



ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

DRIFT

Χίος 12-13 Σεπτεμβρίου 2015

Αριθμός Έγκρισης ΕΠΑ: 068/29.07.2015

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ (ΕΠ.Α.)



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Λήξη συμμετοχών	10-09-2015	14.00	Γραμματεία
Διοικητικός Έλεγχος & Τεχνικός Έλεγχος	12-09-2015	08.30-10.30	Γραμματεία
Υποχρεωτική Ενημέρωση οδηγών	12-09-2015	10.30	Γραμματεία
Ελεύθερα περάσματα	12-09-2015	11.00	Πίστα
Βαθμολογημένα περάσματα	12-09-2015	11.00	Πίστα
Μάχες	13-09-2015	12.30	Πίστα
Δημοσίευση κατάταξης	13-09-2015	20' με το πέρας του Drift	Γραμματεία
Απονομές	13-09-2015	10' μετά την δημοσίευση κατάταξης	Γραμματεία

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. ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο ΑΣΗ, μετά από έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ οργανώνει αγώνα πλαγιολίσθησης ζευγαριών (Twin Drifting) στις 12-13 Σεπτεμβρίου 2015, ο οποίος θα διεξαχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις:

- Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.
- Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΟΜΑΕ και των Εγκυκλίων της.
- Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού)
- Του Τεχνικού Κανονισμού αγώνων πλαγιολίσθησης ζευγαριών (Twin Drifting)

3. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος : Διακάκης Μανώλης

Μέλη : Σταυρίδης Νεκτάριος-Μανιαδής Μάνος

4. ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Αγωνοδίκης-Παρατηρητής ΟΜΑΕ : Σιδέρης Νίκος

Αλυτάρχης : Διακάκης Μανώλης

Τεχνικός έφορος : Παπαστεφανάκης Δημήτρης

Υπεύθυνος Ασφαλείας : Σταυρίδης Νεκτάριος

Βαθμολογητής : Διακάκης Νικηφόρος

Επικεφαλής Γιατρός :

Γραμματέας του Αγώνα : Πλουμή Ευαγγελία

Η ΟΜΑΕ, η ΕΠΑ, ο ΑΣΗ η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα, δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Η Αστική Ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες.

5. ΓΕΝΙΚΑ

Ο αγώνας δεν μετράει σε κάποιο Πρωτάθλημα, Κύπελλο ή Έπαθλο προκηρυγμένο από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

6. ΠΙΣΤΕΣ - ΚΡΙΤΕΣ

Θέση : Αεροδρόμιο Όλυμπος Χίος

Τηλέφωνο : 2815 104087

Φαξ : 2815 104099

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: asihellas@gmail.com

Μήκος της διαδρομής : 450μ

Πλάτος της διαδρομής : 8-12μ

7. Γενικοί όροι

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 υπακούν στους κριτές.

7.3 Κάθε συμμετοχή – ομάδα – οδηγός πρέπει να έχει ορίσει, πριν από τον κάθε γύρο, τον υπεύθυνο ομάδας. Αυτός θα είναι ο εκπρόσωπος της συμμετοχής στους βαθμολογητές και στην οργάνωση του αγώνα.

7.4 Οι βαθμολογητές μπορούν να καλέσουν σε οποιαδήποτε φάση του προγράμματος, επιπλέον ενημέρωση οδηγών για διευκρινίσεις. Η παρουσία των οδηγών είναι υποχρεωτική. Άγνοια κανονισμών, δεν δικαιολογείται.

7.5 Ενστάσεις σε αποτελέσματα μπορούν να γίνουν έως 10 λεπτά μετά από την ανακοίνωσή τους. Ενστάσεις στις αποφάσεις των κριτών και στις βαθμολογίες δε προβλέπονται.

8. Δικαίωμα συμμετοχής

Δικαίωμα συμμετοχής έχει κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ, 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 ΔΑΚ και ΕΑΚ δωσιδικίες, ισχύουν αποκλειστικά για κάθε θέμα που αφορά τον αγώνα.

9. Υποχρεωτική ενημέρωση των αγωνιζομένων (briefing)

Οι αγωνιζόμενοι θα κληθούν σε συνάντηση πριν την εκκίνηση του αγώνα. Η παρουσία τους, ή σε περίπτωση ανώτερης βίας, ενός εκπροσώπου τους, είναι υποχρεωτική και τυχόν απουσία του θα τιμωρείται. Οι αγωνοδίκες θα

επιβάλλουν χρηματικό πρόστιμο σε όποιον καθυστερήσει ή απουσιάσει από την ενημέρωση ενώ δεν θα του επιτραπεί η είσοδος στην πίστα, μέχρι να ενημερωθεί.

10. Παράβολο συμμετοχής

Το παράβολο συμμετοχής ορίζεται στα 100€.

Η δήλωση συμμετοχής δε γίνεται δεκτή, αν δε συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, την άδεια κυκλοφορίας ή τις αγωνιστικές πινακίδες, την άδεια οδήγησης του οδηγού και το έγκυρο δελτίο αθλητή της ΟΜΑΕ.

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

11. Σκέλη αγώνα

Ο αγώνας αποτελείται από τρία κυρίως σκέλη.

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

Στο 2^ο σκέλος, οι οδηγοί κάνουν 3 βαθμολογημένους γύρους και κρατούν την καλύτερη επίδοσή τους, για να προκύψουν οι τελικές «σχάρες» των διπλών μαχών.

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

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

Αποκλείεται από τα διπλά οποιοσδήποτε δεν έλαβε θετική βαθμολογία στα μονά, έστω και αν λόγω ελλείπων συμμετοχών δε συμπληρώνεται η «σχάρα».

12. Βαθμολογητική Επιτροπή

Η επιτροπή βαθμολόγησης αποτελείται από 2 βαθμολογητές.

14. Κριτήρια βαθμολόγησης μονών περασμάτων

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 επιτροπή βαθμολόγησης σύμφωνα με τα πιο κάτω κριτήρια βαθμολογεί τόσο στα μονά όσο και στα διπλά περάσματα.

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 δε μπορεί να επιστρέψει στα πιτς.

Η βαθμολογία στα μονά βαθμολογημένα του Drif είναι αρνητική, δηλαδή ξεκινάει από το ιδανικό πέρασμα που θεωρείται το 100 και ότι λιγότερο από το τέλειο, αφαιρεί βαθμούς. Θεωρητικά, το 30% της βαθμολογίας έχει να κάνει με το κριτήριο **Αγωνιστικές γραμμές, Clipping points και Drift Zones**, το 30% έχει να κάνει με το κριτήριο **Γωνία πλαγιολίσθησης – Μεταφορές βάρους**, το 30% έχει να κάνει με το κριτήριο **Ροή – ταχύτητα** και το 10% έχει να κάνει με το κριτήριο **Συνολική εντύπωση**.

Σε περίπτωση που το αυτοκίνητο χάσει τον έλεγχο, κάνει τετ α κε, 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.

15. Αγωνιστικές γραμμές, Clipping points και Drift Zones

Η διαδρομή των αγώνων drift πρέπει να περιγράφεται αναλυτικά από τη βαθμολογητική επιτροπή στους οδηγούς, στη πρώτη 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 εξωτερικές περιοχές της διαδρομής**, όπου το πίσω μέρος του αυτοκινήτου πρέπει να περνάει σε απόσταση που ορίζεται από τους κριτές. Το πετυχημένο πέρασμα από αυτά, διαμορφώνει τη βαθμολογία των κριτών όσο αφορά τις γραμμές. **Η αγωνιστική γραμμή ορίζει τη ροή και την ταχύτητα του πέρασματος 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) θα υπάρχουν στην διαδρομή 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.

16. Γωνία πλαγιολίσθησης – Μεταφορές βάρους

Η γωνία πλαγιολίσθησης είναι η γωνία που έχει το αυτοκίνητο σε σχέση με την πορεία του. Ζητούμενο από τους οδηγούς είναι να πλαγιολισθάνουν 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 βίαια 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.** Βίαιες 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.

17. Ροή - ταχύτητα

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 περιπτή 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 τη περιπτή 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.

18. Συνολική εντύπωση

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 περάσματος 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 περιπτές διορθώσεις, θα αξιολογηθούν θετικά.

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

19. Εκκίνηση διπλών μαχών

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 αφέτη μετά από μεταξύ τους οπτική επαφή, ότι είναι έτοιμοι και με το παράγγελμά 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 ξεκάθαρα του αυτοκινήτου που ακολουθεί, 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. Οι κριτές αφού το επιβεβαιώσουν θα επαναλάβουν τη συγκεκριμένη μάχη κάνοντας επίπληξη στον οδηγό που πάτησε γκάζι πριν την κορίνα επιτάχυνσης. Σε περίπτωση που αυτό ξανασυμβεί, οι κριτές έχουν δικαίωμα να τον μηδενίσουν σε αυτό το πέρασμα. 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 μαχών, κάθε οδηγός μπορεί να έχει ένα μηχανικό στη γραμμή εκκίνησης.

20. Κριτήρια βαθμολόγησης διπλών περασμάτων

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.**

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 ακέραιες 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.

Σε περίπτωση ισοβαθμίας των δύο πρώτων μαχών, δίνεται επανάληψη, δηλαδή sudden death. 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} sudden death, οι κριτές προσθέτουν τους βαθμούς από τους αγωνιζόμενους στις συγκεκριμένες έξι μάχες και ο νικητής προκύπτει από το μεγαλύτερο άθροισμα βαθμών στις έξι αυτές μάχες. Ο οδηγός που κερδίζει, περνάει στην επόμενη φάση.

Είναι στη διακριτική ευχέρεια των βαθμολογητών, αν θα δώσουν ένα πέρασμα warm up πριν τις μάχες της 16άδας. Από εκεί και κάτω δεν υπάρχουν γύροι προθέρμανσης, εκτός και αν κρίνεται απαραίτητο από τις συνθήκες. 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 sudden death δεν υπάρχει διαδικασία περάσματος warm up.

21. Κριτήρια βαθμολόγησης αμυνόμενου

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 αγωνιζόμενου. 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

Περιττά 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

22. Κριτήρια βαθμολόγησης επιτιθέμενου

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 και 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 κοντινή 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 επιτιθέμενο, 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.

23. Διαδικασία πεντάλεπτου

Σε περίπτωση βλάβης ή σύγκρουσης αυτοκινήτων, ο οδηγός ή ο αρχηγός της ομάδας του, μπορεί να ζητήσει διαδικασία πεντάλεπτου. **Τότε έχει δικαίωμα να επισκεφθεί τα πιτς και εντός 5 λεπτών να βρεθεί ξανά στην γραμμή εκκίνησης.** Σε περίπτωση που ο χρόνος εκπνεύσει, ο αντίπαλος περνάει στην επόμενη φάση. Μόνο ένα πεντάλεπτο επιτρέπεται μεταξύ κάθε μάχης. 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 στον μικρό τελικό, να ισχύσει πάλι η διαδικασία του πεντάλεπτου.

Οι οδηγοί μπορούν να ζητήσουν διαδικασία πεντάλεπτου μία φορά ανά δύο μάχες και μόνο στο τέλος αυτών, δηλαδή πριν τα sudden death.

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 υπάρχει σωστή ροή στον αγώνα.

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

24. Συγκρούσεις

Σε περίπτωση σύγκρουσης ο οδηγός, που σύμφωνα με τους βαθμολογητές, προκάλεσε τη σύγκρουση παίρνει μηδέν σε αυτή την 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 και 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 νικήτής του αγώνα.

Τα αυτοκίνητα θα ελέγχονται από τον τεχνικό έφορο κατά τη διάρκεια αλλά στο τέλος κάθε επέμβασης ή επισκευής των μηχανικών. Ελάχιστες επαφές είναι επιτρεπτές, αρκεί να μην αλλάζουν την ταχύτητα, τη γωνία και τη γραμμή του αμυνόμενου αυτοκίνητου.

25. Δικαίωμα αλλαγής αυτοκινήτου, λόγω βλάβης

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, συγκρουστούν σε κάποια μάχη.

Για να αγωνιστεί ο οδηγός με το αυτοκίνητό του, πρέπει να το παρουσιάσει επισκευασμένο, στον τεχνικό έφορο ή στους κριτές 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 στον αγώνα.

26. DNS – DNF

Όποιος οδηγός, δεν 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.

27. Βαθμολογία αγώνα

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

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

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 την 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. Σε περίπτωση ξαφνικού θανάτου (sudden death), λαμβάνεται υπόψη η τελευταία μάχη που κρίνει και το αποτέλεσμα. Σε περίπτωση ισοβαθμίας, τότε συγκρίνονται οι βαθμοί 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.

28. Διακοπή αγώνα λόγω ανωτέρας βίας

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.

29. Ενστάσεις

Κάθε ένσταση πρέπει να γίνεται εγγράφως από τον οδηγό ή τον υπεύθυνο της ομάδας και πρέπει να αναφέρει ποιο εδάφιο των κανονισμών παραβιάζεται και από ποιον αγωνιζόμενο. Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να καταβάλει παράβολο ισόποσο του παραβόλου συμμετοχής για την ένστασή του. Οι ενστάσεις παραδίνονται μόνο στον αγωνοδίκη ή τον αλυτάρχη του αγώνα στα συγκεκριμένα χρονικά όρια που ορίζονται.

Οι ενστάσεις για τη νομιμότητα οδηγού ή αυτοκινήτου, για λάθος στις συμμετοχές ή για λάθος σε νούμερο συμμετοχής πρέπει να γίνονται τουλάχιστον 1 ώρα πριν από την έναρξη του 2^{ου} σκέλους.

Ενστάσεις για τη διαδικασία ή για κάποια ανωμαλία που προέκυψε κατά την διάρκεια του αγώνα πρέπει να γίνεται μέσα σε 15 λεπτά από το γεγονός. Ο οδηγός ή ο υπεύθυνος της ομάδας, πρέπει να δηλώσει άμεσα έστω και προφορικά την πρόθεση ένστασης και να ακολουθήσει το γραπτό επίσημο χαρτί στον παρακάτω χρόνο.

Οι βαθμολογίες στα μονά αλλά και στις διπλές μάχες δε δέχονται ένσταση και είναι τελικές. Παρόλα αυτά, οι αγωνιζόμενοι έχουν το δικαίωμα να εκφράσουν τις αμφιβολίες τους στον κριτή εκκίνησης. Σε περίπτωση ένστασης, ο αγωνοδίκης θα δώσει το δικαίωμα και στις δύο πλευρές να υπερασπιστούν τη θέση τους, προτού εκδώσει την απόφασή του. Η απόφασή του μετά από αυτό θα είναι οριστική. Η οργάνωση περιμένει από τους αγωνιζόμενους να θέτουν λογικές, τεκμηριωμένες και σωστά διατυπωμένες ενστάσεις. Αν η ένσταση απορριφθεί, ως αβάσιμη, τότε δεν επιστρέφεται στον αγωνιζόμενο το αντίτιμο της ένστασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

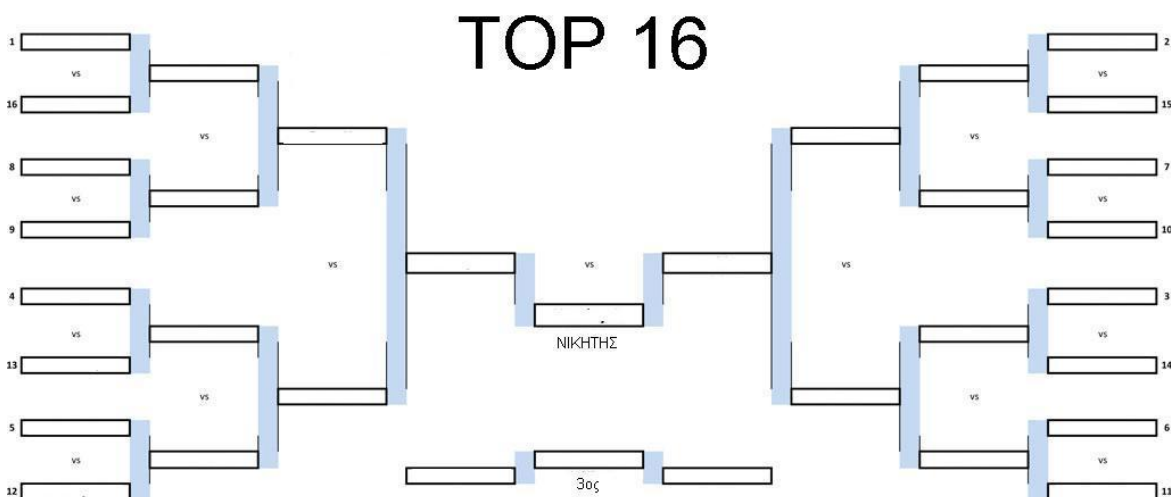
ΣΧΑΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Οι σχάρες εκκίνησης είναι τυποποιημένες σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Κανένας οδηγός με μηδενική βαθμολογία δεν 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



TOP 24

Η Σκάλα Top 24 χρησιμοποιείται για έως 31 συμμετέχοντες



TOP 32

Η Σκάλα Top 32 χρησιμοποιείται για περισσότερες από 32 συμμετοχές



Κύπελλα απονέμονται στους 4 πρώτους.