ασύρματα χειριστήρια που θα έχουν ο αφέτης, ο κριτής τερματισμού και κάποιος κριτής επιτήρησης μέσης απόστασης. Σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος, ενεργοποιούνται οι φάροι ώστε να μπορούν να ειδοποιηθούν οι αγωνιζόμενοι και να επιβραδύνουν εγκαίρως.

2.3 Νοσοκομειακά και Πυροσβεστικά Οχήματα

Ο αγώνας δεν μπορεί να ξεκινήσει ή να συνεχίζεται εάν δεν παρίστανται τα απαραίτητα νοσοκομειακά και πυροσβεστικά οχήματα:

- ένα τουλάχιστον πυροσβεστικό όχημα με εργαλεία απεγκλωβισμού και υλικά κατάσβεσης πυρκαγιάς από καύσιμα.
- μια τουλάχιστον κινητή μονάδα τύπου ΕΚΑΒ για τους πρώτους 90 οδηγούς (όχι συμμετοχές, διότι ένας οδηγός μπορεί να τρέχει σε πολλές κλάσεις). Αν οι οδηγοί φτάσουν τους 91, απαραίτητο δεύτερο απλό ασθενοφόρο. Όταν φτάσουν τους 181, απαραίτητο τρίτο απλό ασθενοφόρο κ.ο.κ. Ο αριθμός των οδηγών αφορά συνολικά τις συμμετοχές ενός αγώνα, είτε οι συμμετοχές αυτές ανήκουν στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ είτε στην ΑΜΟΤΟΕ (π.χ. αναβάτες). Έτσι, ένας αγώνας με 100 οδηγούς (60 αυτοκινήτων και 40 μοτοσυκλετών) απαιτεί, από πλευράς ΕΠΑ/ΟΜΑΕ) δεύτερο απλό ασθενοφόρο.

2.4 Κριτές

Σε αγώνες Drag Racing **προτείνονται** οι κάτωθι κριτές:

- Κριτής διαχωρισμού διαδρόμων
- Κριτής ταυτοπροσωπίας αγωνιζομένων
- Κριτής εισόδου στο χώρο εκκίνησης
- Κριτής επιτήρησης της εκκίνησης
- Κριτής στο σημείο 000μ στους διαδρόμους επιβράδυνσης των οχημάτων
- Κριτής επιτήρησης των διαδρομών επιτάχυνσης, από το χώρο εκκίνησης μέχρι το σημείο 000μ

2.5 Τεχνικοί Έφοροι

Για κάθε 30 οχήματα, απαιτείται ένας Τεχνικός Έφορος, με ανώτατο όριο τους 5 **(και ελάχιστο όριο τους 2 στους πρωταθλητικούς αγώνες)**.

2.6 Περί Χρονομέτρησης

2.6.1 Γενικά

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στους αγώνες Drag Racing παίζει πολύ σημαντικό ρόλο ο χρόνος αντίδρασης του οδηγού, από τη στιγμή που θα δει το πράσινο φως μέχρι την ώρα που θα ξεκινήσει το όχημά του. Το σύγχρονο σύστημα χρονομέτρησης, που συχνά αναφέρεται κι ως "Tree", είναι προϊόν συνεχούς εξέλιξης, σχεδιασμένο ώστε να παρέχει σε κάθε διαγωνιζόμενο την δικαιότερη εκκίνηση.

2.6.2 Περιγραφή εξοπλισμού

2.6.2.1 Tree (Δέντρο)

Το δέντρο διαθέτει μια σειρά κάθετων φώτων, παρέχοντας οπτικώς την αντίστροφη μέτρηση για κάθε οδηγό. Πιο συγκεκριμένα, επάνω στο "tree" διαθέτει για κάθε λωρίδα:

- δύο (2) μικρά λευκά φώτα (ή ένα μεγάλο λευκό) για το Pre-Stage
- δύο (2) μικρά λευκά φώτα (ή ένα μεγάλο λευκό) για το Stage
- τρία (3) πορτοκαλί φώτα,
- ένα (1) πράσινο φως,
- ένα (1) κόκκινο,
- ένα (1) μπλε (προαιρετικό) για την ακύρωση λόγω καθυστέρησης

Η απόσταση του δέντρου από τη δέσμη Guard είναι 12,20 μέτρα.

2.6.2.2 Ακρίβεια

Το σύστημα χρονομέτρησης υπολογίζει ξεχωριστά τις επιδόσεις για κάθε λωρίδα, με ακρίβεια τουλάχιστον:

- για το χρόνο: ένα χιλιοστό του δευτερολέπτου
- για την ταχύτητα: ένα εκατοστό του χιλιομέτρου ανά ώρα.

2.6.2.3 Φωτοκύτταρα

Για τον υπολογισμό των επιδόσεων, μπορεί να διαθέτει τα ακόλουθα φωτοκύτταρα:

- φωτοκύτταρο εκκίνησης και μέτρησης χρόνου αντίδρασης (pre-stage, stage, guard)

Απόσταση 18,288 μέτρα

- φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου 18,288 μέτρων (60 ft.)

Απόσταση 100,584 μέτρα

- φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου 100,584 μέτρων (330 ft.)
- φωτοκύτταρο μέτρησης ταχύτητας 100,584 μέτρων (330 ft.)

Απόσταση 201,168 μέτρα

- φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου 201,168 μέτρων (660 ft.)
- φωτοκύτταρο μέτρησης ταχύτητας 201,168 μέτρων (660 ft.)

Απόσταση 304,80 μέτρα

- φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου 304,80 μέτρων (1000 ft.)
- φωτοκύτταρο μέτρησης ταχύτητας 304,80 μέτρων (1000 ft.)

Απόσταση 402,336 μέτρα

- φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου 402,336 μέτρων (1320 ft.)
- φωτοκύτταρο μέτρησης ταχύτητας 402,336 μέτρων (1320 ft.)

Τα φωτοκύτταρα των αποστάσεων στα 100,584 μέτρα και 304,80 μέτρα, είναι προαιρετικά αλλά επιθυμητά. Σε περίπτωση ανάγκης, ο αγώνας μπορεί να συνεχιστεί και μόνο με το φωτοκύτταρο εκκίνησης (stage) και το φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου των 402,336 μέτρων (ή γενικότερα το φωτοκύτταρο μέτρησης χρόνου του τερματισμού, σε περιπτώσεις που αγώνας είναι μέχρι τα 201,168 μέτρα ή μέχρι τα 304,80 μέτρα).

Τα φωτοκύτταρα ταχύτητας, τοποθετούνται πριν τα αντίστοιχα φωτοκύτταρα χρόνου και σε απόσταση, συνήθως, από 3 έως και 30 μέτρα, ανάλογα με τις προδιαγραφές του συστήματος χρονομέτρησης και την επιλογή του υπεύθυνου χρονομέτρησης.

Στο φωτοκύτταρο εκκίνησης και μέτρησης χρόνου αντίδρασης, απαιτούνται τρεις δέσμες:

- Δέσμη Pre-Stage (υποχρεωτική)
- Δέσμη Stage (υποχρεωτική)

- Δέσμη Guard (υποχρεωτική)

Η δέσμη Pre-Stage απέχει συνήθως 17,78 εκατοστά (7 ίντσες) πριν τη δέσμη Stage. Η μόνη χρήση της δέσμης Pre-Stage είναι να ενημερώνει τον αγωνιζόμενο, ότι οι μπροστινοί τροχοί του οχήματος πλησιάζουν τη δέσμη στησίματος Stage. Η δέσμη Stage σηματοδοτεί ότι το όχημα είναι στη σωστή θέση για την εκκίνηση. Η δέσμη Guard, είτε υπάρχει είτε όχι, σημειώνεται συνήθως στα 38,1 έως 40,64 εκατοστά (15 έως 16 ίντσες) μετά τη δέσμη Stage.

Το σημείο της δέσμης Stage, είναι και η γραμμή εκκίνησης (Starting Line) ενώ όλες οι υπόλοιπες αποστάσεις των φωτοκυττάρων υπολογίζονται από το σημείο αυτό.

Η ύπαρξη της δέσμης guard ενισχύει τις δυνατότητες χρονομέτρησης, καλύπτοντας κάποιες σπάνιες περιπτώσεις, όπως την ύπαρξη εξάτμισης ή πλευρικής ποδιάς πολύ κοντά στο έδαφος. Η δέσμη τερματισμού τοποθετείται στην γραμμή τερματισμού. 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.

2.6.3 Θέση Κουβουκλίου Χρονομέτρησης

Η θέση του Κουβουκλίου ή Οχήματος Χρονομέτρησης στο οποίο επιβαίνουν οι χρονομέτρες ή/και άνθρωποι που περιγράφουν τον αγώνα, μπορεί να είναι αποκλειστικά στο πλάι της πίστας, σε θέση που να επιτρέπει στους Χρονομέτρες να έχουν οπτική επαφή με τα φώτα του δέντρου καθώς και τον Αφέτη. Απαγορεύεται αυστηρά η τοποθέτησή του στο μέσο των δύο λωρίδων, καθώς κάτι τέτοιο εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους και για τα στελέχη της χρονομέτρησης αλλά και τους αγωνιζόμενους.

2.7 Αυτοκίνητα που Γίνονται Δεκτά

Γίνονται δεκτά αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με τον Τεχνικό Κανονισμό Drag Racing.

2.8 Κατηγορίες, Ομάδες, Κλάσεις και Υποκλάσεις

Οι Κατηγορίες, Ομάδες, Κλάσεις και Υποκλάσεις περιγράφονται αναλυτικά στον Τεχνικό Κανονισμό Drag Racing. Όσες περιλαμβάνονται σε κάθε αγώνα, πρέπει να αναφέρονται επίσης και στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.

2.9 Δικαιούμενοι Συμμετοχής

Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει έγκυρη αγωνιστική άδεια διαγωνιζομένου, σύμφωνα με τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Ισχύουν οι ακόλουθοι περιορισμοί:

- Κάθε όχημα επιτρέπεται να λαμβάνει μέρος στον αγώνα, Πρωταθληματικό ή Drag Day, σε μία εκ των Κατηγοριών Drag (A, B, Open), ή Truck ή Κάρτ ή Index (7 - 15).
- Επιτρέπεται η διπλή συμμετοχή ενός οχήματος σε μία (1) Drag κατηγορία και σε μία (1) Index.
- Τα οχήματα των κατηγοριών Truck και Κάρτ, δεν επιτρέπεται να τρέχουν σε κατηγορίες Index, εκτός κι αν ανακοινωθούν στον συμπληρωματικό κανονισμό τους αγώνα, εκτός βαθμολογίας πρωταθλήματος, κατηγορίες Index αποκλειστικά με φορτηγά ή αποκλειστικά με καρτ.
- Κάθε οδηγός μπορεί να συμμετέχει σε όσες κλάσεις θέλει, αλλά στην ίδια κλάση μόνο μία φορά.

2.10 Δηλώσεις Συμμετοχής – Εγγραφές – Προθεσμίες

Όποιος θέλει να λάβει μέρος στον αγώνα, πρέπει να δηλώσει τη συμμετοχή του ηλεκτρονικά (e-omae-epa.gr/RaceList.aspx). Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί μέχρι την ημερομηνία που αναφέρει ο διοργανωτής στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του Αγώνα. Για τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των εγγραφών ο Οργανωτής απαραίτητα πρέπει να ακολουθεί τη σχετική Εγκύκλιο 3 της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Οι κάτοικοι των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιθυμούν να συμμετάσχουν στους ελληνικούς αγώνες επιτάχυνσης 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).

Για να συμμετάσχει ένας οδηγός στην κλάση OPEN θα πρέπει πρώτα να έχει συμμετάσχει σε δύο αγώνες στις κατηγορίες A ή B.

Μετά τη λήξη υποβολής συμμετοχών, αυτές θεωρούνται οριστικές και δεν επιτρέπεται η διόρθωσή τους (όπως πχ αντικατάσταση οχήματος κ.ο.κ).

Εάν κατά τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο ένα όχημα δεν ανταποκρίνεται στην κλάση / υποκλάση που έχει εγγραφεί, το όχημα αυτό μπορεί μετά από πρόταση των τεχνικών εφόρων και απόφαση αγωνοδίκων να μεταφερθεί στην κλάση / υποκλάση που ανταποκρίνεται ή να μην γίνει αποδεκτό.

Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου ή οδηγού εξηγώντας τους λόγους άρνησής της (ΕΑΚ Άρθρο 74). Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο το αργότερο 24 ώρες μετά το κλείσιμο των εγγραφών.

Η υποβολή 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.

Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να περιορίσει τον αριθμό των συμμετοχών ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες του αγώνα (διάρκεια ημέρας, χώρος στα πιτς, άστατος καιρός κ.λπ.).

2.11 Παράβολα Συμμετοχής - Ασφάλιση

Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με την Εγκύκλιο 3 της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Η δήλωση συμμετοχής δεν γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, τον αριθμό αγωνιστικής αδειάς και τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ή τον αριθμό αγωνιστικής πινακίδας.

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.

Τα παράβολα συμμετοχής επιστρέφονται αν η δήλωση συμμετοχής δεν γίνει δεκτή ή αν ο αγώνας ματαιωθεί.

2.12 Τροποποιήσεις του Συμπληρωματικού Κανονισμού

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.

Κάθε σχετική τροποποίηση η 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.

2.13 Ερμηνεία των Κανονισμών

- Ο Αλυτάρχης του αγώνα είναι επιφορτισμένος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των διατάξεών του κατά τη διεξαγωγή του αγώνα. Παρόλα αυτά, για κάθε σημαντική απόφαση που

χρειάστηκε να πάρει σε σχέση με την ερμηνεία του Γενικού ή του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες.

- Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες (άρθρα 171 και συνέχεια ΕΑΚ).
- 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).
- Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- Για την ακριβή ερμηνεία του κειμένου θα χρησιμοποιούνται οι λέξεις "συμμετέχων" ή "διαγωνιζόμενος" για τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα που έχουν εγγραφεί στον πίνακα συμμετεχόντων.
- Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον διαγωνιζόμενο θα δικάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι θα αποφασίζουν για κάθε ενδεχόμενη ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι αποκλεισμό.

2.14 Σειρά Εκκίνησης, Πινακίδες, Αριθμοί Συμμετοχής

- Η σειρά εκκίνησης των αυτοκινήτων θα ορίζεται από τον οργανωτή.
- Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα πάνω σε κάθε πλάι του οχήματος, ή εναλλακτικά στο πίσω ή εμπρός μέρος 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.
- Το αναγνωριστικό της ομάδας του οχήματος (Verification) πρέπει να είναι τοποθετημένο σε εμφανές σημείο.

2.15 Διαφήμισεις

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

- Να μην αντιβαίνει το περιεχόμενο τους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και τις διατάξεις της ΔΟΑ.
- Να μην προσβάλουν τα χρηστά ήθη και έθιμα.
- Να μην καλύπτουν με τις επιγραφές διαφημιστικού περιεχομένου τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες και τους αριθμούς συμμετοχής.
- Να μην εμποδίζουν την ορατότητα μέσα από όλα τα παράθυρα. (Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικής ταινίας φάρδους μέχρι 10 εκ. στο πάνω μέρος του μπροστινού παρμπρίζ και μέχρι 8 εκ. στο πάνω μέρος του πίσω παραθύρου).
- Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.
- Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα διαφήμισης του υποστηρικτή.

Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση σε αυτοκίνητο που δεν θα είναι σύμφωνο με τα παραπάνω.

2.16 Προγραμματισμός Διαδικασιών μέχρι την Έναρξη του Αγώνα

~~Αόγω της αύξησης φόρτου που επιφέρει το ζύγισμα των οχημάτων στον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο, και για οικονομία χρόνου,~~ Η διαδικασία του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου σε συνδυασμό με το Διοικητικό Έλεγχο προτείνεται να διεξάγονται παράλληλα:

2.16.1 Αρχικός Τεχνικός Έλεγχος

- Το όχημα, κατά τη διάρκεια του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου, καλό είναι να συνοδεύεται από τον μηχανικό ή άλλο μέλος της ομάδας κι όχι από τον οδηγό, έτσι ώστε ο οδηγός να μπορέσει να ολοκληρώσει παράλληλα το Διοικητικό Έλεγχο.
- Ο Αρχικός Τεχνικός Έλεγχος είναι γενικής μορφής και αφορά στους ελέγχους:
 - αγωνιστικών αδειών (**πρωτότυπες**)
 - αδειών οδήγησης (**πρωτότυπες**)
 - ορατής συμφωνίας του οχήματος με την κλάση και υποκλάση που έχει δηλωθεί,
 - συμφωνίας του οχήματος με την ταυτότητα (**ΑΤΤ**) που του έχει χορηγήσει η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ,

- δελτίων τεχνικής επίδοσης,
- κύριων οργάνων ασφαλείας,
- κ.λπ.
- Επιπλέον, το κάθε όχημα ελέγχεται ~~(και ζυγίζεται)~~ από τους τεχνικούς εφόρους του αγώνα, σε σχέση με την κλάση και υποκλάση που ο αγωνιζόμενος επιθυμεί (κι έχει δηλώσει) να αγωνισθεί. ~~Το ζύγισμα των οχημάτων μπορεί να συνεχίζεται, παράλληλα με την αγωνιστική διαδικασία, για όσο διάστημα χρειαστεί, σε περίπτωση πολλών συμμετοχών. Το ζύγισμα του κάθε οχήματος των υποκλάσεων της κατηγορίας Β είναι υποχρεωτικό και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου. Επιθυμητό αλλά όχι υποχρεωτικό είναι το ζύγισμα των οχημάτων των υπολοίπων κατηγοριών και υποκλάσεων.~~
- 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 αυτοκινήτου.
- Επιτρέπονται οχήματα με αγωνιστικές πινακίδες.
- Στα οχήματα θα χορηγείται από τον Οργανωτή ειδικό σήμα αναγνώρισης ομάδας, κλάσης και υποκλάσης (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.
- Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί επιφέρει άμεσα τον αποκλεισμό του συγκεκριμένου διαγωνιζομένου από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου διαγωνιζομένου 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 οι κανονισμοί Drag Racing (Τεχνικός, Γενικός και Συμπληρωματικός) καθώς και οι εγκύκλιοι της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Κάθε παρέκκλιση που έχει διαφύγει από την προσοχή του τεχνικού εφόρου δεν σημαίνει ότι γίνεται δεκτή. Ο αγωνιζόμενος φέρει αμέριση την ευθύνη.
- Κατά τη διάρκεια του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου, οι Τεχνικοί Έφοροι καταγράφουν και τον αριθμό πλαισίου (ή ανάλογο χαρακτηριστικό) και το συσχετίζουν με τους περιορισμούς ασφαλείας που υπάρχουν σχετικά με περάσματα κάτω από κάποια συγκεκριμένα χρονικά όρια και που ενεργοποιούν την υποχρέωση εγκατάστασης Roll Bar, Roll Cage κι ενός ή δύο αλεξίπτωτων.

2.16.2 Διοικητικός Έλεγχος

Παράλληλα με τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο, ο οδηγός απευθύνεται στη Γραμματεία για τον Διοικητικό Έλεγχο, προκειμένου να λάβει τα απαραίτητα έγγραφα κι αυτοκόλλητα.

2.16.3 Briefing

Μετά την ολοκλήρωση του Διοικητικού Ελέγχου και του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου, όλων των κλάσεων, πραγματοποιείται το Briefing. Κατά τη διάρκεια του Briefing οι Αγωνοδίκες παίρνουν υποχρεωτικά παρουσίες, σε ειδικό έντυπο και τις παραδίδουν στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Η παρουσία του οδηγού, ή σε περίπτωση ανώτερης βίας ενός εκπροσώπου του, είναι υποχρεωτική. Σε διαφορετική περίπτωση ο οδηγός μπορεί να τιμωρηθεί με αποκλεισμό ή με υψηλό χρηματικό πρόστιμο.

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

Κατά τη διάρκεια του Briefing θα πρέπει να αναφερθεί ο τρόπος διεξαγωγής του αγώνα, από την είσοδο του οχήματος στον χώρο του αναμονής εκκίνησης έως και τον χώρο στάθμευσης (pit). Ειδικότερα κατ'ελάχιστο, θα πρέπει να αναφέρεται ότι:

- κατά την είσοδο στον χώρο αναμονής ο οδηγός δεν πρέπει να εκτελεί καμιά άλλη ενέργεια, όπως ζέσταμα ελαστικών (burnout), παρά μόνον ζέσταμα του κινητήρα.

- αφού κληθεί από τα αρμόδια όργανα στον χώρο ζεστάματος ελαστικών (burnout) εκτελεί την διαδικασία αυτή **μόνον μία φορά και μόνο μετά από υπόδειξη του ΑΦΕΤΗ!**
- όταν τελειώσει η διαδικασία του ζεστάματος ελαστικών και καλεστούν οι οδηγοί να προσεγγίσουν το σημείο εκκίνησης, πρέπει ο πρώτος οδηγός, που θα προσεγγίσει, να κόψει τη δέσμη Prestage της λωρίδας που αγωνίζεται και να περιμένει τον δεύτερο οδηγό να κόψει επίσης τη δική του δέσμη Prestage. Κατόπιν, μπορεί οποιοσδήποτε να κόψει και τη δέσμη του Stage πρώτος. Όταν κόψουν και οι δύο τη δέσμη Stage ξεκινά η διαδικασία της εκκίνησης.
- εκκίνηση χωρίς την υπόδειξη του ΑΦΕΤΗ επιφέρει αυστηρή τιμωρία

2.16.4 Εκλογή Εκπροσώπων Οδηγών

Κατά τη διάρκεια των ελέγχων και πριν την έναρξη του αγώνα, οι οδηγοί εκλέγουν δύο αγωνιζομένους ή μέλη ομάδων ως Εκπροσώπους τους. Οι εκπρόσωποι αυτοί, συμπληρώνουν και υπογράφουν ειδικό έντυπο και το παραδίδουν στους Αγωνοδίκες.

Οι εκπρόσωποι έχουν την υποχρέωση να δουν, να ελέγξουν και να επιβλέψουν όλα όσα τους αφορούν και που επηρεάζουν την αγωνιστική τους διαδικασία, την παραμονή τους στην πίστα αλλά και την ασφάλειά τους. Για παράδειγμα οφείλουν:

- να ελέγξουν μαζί με τους τεχνικούς εφόρους τα θέματα ασφαλείας της πίστας
 - να περπατήσουν τη διαδρομή από την εκκίνηση έως και το τελικό σημείο 000μ
 - να ελέγξουν τη επαρκή σηματοδότηση της εκκίνησης, του τερματισμού, των σημείων εξόδου από την πίστα και τη διαδρομή επιστροφής προς τα πιτς
 - την επαρκή πλευρική κάλυψη όλων των αντικειμένων καθώς και των θεατών και λοιπών ανθρώπων (γενικά όλων όσων βρίσκονται κοντά στην πίστα και που θα πρέπει να είναι προστατευμένοι επαρκώς)
- να ελέγξουν τις θέσεις WC και καντίνας των αγωνιζομένων
- να ελέγξουν τις θέσεις της μικροφωνικής για τους αγωνιζομένους κ.λπ.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα, ό,τι πέσει στην αντίληψη κάποιου αγωνιζομένου που κρίνει ότι πρέπει να το αναφέρει στο Διοργανωτή, μπορεί και πρέπει να το αναφέρει και σε έναν από τους δύο εκπροσώπους του.

Οι εκπρόσωποι των αγωνιζομένων βρίσκονται σε συνεχή και αγαστή συνεργασία με το Αλυτάρχη και κάνουν ό,τι χρειάζεται (όπως π.χ. να ζητήσουν την προσωρινή διακοπή του αγώνα) στην περίπτωση που υποπέσει στην αντίληψή τους (ή πληροφορηθούν) για κάποιον κίνδυνο που παρουσιάστηκε, ενημερώνοντάς τον και γραπτώς.

Ο ρόλος των εκπροσώπων των αγωνιζομένων δεν είναι να ελέγχει το διοργανωτή, αλλά να τον βοηθά ώστε από κοινού να εξασφαλίζουν τη σωστή και ασφαλή διεξαγωγή του αγώνα.

2.17 Τεχνικός Έλεγχος μετά από κάθε σκέλος

Μετά την ολοκλήρωση κάθε σκέλους, μπορεί να γίνεται τεχνικός έλεγχος, ο οποίος, **μετά το πέρας του αγώνα, μπορεί να φθάσει μέχρι και τη αποσυναρμολόγηση οχήματος**. Αν η αποσυναρμολόγηση είναι αποτέλεσμα ενστάσεως ο ενιστάμενος πρέπει να καταβάλλει, εκτός από το παράβολο ενστάσεως, και το παράβολο τεχνικών εργασιών που προβλέπεται από τη σχετική εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

2.18 Έλεγχος Καυσίμου

Έλεγχος καυσίμου μπορεί να πραγματοποιηθεί ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα ή και μετά την ολοκλήρωσή του στο Park Ferme ή κατά τη διάρκεια του Τελικού Τεχνικού Ελέγχου. Αν ο έλεγχος είναι αποτέλεσμα ενστάσεως ο ενιστάμενος πρέπει να καταβάλλει το παράβολο ενστάσεως που προβλέπεται από τη σχετική εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Ο αγωνιζόμενος υποχρεούται να παραδίδει επαρκές δείγμα καυσίμου για έλεγχο.

Η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ διατηρεί το δικαίωμα να επιλέξει οποιοδήποτε εργαστήριο θεωρεί κατάλληλο για την πραγματοποίηση του σχετικού ελέγχου.

2.19 Ελάχιστα Μέτρα Ασφαλείας Οχήματος και Οδηγού

Δεν θα δοθεί εκκίνηση για τον αγώνα σε όχημα που δεν θα είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Τεχνικού Κανονισμού Drag Racing και τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους με ποινή αποκλεισμού:

- Να κατευθύνουν για οποιοδήποτε λόγο το όχημά τους αντίθετα με τη φορά του αγώνα.
- Το σπρώξιμο του οχήματος από το ίδιο τον οδηγό ή από τρίτο για οποιοδήποτε λόγο μετά την εκκίνηση, παρά μόνο για επιστροφή στα paddocks.
- Η δοκιμή στο χώρο των πιτς ή οποιοδήποτε άλλο χώρο εκτός του αγωνιστικού διαδρόμου, με αγωνιστικό ή άλλο όχημα. Εξάιρεση αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία, ο διοργανωτής έχει διαμορφώσει ειδικό χώρο δοκιμών που έχει εγκριθεί από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, ο οποίος επιτηρείται από Κριτή καθ' όλη τη διάρκεια δοκιμών, και στον οποίο οι διαγωνιζόμενοι πραγματοποιούν τις δοκιμές τους, ένας κάθε φορά και μόνο προς την κατεύθυνση απομάκρυνσης από την είσοδο στο χώρο αυτό. Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα στον ειδικό χώρο δοκιμών είναι τα 90 χ.α.ω.

Επίσης:

- Προσέλευση οδηγού ενώ έχουν αρχίσει τα περάσματα της επόμενης κλάσης επιφέρει χάσιμο του περάσματος.
- Περισσότεροι από 2 συνοδοί για κάθε όχημα στο χώρο της προ-εκκίνησης επιφέρει χάσιμο του περάσματος.
- Ο ένας από τους δύο συνοδούς μπορεί να μπει στον χώρο της προ-εκκίνησης με την απαραίτητη προϋπόθεση να φοράει γάντια εργασίας. Σε περίπτωση που και οι 2 συνοδοί περάσουν στην εκκίνηση, έστω και αν κανένας κριτής δεν τους εμποδίσει, αυτή η ενέργεια επιφέρει χάσιμο του περάσματος του οδηγού που εκπροσωπούν.
- Σε περιπτώσεις ανυπάκουων συνοδών μέχρι αυτοί να συμμορφωθούν, εκτός του πιθανού αποκλεισμού του οδηγού που εκπροσωπούν, επιβάλλεται και σταμάτημα της ροής, με αποτέλεσμα χάσιμο χρόνου και λιγότερα περάσματα από αυτά που έχουν προγραμματιστεί.
- Ο χρόνος που πρέπει τα 2 οχήματα να κλειδώσουν μετά το σήμα του αφέτη για αυτό, πρέπει να είναι μέσα σε λογικά πλαίσια και όχι πάνω από 30 δευτερόλεπτα.
- Εάν οδηγός αργήσει να εκκινήσει πάνω από 8 δευτερόλεπτα μετά το σήμα εκκίνησης που θα του δοθεί στην μεριά του ενδέχεται να μην πάρει χρόνο λόγω αυτόματου κλεισίματος της χρονομέτρησης. Σε αυτήν την περίπτωση το πέραςμα χάνεται και δεν επαναλαμβάνεται.
- Πάτημα κεντρικής γραμμής του διαδρόμου επιφέρει ακύρωση του περάσματος.
- Αλλαγή λουρίδας από την εκκίνηση έως και το σημείο εξόδου από τους διαδρόμους που είναι η πινακίδα 000μ, επιφέρει αποκλεισμό του οδηγού από την διοργάνωση.
- Ταχύτητα επιστροφής στα Paddocks πάνω από 20 χ.α.ω. επιφέρει άμεσο αποκλεισμό του οδηγού από την διοργάνωση.
- Ταχύτητα ανώτερη από 20 χλμ. μέσα στα Paddocks αλλά και οπουδήποτε αλλού από τον οδηγό ή άτομο που κατά την κρίση της διοργάνωσης πρόσκειται στην ομάδα του, επιφέρει άμεσο αποκλεισμό του οδηγού από την διοργάνωση.

2.20 Είδη Περασμάτων

Υπάρχουν τα ακόλουθα είδη περασμάτων με τις αντίστοιχες ιδιότητες:

Είδος	Λήψη Χρόνου	Ακύρωσή του λόγω "Κόκκινου"	Επηρεάζει την Κατάταξη των Προκριματικών	Μετρά σε διάφορα είδη ρεκόρ
Ελεύθερο Μη Χρονομετρημένο	Όχι	-	-	-
Ελεύθερο	Ναι	Όχι	Όχι	Ναι

Χρονομετρημένο				
Προκριματικό	Ναι	Όχι	Ναι	Ναι
Κόντρα	Ναι	Ναι	-	Ναι

2.20.1 Ελεύθερα Μη Χρονομετρημένα

Τα Ελεύθερα Μη Χρονομετρημένα μπορούν να πραγματοποιηθούν, **μετά από έγκριση του αλυτάρχη, εντός του αγωνιστικού διαδρόμου, χωρίς χρονομέτρηση, με όλες όμως τις προϋποθέσεις διεξαγωγής αγώνα (ασθενοφόρο, πυροσβεστικό, κριτές κ.λπ.)** για λόγους ρυθμίσεων, ελέγχων καταλληλότητας πίστας κ.λπ.

2.20.2 Ελεύθερα Χρονομετρημένα

Τα Ελεύθερα Χρονομετρημένα μπορούν να πραγματοποιηθούν, μετά από σύμφωνη γνώμη του **αλυτάρχη**, εντός του αγωνιστικού διαδρόμου, με τη χρήση χρονομέτρησης, για λόγους ρυθμίσεων των διαγωνιζόμενων οχημάτων αλλά και για λόγους κατάταξης αυτών σε κατηγορίες bracket ή index, στην περίπτωση που ο διοργανωτής επιλέγει αυτό τον τρόπο διαμοιρασμού τους. **Τα περάσματα της Free Pass είναι αυτού του τύπου.**

- οι επιδόσεις των περασμάτων αυτών δεν επηρεάζουν την τελική προκριματική κατάταξη.
- οι επιδόσεις των περασμάτων αυτών, τα οποία γίνονται κατά τη διάρκεια του αγώνα και **μετά από την ολοκλήρωση του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου**, είναι επίσημες αφού πραγματοποιούνται από ελεγμένα οχήματα, επίσημα δηλωμένες συμμετοχές κι επίσημη χρονομέτρηση και άρα προσμετρούν στους διάφορους τύπους ρεκόρ (προσωπικά, ρεκόρ πίστας, πανελλήνια ρεκόρ), ακόμη κι αν ο αθλητής "κοκκινήσει".

2.20.3 Προκριματικά

Τα Προκριματικά περάσματα, ορίζονται έως τέσσερα (4) και συνήθως διεξάγονται ανά ζεύγη.

- η σειρά εκκίνησης καθορίζεται από τον οργανωτή, ανάμεσα στα συμμετέχοντα οχήματα της ίδιας κλάσης και υποκλάσης και γίνονται εναλλάξ και στους δυο διαδρόμους ανάλογα με τον αριθμό συμμετοχής (μονά – ζυγά).
- οι επιδόσεις προσμετρούν στην κατάταξη των προκριματικών καθώς και στους διάφορους τύπους ρεκόρ (προσωπικά, ρεκόρ πίστας, πανελλήνια ρεκόρ) ακόμη κι αν ο αθλητής "κοκκινήσει".

2.20.4 Κόντρες

Οι κόντρες διεξάγονται με βάση τα ladders (σχάρες) που προκύπτουν από την κατάταξη των προκριματικών περασμάτων και διεξάγονται ανά ζεύγη, εκτός των περιπτώσεων BYE.

- Στις κόντρες προκρίνονται όλοι όσοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τουλάχιστον ένα προκριματικό πέρασμα.
- Στις κατηγορίες Index, εάν κάποιος δεν ολοκληρώσει κανένα πέρασμα εντός των ορίων της κατηγορίας (π.χ. χρόνος μεγαλύτερος ή ίσος των 11 δευτερολέπτων για την Index 11) τότε δεν προκρίνεται στις κόντρες.
- Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών, επιλέγεται το αντίστοιχο ladder, σύμφωνα και με τον επίσημο κανονισμό της FIA, με ανώτατο όριο συμμετοχών τις 64.
- Οι επιδόσεις προσμετρούν στους διάφορους τύπους ρεκόρ (προσωπικά, ρεκόρ πίστας, πανελλήνια ρεκόρ).
- Αν για οποιονδήποτε λόγο και οι δύο αθλητές δεν προκριθούν σε μια κόντρα, τότε κατατάσσονται σύμφωνα με τη θέση τους στα προκριματικά, ενώ ο αθλητής που θα συναντιόταν με το νικητή από αυτούς, κάνει το πέρασμά του BYE. Το ίδιο ισχύει και στον τελικό. Αν κανείς από τους δύο δεν προκριθεί, τότε 1^{ος} θεωρείται αυτός που είχε καλύτερο χρόνο στα προκριματικά.
- Στο Παράρτημα 1 παρουσιάζονται όλοι οι συνδυασμοί γεγονότων που μπορούν να προκύψουν σε μια κόντρα, καθώς και το ποιος προκρίνεται σε κάθε μια από τις περιπτώσεις αυτές.

2.21 Διεξαγωγή του Αγώνα – Αριθμός και Είδη Περασμάτων

Στην εκκίνηση κάθε αγώνα λαμβάνουν μέρος όλοι οι αγωνιζόμενοι ανά ζεύγη σε δύο έως τέσσερις προκριματικές προσπάθειες (ορίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό), με στόχο την επίτευξη του καλύτερου χρόνου και την καλύτερη και πιο προνομιούχα προκριματική κατάταξη. Η προκριματική αυτή κατάταξη επηρεάζει τον τρόπο που διασταυρώνονται μετά οι αγωνιζόμενοι στις κόντρες καθώς και την τελική βαθμολογία.

Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών οι Αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να τροποποιήσουν τον αριθμό των προκριματικών.

~~Τα περάσματα στην κλάση Free Pass είναι δύο έως τέσσερα (ορίζονται στον συμπληρωματικό κανονισμό ή και κατά τη διάρκεια του Briefing), πραγματοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για να δοκιμάσουν οι αγωνιζόμενοι τα οχήματά τους κατά τη διάρκεια του αγώνα, δεν επηρεάζουν την κατάταξη των προκριματικών και τον κόντρών και δεν ανακοινώνεται κατάταξη.~~

2.22 Είδη Ladders

Υπάρχουν δύο είδη Ladders, τα Pro και Sportsman. Οι διαφορές τους εντοπίζονται στον τρόπο με τον οποίο διασταυρώνονται οι οδηγοί, με βάση την κατάταξή τους από τα προκριματικά περάσματα.

2.22.1 Pro Ladders

Τα Pro Ladders έχουν σαν φιλοσοφία τη διασταύρωση του γρηγορότερου οδηγού με τον πιο αργό, του 2^{ου} γρηγορότερου με το 2^ο πιο αργό κ.ο.κ.

http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/ladder_Pro.pdf

2.22.2 Sportsman Ladders

Τα Sportsman Ladders έχουν σαν φιλοσοφία τη διαίρεση των οδηγών σε δύο γκρουπ δυναμικότητας. Κατόπιν, ο 1^{ος} οδηγός του γρήγορου γκρουπ διασταυρώνεται με τον 1^ο οδηγό του αργού γκρουπ, ο 2^{ος} οδηγός του γρήγορου με το 2^ο του αργού κ.ο.κ.

http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/ladder_ET_Sport.pdf

Στις κλάσεις και υποκλάσεις των κατηγοριών Open και A θα εφαρμόζεται το σύστημα Pro Ladders ενώ στις κλάσεις και υποκλάσεις των κατηγοριών B, Index, Truck και Καρτ θα εφαρμόζεται το σύστημα Sportsman Ladders.

2.23 Burn Out (Ζέσταμα ελαστικών)

Όλα τα Burn Out πριν τον αγώνα περιορίζονται σε οροθετημένους χώρους, χρησιμοποιώντας μόνο νερό. Για τα Burn Out ισχύουν οι ακόλουθοι αυστηροί κανόνες:

- ~~• τα αυτοκίνητα απαγορεύονται να εισέλθουν στην περιοχή του Burn Out αν δεν έχει καθαρίσει πλήρως ο διάδρομος της επιτάχυνσης, μέχρι την ταμπέλα 000μ στον διάδρομο επιβράδυνσης.~~
- το πέραςμα της κεντρικής γραμμής κατά την διάρκεια Burn Out δεν συνεπάγεται ακύρωση.
- κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να κρατά ή να αγγίζει το όχημα κατά τη διάρκεια των Burn Out.
- επιτρέπεται σε όλες τις κλάσεις μόνο ένα (1) Burn Out ισχύος ανά πέραςμα.
- Rolling Burn Out (διασχίζοντας το σημείο εκκίνησης) επιτρέπεται μόνο σε όσους φέρουν ειδικά ελαστικά Dragster. Σε όσους φέρουν Drag Radial ή Street Radial επιτρέπεται μόνο στατικό Burn Out ή μικρό Rolling Burn Out σε περιοχή που έχει υποδείξει ο αλυτάρχης, και πάντως πίσω από το σημείο εκκίνησης.

Μετά την ολοκλήρωση του Burn Out οι μόνες επιτρεπόμενες ενέργειες είναι:

- ευθυγράμμιση του οχήματος στη διεύθυνση της πίστας
- αφαίρεση των ασφαλειών του αλεξιπτώτου
- σκούπισμα ελαστικών (με γάντια)
- ενεργοποίηση τυχόν εξωτερικού καταγραφικού

- εφαρμογή ψυκτικού αερίου στο intercooler του οχήματος

2.24 Γραμμή Ετοιμότητας (Blue Line)

Ένα μέτρο πριν τη γραμμή εκκίνησης, υπάρχει ζωγραφισμένη μια μπλε γραμμή (Blue Line). Η γραμμή αυτή αφορά στο συνοδό του οχήματος και μόνο. Εάν ο συνοδός πατήσει ή ξεπεράσει τη γραμμή αυτή, ακυρώνεται το πέρασμα του οδηγού. Ο συνοδός επιτρέπεται να ξεπεράσει το όριο αυτό, μόνο κατά τη διαδικασία του Burnout προκειμένου να βοηθήσει τον οδηγό του να επιστρέψει πίσω για να στηθεί για την εκκίνηση.

2.25 Στήσιμο

Μόλις το όχημα πλησιάσει στην γραμμή Stage, 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 τα BYE περάσματα. Το στήσιμο θα πρέπει να γίνεται 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 (όχι περισσότερο από 2 λεπτά) θα δίδεται στους οδηγούς για να στηθούν. Το χρονικό όριο αυτό είναι στην απόλυτη κρίση του Αφέτη του αγώνα. Αν μετά την παρέλευση του χρονικού ορίου ένας αγωνιζόμενος δεν παρουσιαστεί ή δεν καταφέρει να στηθεί, τότε χάνει το πέρασμά του κι ο άλλος αγωνιζόμενος πραγματοποιεί τη δοκιμασία μόνος του.

Από την ολοκλήρωση του Burn Out και το σήμα του αφέτη για στήσιμο των δύο οχημάτων, μέχρι και το στήσιμο του ενός από τα δύο οχήματα, ο μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος είναι 20 δευτερόλεπτα. Σε διαφορετική περίπτωση και οι δύο οδηγοί μπορούν να ακυρωθούν.

Από το στήσιμο του ενός οχήματος μέχρι και το στήσιμο του δεύτερου οχήματος ο μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος είναι 10 δευτερόλεπτα. Σε διαφορετική περίπτωση ο δεύτερος οδηγός μπορεί να ακυρωθεί.

Υπεύθυνος για την τήρηση των ανωτέρω χρονικών ορίων είναι ο Αφέτης.

Μετά το κλείδωμα και των δύο οχημάτων, η εκκίνηση μπορεί να δοθεί ανά πάσα στιγμή. Αν κάποιο όχημα ξεκλειδώσει κι ενεργοποιήσει τη δέσμη του Stage πριν το σύστημα χρονομέτρησης ενεργοποιηθεί, το πέρασμά του δεν καταγράφεται καν και σε περίπτωση κόντρας αποκλείεται από τη συνέχεια. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση του BYE περάσματος, μετά το κλείδωμα του ενός οχήματος.

2.26 Εκκίνηση

Τα φώτα για το Stage ενεργοποιούνται όταν οι εμπρός τροχοί του οχήματος διακόπτουν τη δέσμη Stage.

Η διαδικασία χρονομέτρησης (GO) μπορεί να ξεκινήσει μόνο όταν το όχημα βρίσκεται στη θέση Stage. Το (GO) μπορεί να δίνεται είτε από το Χρονομέτρη, είτε από τον Αφέτη με ειδικό καλώδιο.

Από την ώρα που δίνεται το (GO) μεσολαβεί ένα τυχαίο χρονικό διάστημα, συνήθως από ένα (1) έως τρία (3) δευτερόλεπτα, μέχρι την έναρξη της διαδικασίας με την οποία ανάβουν τα φώτα.

2.26.1 Σημαντικές Πληροφορίες για τη Διαδικασία Εκκίνησης

Υπάρχουν δύο είδη Εκκίνησης. Το Pro Tree και το Sportsman Tree. Στους Πρωταθληματικούς Αγώνες Drag Racing χρησιμοποιείται το Σύστημα Εκκίνησης Pro Tree. Στους Μη Πρωταθληματικούς Αγώνες Drag Racing και στους Αγώνες Ατομικής Επιτάχυνσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν και τα δύο είδη.

2.26.1.1 Σύστημα Εκκίνησης Pro Tree

Στο **σύστημα Pro Tree**, μετά το (GO) και τον τυχαίο χρόνο, ανάβουν τα τρία (3) πορτοκαλί φώτα. Μετά από τέσσερα (4) δέκατα του δευτερολέπτου ανάβει το πράσινο φως. Οι οδηγοί προσπαθούν να εκκινήσουν μεταξύ του σβησίματος των τριών πορτοκαλί φώτων και του ανάματος του πράσινου.

2.26.1.2 Σύστημα Εκκίνησης Sportsman Tree

Στο **σύστημα Sportsman Tree**, μετά το (GO) και τον τυχαίο χρόνο, ανάβουν ένα προς ένα τα τρία (3) πορτοκαλί φώτα, με διαφορά μεταξύ τους πέντε (5) δέκατων του δευτερολέπτου. Μετά από επιπλέον πέντε (5) δέκατα του δευτερολέπτου, μετά το τελευταίο πορτοκαλί φως, ανάβει το πράσινο φως. Οι οδηγοί προσπαθούν να εκκινήσουν μεταξύ του σβησίματος του τελευταίου πορτοκαλί και του ανάματος του πράσινου φωτός.

Εφ' όσον έχει δοθεί GO, η απελευθέρωση της δέσμης Stage ή η διακοπή της δέσμης Guard (ό,τι συμβεί πρώτο) ενεργοποιεί την έναρξη του χρονομέτρου.

Καθώς το όχημα επιταχύνει στη πίστα, το χρονόμετρο συνεχίζει να καταγράφει τα δευτερόλεπτα και τα χιλιοστά του δευτερολέπτου μέχρι το όχημα να κόψει τη δέσμη της γραμμής τερματισμού. Τότε ολοκληρώνεται η χρονομέτρηση. Η ταχύτητα στο σημείο τερματισμού αλλά και σε οποιαδήποτε άλλο σημείο της περιοχής επιτάχυνσης το οποίο χρονομετρείται, υπολογίζεται σε συνδυασμό με πρόσθετη δέσμη φωτοκύτταρου που βρίσκεται συνήθως 10 έως 30 μέτρα πριν το αναφερόμενο σημείο.

2.26.2 Κόκκινο Φως

Εάν η απελευθέρωση της δέσμης Stage ή η διακοπή της δέσμης Guard πραγματοποιηθεί πριν το άναμμα του πράσινου φωτός, τότε ανάβει το κόκκινο φως.

2.26.3 Μη Καταγραφή του Περάσματος

Εάν μετά τη χρονική στιγμή που δοθεί το (GO) και πριν ξεκινήσει η διαδικασία της χρονομέτρησης, κάποιο όχημα μετακινηθεί και η δέσμη Stage που του αναλογεί, τότε το σύστημα χρονομέτρησης αντιλαμβάνεται τη συγκεκριμένη λωρίδα ως άδεια και δεν καταγράφει χρόνο για τη συγκεκριμένη λωρίδα.

2.26.4 Τεχνικές Τοποθέτησης κι Εκκίνησης

Η τεχνική στη τοποθέτηση (staging) και την εκκίνηση είναι από τα βασικά προτερήματα που μπορεί να αναπτύξει ένας οδηγός καθώς η πλειοψηφία των αγώνων κρίνεται στην εκκίνηση. Έμπειροι οδηγοί έχουν αναπτύξει ιδιαίτερες τεχνικές όπως Deep Stage και Roll Out που τους εξασφαλίζουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι του αντιπάλου τους.

2.27 Επιλογή Λωρίδας στις Κόντρες

Σε όλες τις κλάσεις η επιλογή λωρίδας ορίζεται από τους χρόνους επίδοσης. Ο οδηγός με τον ταχύτερο χρόνο των προκριματικών, επιλέγει την λωρίδα που θα αγωνιστεί στον πρώτο γύρο ενώ σε κάθε επόμενο γύρο, η επιλογή λωρίδας γίνεται από το οδηγό που έκανε το ταχύτερο χρόνο στον προηγούμενο γύρο.

2.28 Αλλαγή Κλάσης κατά τη Διάρκεια του Αγώνα

Στους Αγώνες Ατομικής Επιτάχυνσης, επιτρέπεται η **δήλωση** αλλαγής της κλάσης (**μόνο για τις Index**) που συμμετέχει ο αγωνιζόμενος, **αποκλειστικά και μόνο αμέσως** μετά το τέλος της 1^{ης} ημέρας του αγώνα. Τα πραγματοποιημένα περάσματα διαγράφονται και δεν προσμετρούν στην κλάση που μεταπηδά ο αγωνιζόμενος. Αλλαγή κλάσης σε Πρωταθληματικό αγώνα δεν επιτρέπεται.

2.29 Αποκλεισμός, Παύση, Αποβολή, Ποινή, Επανάληψη

- Για όσα αυτοκίνητα φέρουν μονό ή διπλό αλεξίπτωτο, με ευθύνη του αφέτη, την 1^η φορά που δεν θα ανοιχτεί το αλεξίπτωτο ακυρώνεται το συγκεκριμένο πέρασμα (αν το πέρασμα είναι κόντρα, ο οδηγός αποκλείεται από τη συνέχεια του αγώνα), ενώ τη 2^η φορά που δεν θα ανοιχτεί το αλεξίπτωτο, ο οδηγός αποκλείεται από τη συνέχεια του αγώνα.

- Σε περίπτωση που αθλητής κατά τον έλεγχο των προκριματικών βρεθεί να έχει κάνει έστω Χ παραπάνω περάσματα από αυτά που έχουν καθοριστεί για τον συγκεκριμένο αγώνα, τότε δεν προσμετρώνται στην προκριματική του κατάταξη τα Χ περάσματα με τους γρηγορότερους αποδεκτούς χρόνους.
- Επανάληψη περάσματος μπορεί να συμβεί μόνο λόγω:
 - ο τεχνικών προβλημάτων κατά τη χρονομέτρηση ή
 - ο αν κάποιος από τους δύο οδηγούς αναγκαστεί να διακόψει το πέρασμά του λόγω εξωγενών παραγόντων (π.χ. θεατές στην πίστα ή λάδια από προηγούμενο πέρασμα κ.ο.κ.). **Ο αλυτάρχη και οι Αγωνοδίκες πρέπει να συμφωνήσουν για την επανάληψη του περάσματος.**
- Σε κόντρα, 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.
- Σε προκριματικό πέρασμα, όποιος οδηγός περάσει τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των λωρίδων ή/και τις πλαϊνές γραμμές, χάνει το συγκεκριμένο πέρασμα, εκτός κι αν αυτό συνέβη για λόγους αποφυγής ατυχήματος ή για άλλους λόγους ασφαλείας.
- Σε κόντρα, ακόμη και στην περίπτωση που κάποιος οδηγός χάσει τον έλεγχο λόγω υπερβολικών φρένων και έρθει σε επαφή με τα φωτοκύτταρα ή περάσει την κεντρική γραμμή, ακόμη και μετά την γραμμή τερματισμού, θα 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 των Αγωνοδικών, σημαίνει αυτόματα αποκλεισμό από τον αγώνα.
- Καθυστέρηση προσέλευσης πέραν των δύο (2) λεπτών στον χώρο εκκίνησης σημαίνει αποκλεισμό από το σκέλος.
- Άρνηση συμμόρφωσης στις οδηγίες των Κριτών και απρεπείς συμπεριφορές σημαίνει αποκλεισμό από τον αγώνα καθώς κι ενδεχόμενη περαιτέρω τιμωρία του οδηγού, σύμφωνα και με τους διεθνείς κανονισμούς της FIA περί Sportsmanship.
- Μη συμμόρφωση στους όρους διεξαγωγής του Burn Out σημαίνει αποκλεισμό από το σκέλος.
- Ανεφοδιασμός χωρίς την τήρηση των μέτρων ασφαλείας μπορεί να σημαίνει αποκλεισμό από τον αγώνα.

2.30 Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης (PARC FERME)

- 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.
- Σε περίπτωση 2ης συμμετοχής με ίδιο όχημα αυτό θα επιστρέψει στην αφετηρία με την συνοδεία εντεταλμένου κριτή από την οργάνωση.
- Στο διάστημα που τα οχήματα βρίσκονται κάτω από καθεσώς επιτηρούμενης στάθμευσης δεν επιτρέπεται καμία αφαίρεση, μετατροπή, προσθήκη ή ανεφοδιασμός, με ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.
- Όσο τα οχήματα βρίσκονται στο χώρο αυτό, μπορεί να γίνει πλήρης και λεπτομερής έλεγχος.

2.31 Τελικός Τεχνικός Έλεγχος

Στον τερματισμό μπορεί να γίνει πλήρης και λεπτομερής έλεγχος που μπορεί να προβλέπει μέχρι και την αποσυναρμολόγηση του οχήματος, για τα οχήματα που έχουν καταταγεί στην πρώτη θέση κάθε κλάσης, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο όχημα, κατά την απόλυτη κρίση των Αγωνοδικών που ενεργούν αυτεπάγγελτα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Αλυτάρχη ή κατ' εφαρμογή σχετικής εγκυκλίου της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

2.32 Ενστάσεις – Εφέσεις

Οι ενστάσεις υποβάλλονται ως εξής:

- σχετικά με αντικανονική εγγραφή ή με τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο, μισή (1/2) ώρα μετά το τέλος του Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου.
- σχετικά με τεχνικά θέματα που παραβιάζουν τους τεχνικούς κανονισμούς κάποιας κλάσης, μέσα σε 10 λεπτά από την λήξη του αγώνα.
- σχετικά με τα προσωρινά αποτελέσματα της τελικής κατάταξης, μέσα σε μισή (1/2) ώρα από την ανάρτησή τους.
- κατά της χρονομέτρησης δεν χωράει καμία ένσταση.
- ο αγωνιζόμενος μπορεί να υποβάλει πρόθεση ένστασης σε συγκεκριμένο τεχνικό θέμα καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα. Σε αυτή τη περίπτωση η οργάνωση είναι υποχρεωμένη να τοποθετήσει στέλεχος της στα πιτς του αγωνιζόμενου κατά του οποίου έχει υποβληθεί η πρόθεση ένστασης, μέχρι το τέλος του αγώνα, ή να κρίνει αν η ένσταση θα γίνει δεκτή και θα ελεγχθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα. Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να μην τροποποιήσει ή να απομακρύνει το αυτοκίνητο του από τα πιτς, με ποινή αποκλεισμού.

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 την Εγκύκλιο 3της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. 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 ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

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 3 της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Σχετικά με το ποσό που απαιτείται για εξαρτήματα που δεν αναφέρονται στη σχετική εγκύκλιο της ΕΠΑ αποφασίζουν οι Αγωνοδίκες (βλέπε σχετική εγκύκλιο της ΕΠΑ).

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.

Οι συμμετέχοντες έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 15.3). Το παράβολο της έφεσης ορίζεται στα 1000 €, καταβάλλεται εντός 96 ωρών από τη στιγμή που ο εφεσιβάλλων κοινοποίησε στους Αγωνοδίκες την πρόθεσή του να ασκήσει έφεση. Ελλείψει αυτού, η Αγωνιστική Άδεια του εφεσιβάλλοντος θα ανασταλεί αυτόματα έως ότου γίνει η πληρωμή.

Αν η έφεση απορριφθεί ή εάν αποσυρθεί αφού ασκήθηκε, κανένα μέρος του παραβόλου δεν θα επιστραφεί.

2.33 Ανακήρυξη Νικητών

Για κάθε Κλάση ανακηρύσσονται χωριστά νικητές. Επιπλέον, για κάθε υποκλάση επίσης ανακηρύσσονται χωριστά νικητές.

2.34 Κατατάξεις κι Ανακοίνωση Αποτελεσμάτων

Τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται στον χώρο του αγώνα, εντός τριάντα (30) λεπτών μετά τη λήξη των αγώνων, σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα.

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 προκριματικών. Το ίδιο, αναλογικά, ισχύει για τα οχήματα που δεν κατατάχθηκαν στο προημιτελικό ή ημιτελικό σκέλος.

Για τις υποκλάσεις, η κατάταξη ταυτίζεται με την κατάταξη των χρονομετρημένων προκριματικών στην κάθε υποκλάση. Για παράδειγμα:

Όχημα Υποκλάσης BT1-1600	Κατάταξη Προκριματικών Κλάσης	Τελική Κατάταξη Υποκλάσης
A	2	1
B	4	2
Γ	5	3

2.35 Έπαθλα

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

- Στους 3 πρώτους κάθε κλάσης απονέμονται κύπελλα.
- Στους 3 πρώτους κάθε υποκλάσης, προαιρετικά, απονέμονται μετάλλια.
- Επίσης κύπελλο απονέμεται στον οδηγό με τον καλύτερο χρόνο κάθε κλάσης, εφόσον είναι στα όρια αυτής.

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

2.36 Απονομή

Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα. 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 ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

2.37 Υποχρεώσεις του Διοργανωτή μετά την Απονομή

Οι υποχρεώσεις του Διοργανωτή, μετά τη λήξη του αγώνα και την ολοκλήρωση της διαδικασίας Απονομής των Επάθλων, έχουν να κάνουν με την παράδοση στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και πάντως όχι μετά το πέρας 7 ημερών:

- των αναλυτικών αποτελεσμάτων του αγώνα, ανά κλάση και ανά είδος περάσματος. Πιο συγκεκριμένα, για κάθε κλάση πρέπει να παραδίδεται ένα αρχείο το οποίο να περιλαμβάνει τα αναλυτικά αποτελέσματα:
 - των Ελεύθερων Χρονομετρημένων
 - των Χρονομετρημένων Προκριματικών
 - των Κοντρών

Τα αποτελέσματα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Χρόνος Αντίδρασης (υποχρεωτικά)
- Χρόνος στα 18 μέτρα (υποχρεωτικά)
- Χρόνος και Ταχύτητα στα 100 μέτρα (προαιρετικά)
- Χρόνος και Ταχύτητα στα 200 μέτρα (υποχρεωτικά)
- Χρόνος και Ταχύτητα στα 300 μέτρα (προαιρετικά)
- Χρόνος και Ταχύτητα στα 400 μέτρα (υποχρεωτικά)
- Συνολικός Χρόνος στα 400 μέτρα (υποχρεωτικά)

Επίσης στα αποτελέσματα θα πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα περάσματα, ανεξάρτητα από το είδος ολοκλήρωσής τους:

- Επιτυχής Ολοκλήρωση
- Εγκατάλειψη
- Break Out
- Άκυρης Εκκίνησης
- της Τελικής Κατάταξης του αγώνα, ανά κλάση και υποκλάση.
- τη Βαθμολογία του αγώνα, ανά κλάση και υποκλάση. Για το σκοπό αυτό, ο διοργανωτής θα χρησιμοποιεί τυποποιημένο αρχείο Excel της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, στο οποίο θα συμπληρώνει τα απαραίτητα στοιχεία και θα υπολογίζεται ημαυτόματα η βαθμολογία του αγώνα.

Όλα τα παραπάνω αποτελέσματα πρέπει να είναι στην ελληνική γλώσσα, και να περιλαμβάνουν τα πλήρη ονόματα των οδηγών, την ημερομηνία και ώρα του κάθε περάσματος, τη λωρίδα, το όχημα, τον αριθμό συμμετοχής του οχήματος, το αν είναι ή όχι αποδεκτό το πέρασμα, κ.ο.κ.

Οι παραπάνω υποχρεώσεις ισχύουν για όλους τους τύπους αγώνων (Πρωταθληματικούς Αγώνες Drag Racing, και Αγώνες Ατομικής Επιτάχυνσης).

2.38 Πανελλήνια Ρεκόρ – Ρεκόρ Πίστας

Για να καθοριστεί μία επίδοση ως πανελλήνιο ρεκόρ (ή ρεκόρ πίστας) στην συγκεκριμένη κλάση ή υποκλάση του αγωνιζομένου, πρέπει να γίνει σε επίσημο αγώνα (αποκλειστικά πρωταθληματικό) και να υποστηριχθεί από ένα ακόμη πέρασμα στον ίδιο αγώνα, που θα έχει διαφορά 1% από την επίδοση αυτή. Τα ρεκόρ χωρίζονται σε καλύτερου χρόνου E.T. και μεγαλύτερης ταχύτητας εξόδου. Στην καταγραφή του ρεκόρ θα αναφέρεται ο αγωνιζόμενος, το αυτοκίνητο, η ημερομηνία, η πίστα και η επίδοση.

2.39 Σύστημα Βαθμολογίας κι Απονομής Τίτλων

Βλέπε Άρθρο 6 της Προκήρυξης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Drag Racing Αυτοκινήτου 2019.

2.40 Είδη Αγώνων Drag Racing

Οι αγώνες Drag Racing χωρίζονται στα ακόλουθα είδη:

Είδος Αγώνα	Ελεύθερα Μη Χρονομετρημένα	Ελεύθερα Χρονομετρημένα	Προκριματικά	Κόντρες	Κατάταξη	Βαθμολογία / Προσμέτρηση στο Πρωτάθλημα	Προσμέτρηση σε Πανελλήνια Ρεκόρ	Προσμέτρηση σε Ατομικά/Πίστας Ρεκόρ
Πρωταθληματικός Αγώνας Drag Racing	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Αγώνας Ατομικής Επιτάχυνσης (Drag Day)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ	ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ	ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ

Παρατηρήσεις:

- ο τεχνικός κανονισμός Drag Racing ισχύει και για τα δύο (2) αυτά είδη αγώνων.
- στους Αγώνες Ατομικής Επιτάχυνσης (Drag Days) η προαιρετική κατάταξη προκύπτει:
 - εάν πραγματοποιηθούν μόνο προκριματικά περάσματα κι όχι κόντρες, από την κατάταξη των προκριματικών περασμάτων.
 - εάν πραγματοποιηθούν και προκριματικά περάσματα και κόντρες, όπως συμβαίνει και στους Αγώνες Drag Racing.
 - προφανώς, σε περίπτωση ύπαρξης μόνο ελεύθερων χρονομετρημένων, δεν υπάρχει κατάταξη.

2.41 Διεθνής Κανονισμός που Λήφθηκε Υπόψη & Ισχύς του Παρόντος Κανονισμού

Για την κατάρτιση των κανονισμών αυτών λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα λήφθηκε υπόψη ο Κανονισμός Αγώνων Dragster στην Ευρώπη της FIA για το 2018, ο οποίος προσαρμόστηκε σε ορισμένες λεπτομέρειες του στα Ελληνικά δεδομένα όπως αυτό προβλέπεται και στους υπάρχοντες διεθνείς κανονισμούς της FIA και τον ΕΑΚ.

Ο παρών Γενικός Κανονισμός του Αθλήματος αγώνων **Ατομικής Επιτάχυνσης (Dragster) Drag Racing Αυτοκινήτων**, που περιέχει 2.41 άρθρα, ψηφίσθηκε από την Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε στις **16 Φεβρουαρίου 2019** και ισχύει μέχρι ανακλήσεώς του.

Παραρτήματα

Παράρτημα 1 – Πίνακας Πρόκρισης σε Κόντρες

		Όχημα Β								
		Ξεκίνησε και Τερμάτισε Κανονικά	Ξεκίνησε Κανονικά αλλά Εγκατέλειψε	Στήθηκε (έκοψε το Stage) αλλά δεν Ξεκίνησε	Δεν εμφανίστηκε	Έσπασε το όριο χρόνου (Break Out)	Κοκκίνησε	Παραβίασε τις Πλαϊνές ή την Κεντρική Διαχωριστική Γραμμή	Άρνηση Ελέγχου μετά τον Τερματισμό	Εκκίνησε πριν Ξεκινήσει το Δέντρο
Όχημα Α	Ξεκίνησε και Τερμάτισε Κανονικά	Όποιος Τερμάτισε Πρώτος	A	A	A	A	A	A	A	A
	Ξεκίνησε Κανονικά αλλά Εγκατέλειψε	B	Όποιος έχει καλύτερη επίδοση στα προκριματικά	A	A	A	A	A	A	A
	Στήθηκε (έκοψε το Stage) αλλά δεν Ξεκίνησε	B	B	Όποιος έχει καλύτερη επίδοση στα προκριματικά	A	B	B	Κανένας	Κανένας	Κανένας
	Δεν εμφανίστηκε	B	B	B	Κανένας	B	B	Κανένας	Κανένας	Κανένας
	Έσπασε το όριο χρόνου (Break Out)	B	B	A	A	Όποιος έσπασε το Όριο Χρόνου Λιγότερο	A	A	A	A
	Κοκκίνησε	B	B	A	A	B	Όποιος Κοκκίνησε Λιγότερο	A	A	A
	Παραβίασε τις Πλαϊνές ή την Κεντρική Διαχωριστική Γραμμή	B	B	Κανένας	Κανένας	B	B	Κανένας	Κανένας	Κανένας
	Άρνηση Ελέγχου μετά τον Τερματισμό	B	B	Κανένας	Κανένας	B	B	Κανένας	Κανένας	Κανένας
Εκκίνησε πριν Ξεκινήσει το Δέντρο	B	B	Κανένας	Κανένας	B	B	Κανένας	Κανένας	Κανένας	

Παρατηρήσεις:

Σε κόντρα, όποιος οδηγός περάσει τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των λωρίδων ή/και τις πλαϊνές γραμμές, αποκλείεται από τη συνέχεια (χάνει την κόντρα), εκτός κι αν αυτό συνέβη για λόγους αποφυγής ατυχήματος ή για άλλους λόγους ασφαλείας. Στην περίπτωση αυτή αποφασίζει ο Αλυτάρχης σε συνεργασία με τους Αγωνοδίκες, και με βάση τον παραπάνω πίνακα.