

HDC
HELLENIC DRIFT CHALLENGE

DRIFT CHALLENGE
Round II

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ
Α.Α.Α.-Φ.Ι.Μ.Α.

sponsored by
TOYO TIRES

ΤΕΤΑΡΤΗ
10
ΙΟΥΝΙΟΥ

kartodromo ΑΦΙΔΝΕΣ reverse

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

ώρα έναρξης: 17:00

powered by

SUPERFAST FERRIES **XL** **POWER TECHNIQUES** **MAX POWER**

HDC 2nd round στο Kartodromo στις Αφίδνες την τετάρτη 10 Ιουνίου

Μετά από τον 1^ο γύρο του HDC που διοργανώθηκε με απόλυτη επιτυχία στο λιμάνι του Ηρακλείου από την pro action, ήρθε και η σειρά του 2^{ου} γύρου που θα διεξαχθεί στην γνώστη πίστα Kartodromo στις Αφίδνες. Οι καλύτεροι οδηγοί της Ελλάδος θα βρεθούν εκεί για να δώσουν ένα ανεπανάληπτο θέαμα. Ακολουθεί αναλυτικό πρόγραμμα και ειδικός κανονισμός.

Πληροφορίες και συμμετοχές στα 2810301289 - 2815009339 - 6972872983.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Λήξη συμμετοχών	04-06-09	20.00	Γραμματεία
Διοικητικός Έλεγχος	10-06-09	09.30-10.30	Γραμματεία
Ενημέρωση οδηγών	10-06-09	10.30-11.00	Γραμματεία
Ελεύθερα περάσματα	10-06-09	11.00-14.00	Πίστα
Ενημέρωση οδηγών	10-06-09	16.30-17.00	Γραμματεία
Βαθμολογημένα περάσματα	10-06-09	17.00-19.00	Πίστα
Ενημέρωση οδηγών	10-06-09	19.00-19.10	Γραμματεία
ΑΓΩΝΑΣ	10-06-09	19.30-22.00	Πίστα
Απονομές	10-06-09	22.15	Γραμματεία

ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 1. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ-ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ

Η γραμματεία και ο πίνακας ανακοινώσεων του αγώνα θα λειτουργούν από την ημερομηνία έναρξης εγγραφών συμμετοχής έως και την 08-06 στα γραφεία του συλλόγου , εκτός Σαββάτου και Κυριακής και ώρες 18.00 – 20.00 . Στις 10-06 η γραμματεία και ο πίνακας ανακοινώσεων του αγώνα θα λειτουργούν από τις 09.00 έως τις 23.00 στον χώρο της γραμματείας του αγώνα .

Οι αγωνιζόμενοι οφείλουν να βρίσκονται σε συνεχή επαφή με την γραμματεία για να παραλαμβάνουν τα δελτία πληροφοριών και να ενημερώνονται από τον πίνακα ανακοινώσεων.

ΑΡΘΡΟ 2. ΟΡΙΣΜΟΣ

Οι Οργανωτές ΦΙ.Μ.Α. (Φίλοι Μηχανοκίνητου Αθλητισμού) και HDC , Ηρακλή 45 , τηλ.& φαξ 2810 301289 , E Mail diakakisnick@yahoo.gr και site www.proactionracing.gr , μετά από έγκριση της ΕΘΕΑ οργανώνει αγώνα DRIFT αυτοκινήτων που θα διεξαχθεί στις 10/06/09 στα Κιούρκα , σύμφωνα με τις διατάξεις του Γενικού Κανονισμού DRIFT , τις διατάξεις του Ε.Α.Κ. , των παραρτημάτων του των συμπληρωματικών εγκυκλίων της ΕΘΕΑ και του παρόντος συμπληρωματικού Κανονισμού . Ο αγώνας είναι ο 2^{ος} που μετράει στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα DRIFT 2009 .

ΑΡΘΡΟ 3. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η Οργανωτική Επιτροπή του αγώνα απαρτίζεται από τους Διακάκη Εμμανουήλ , Πλουμή Ευαγγελία και Διακάκη Νικηφόρο .

ΑΡΘΡΟ 4. ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Το παράβολο συμμετοχής ορίζεται στα 80 € .

ΑΡΘΡΟ 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Ο αγώνας Drift χωρίζεται σε 3 μέρη . Στα ελεύθερα περάσματα , στα βαθμολογημένα μονά περάσματα και στις διπλές μάχες.

Στα ελεύθερα περάσματα οι αγωνιζόμενοι καλούνται σε γκρούπ των 5 αυτοκινήτων σύμφωνα με τους αριθμούς συμμετοχής τους και πηγαίνουν στην γραμμή αναμονής . Από εκεί κάνουν 1 γύρο το κάθε ένα και πάνε πάλι στο τέλος της ουράς στην γραμμή αναμονής για να περιμένουν την σειρά τους για το επόμενο ελεύθερο πέρασμα . Η ίδια διαδικασία επαναλαμβάνεται 6 φορές . Αμέσως μετά αυτό το γκρούπ επιστρέφει στα Pits και βγαίνει το επόμενο . Αν κάποιο αυτοκίνητο πάθει βλάβη και θέλει να επισκεφτεί τα Pits , μπορεί μόνο με την άδεια των κριτών . Το ίδιο ισχύει και για να ξαναμπει στην πίστα και να πάει στην γραμμή αναμονής .

Στα βαθμολογημένα περάσματα , που είναι και η διαδικασία μέσα από την οποία θα προκριθούν οι 16 οδηγοί για τις διπλές μάχες , πάλι οι αγωνιζόμενοι καλούνται σε γκρούπ των 5 αυτοκινήτων σύμφωνα με τους αριθμούς συμμετοχής τους και πηγαίνουν στην γραμμή αναμονής . Από εκεί κάνουν 1 γύρο το κάθε ένα και πάνε πάλι στο τέλος της ουράς στην γραμμή αναμονής για να περιμένουν την σειρά τους για το επόμενο πέρασμα . Τα συνολικά περάσματα που κάνουν σε αυτή τη φάση είναι 4 για κάθε αυτοκίνητο , 1 δοκιμαστικό και 3

βαθμολογημένα . Αμέσως μετά αυτό το γκρούπ επιστρέφει στα Pits και βγαίνει το επόμενο . Κατά την διάρκεια των βαθμολογημένων περασμάτων το αυτοκίνητο δεν μπορεί να πάει στα Pits και δεν

επιτρέπεται καμία αλλαγή στα ελαστικά . Αν κάποιο αυτοκίνητο χαλάσει και δεν έχει κάνει κανένα βαθμολογημένο τότε αποκλείεται από την 16αδα ενώ αν έχει προλάβει να κάνει κάποιο πέρασμα πριν εγκαταλείψει τότε μετράει το καλύτερο του πέρασμα . Τετ α κε σε βαθμολογημένο γύρο ακυρώνει την βαθμολογία του οδηγού σε αυτόν τον γύρο . Από τα βαθμολογούμενα περάσματα προκρίνονται οι 16 οδηγοί με την καλύτερη βαθμολογία στο ένα από αυτά και 2 αναπληρωματικοί . Αυτοί οι οδηγοί θα σχηματιστούν σε ζευγάρια σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες παραλληλοδρομίου που είναι όμοιοι με αυτούς των αγώνων Dragster στην εκδοχή Professional . Η βαθμολογία εδώ είναι με άριστα οι 100 βαθμοί .

Ο αγώνας συνεχίζεται με τις διπλές μάχες και τα ζευγάρια πλέον που έχουν σχηματιστεί να πραγματοποιούν 1 πέρασμα ζεστάματος και στη συνέχεια 1+1 πέρασμα με τον ένα από τους δύο οδηγούς μπροστά στο πρώτο πέρασμα και αμέσως μετά τον άλλο οδηγό μπροστά στο επόμενο πέρασμα . Ο οδηγός που έχει καλύτερη κατάταξη στα βαθμολογημένα περάσματα οδηγεί πάντα τα 2 πρώτα περάσματα(δοκιμαστικό+βαθμολογημένο) . Στην ανωτέρω δοκιμασία οι οδηγοί μοιράζονται 10 βαθμούς σε κάθε πέρασμα , αποκλείεται ο ένας εκ των δύο οδηγών που έχει το μικρότερο άθροισμα των βαθμών και συνεχίζει ο άλλος σε νέα σχήματα ζευγαριών που προκύπτουν από το προαναφερθέν σύστημα σχηματισμού αυτών , έως ότου ο αγώνας να καταλήξει στα 2 τελευταία ζευγάρια του τελικού και του ημιτελικού . Τετ α κε σε γύρο με διπλής μάχης , μηδενίζει τον οδηγό που το έκανε και δίνει όλους τους βαθμούς (10) στον άλλο .

Οι τέσσερις πρώτοι οδηγοί προκύπτουν από τον τελικό και τον μικρό τελικό . Οι θέσεις 5-10 που είναι οι βαθμολογούμενες θέσεις και οι θέσεις 11-16 που παίρνουν από 1 βαθμό , προκύπτουν από την κρίση του Αρχικριτή του αγώνα και σύμφωνα με την πορεία των οδηγών και τις επιδόσεις τους στα διπλά περάσματα .

Η τελική 16αδα ανακοινώνεται πριν τις διπλές μάχες . Σε περίπτωση που κάποιος οδηγός δεν μπορεί να τρέξει ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΞΕΚΙΝΗΣΕΙ Ο ΑΓΩΝΑΣ , τότε τα ζευγάρια ξαναφτιάχνονται , όλοι οι οδηγοί ανεβαίνουν μία θέση από τον εγκαταλείψαντα οδηγό και μετά και ο 17^{ος} οδηγός μπαίνει στη θέση του 16^{ου} .

Αν τώρα ξεκινήσει ο αγώνας και κατά την διάρκειά του , κάποιος οδηγός εγκαταλείψει , το ζευγάρι του περνάει χωρίς μάχη .

Τα κριτήρια της κατάταξης στα βαθμολογούμενα περάσματα είναι το σύνολο των βαθμών που θα συγκεντρώσει ο οδηγός σε κάθε πέρασμα και λαμβάνεται υπόψιν το πέρασμα με την μεγαλύτερη βαθμολογία . Τα κριτήρια βαθμολόγησης σε αυτά είναι :

1. Τα περισσότερα χιλιόμετρα στο Initiation Point , που μετρώνται από ειδικό όργανο που μετρά την ταχύτητα .
2. Τα σωστά περάσματα από κάθε ένα Clipping Point και Clipping Zone . Το σωστό πέρασμα σε ένα Clipping Point-Zone είναι το πέρασμα από αυτό μέσα στην προκαθορισμένη απόσταση από την κορίνα που βρίσκεται στο σημείο αυτό .
3. Τα περάσματα από την βαθμολογημένη διαδρομή , που είναι από το Initiation Point έως τον τερματισμό , με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη γωνία του πίσω μέρους του αυτοκινήτου από τον άξονα της διαδρομής και όσο το δυνατόν περισσότερο γκάζι , χωρίς διορθώσεις και υποστροφές .

Στην δοκιμασία των διπλών μαχών δεν υπάρχουν τα 2 πρώτα κριτήρια των βαθμολογημένων περασμάτων αλλά κρίνεται η ικανότητα των οδηγών , στην μεταξύ των μάχη , να απομακρύνονται ή να πλησιάζουν τον αντίπαλό τους , ακόμα και να τον προσπερνούν και γενικά να τον ελέγχουν , περνώντας στις στροφές με την μεγαλύτερη γωνία , με όσο το δυνατόν περισσότερο και σταθερότερο γκάζι , χωρίς διορθώσεις και υποστροφές . Στην περίπτωση που υπάρξει ισοπαλία στην διπλή μάχη από τα 2 πρώτα περάσματά τους , αυτά μπορεί να επαναληφθούν περισσότερο από μία φορά εάν αυτό χρειαστεί . Εάν στο κάλεσμα ενός ζευγαριού , οποτεδήποτε και αν αυτό κληθεί , δεν εμφανιστεί ένας εκ των 2 οδηγών εντός 5 λεπτών , αυτομάτως ο παρών οδηγός προκρίνεται χωρίς μάχη .

Η ΕΛΠΑ , η διοργανώτρια Λέσχη , η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα , δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά την διάρκεια του αγώνα . Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες .

ΑΡΘΡΟ 6. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ

6.1 Αυτοκίνητα παραγωγής , αναγνωρισμένου κατασκευαστή που διατηρούν το πρωτότυπο πλαίσιο και αμαξώμα χωρίς αλλοίωση του αριθμού πλαισίου τους ο οποίος θα πρέπει να βρίσκεται στην εργοστασιακή του θέση , πισωκίνητα ή τετρακίνητα που έχουν όμως μετατραπεί σε πισωκίνητα , ανεξαρτήτως μοντέλου και έτους κατασκευής αυτών .

ΑΡΘΡΟ 7. ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ

7.1 Κινητήρας , σασμάν , διαφορικά , φρένα , σύστημα διεύθυνσης και υποβοήθησης , τροχοί , χειρόφρενο ελεύθερα .

7.2 Επιτρέπεται η χρήση Turbo , Nitro και γενικά οποιαδήποτε μετατροπή στην τροφοδοσία και στην αναπνοή του αυτοκινήτου .

7.3 Σύστημα εξαγωγής και εξάτμισης ελεύθερα αρκεί στις 5000 στροφές ο θόρυβος που θα παράγεται να μην είναι περισσότερος από 95 dBA . Σε περίπτωση που η πίστα που θα διεξαχθεί το HDC έχει πιο αυστηρές προδιαγραφές τα οχήματα πρέπει να προσαρμοστούν σε αυτές , κάτι που θα αναφέρει από πριν ο ειδικός κανονισμός .

7.4 Το εργοστασιακό ρεζερβουάρ μπορεί να παραμείνει , επιτρέπεται όμως και η χρήση αγωνιστικών δεξαμενών καυσίμου . Αν ο σωλήνας πλήρωσης καυσίμου βρίσκεται στον χώρο των αποσκευών , τότε το πάτωμα πρέπει να έχει τρύπα αποστράγγισης καυσίμου ή το στόμιο να έχει προστατευτικό συλλέκτη ώστε να συλλέγει το καύσιμο που δεν καταλήγει στο ρεζερβουάρ και να το αποστραγγίζει με σωλήνα στο εξωτερικό του αυτοκινήτου . Οι αγωγοί καυσίμου , ρεζερβουάρ και κάθε μέρος του συστήματος καυσίμου , όπως βοηθητικά δοχεία , συνδέσεις κτλ πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση , στεγανά και ασφαλώς σφραγισμένα , έτσι ώστε να μην μπορεί να χυθεί καύσιμο . Οποιοδήποτε εξάρτημα του συστήματος καυσίμου , όπως δοχεία, αντλίες, φίλτρα κτλ. απαγορεύονται να βρίσκονται στην καμπίνα επιβατών . Πρέπει μάλιστα να είναι διαχωρισμένα από την καμπίνα με καθρέπτη που να προστατεύει σε περίπτωση διαρροής υγρού ή πυρκαγιάς . Σε περίπτωση που σωληνώσεις καυσίμου πρέπει να περάσουν από την καμπίνα των επιβατών , τότε πρέπει να είναι συνεχείς , χωρίς ενώσεις , με μεταλλικό περίβλημα υψηλής ποιότητας και να βρίσκονται από την πλευρά του συνοδηγού .

ΑΡΘΡΟ 8. ΑΜΑΞΩΜΑ-ΕΛΑΣΤΙΚΑ-ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

8.1 Η αντικατάσταση εξωτερικών μερών του αμαξώματος με πλαστικά , πολυεστερικά , πολυκαρμπονικά , ανθρακονήματα κ.α. είναι ελεύθερη , αρκεί να μην αλλάζει ριζικά η εργοστασιακή εμφάνιση του αυτοκινήτου .

8.2 Όλα τα πρόσθετα εξωτερικά μέρη του αμαξώματος , όπως οι αεροτομές και τα λοιπά αεροδυναμικά βοηθήματα , εξαιρουμένων των πλαινών καθρεπτών και προεκτάσεων των τροχών , δεν πρέπει να ξεπερνούν το πλάτος του αμαξώματος .

8.3 Φώτα , φλας , στοπ , υαλοκαθαριστήρες , κόρνα πρέπει να είναι σε καλή λειτουργία . Όλες οι γυάλινες επιφάνειες πρέπει να προστατεύονται από θρυμματισμό με ταινία ή προστατευτικό αυτοκόλλητο φιλμ.

8.4 Απαραίτητη ύπαρξη μεταλλικού "καθρέπτη" προστασίας μεταξύ του χώρου του κινητήρα και της καμπίνας των επιβατών ικανός να προστατεύσει την καμπίνα από διαρροές υγρών και πυρκαγιά . Εάν υπάρχουν τρύπες πρέπει να καλυφτούν από μεταλλικά ελάσματα, ενώ οι μικρές τρύπες πρέπει να κλείσουν με βίδες ή πυρίμαχα υλικά .

8.5 Εάν στον χώρο αποσκευών υπάρχουν εξαρτήματα του συστήματος τροφοδοσίας ή δοχεία νίτρου , τότε είναι απαραίτητη η ύπαρξη μεταλλικού καθρέπτη ικανού να αποτρέψει διαρροές καυσίμου προς την καμπίνα των επιβατών .

8.6 Τα παράθυρα μπορούν να αντικατασταθούν από αγωνιστικού τύπου Lexan/ πολυκαρμπονικά, εκτός από το μπροστινό παρμπρίζ που πρέπει να είναι από το εργοστασιακό άθραυστο laminated υλικό .

8.7 Επιτρέπονται οι ζελατίνες που αλλοιώνουν το εργοστασιακό χρώμα των παραθύρων , αλλά μόνο στα πίσω πλαϊνά παράθυρα και στο πίσω παρμπρίζ .

8.8 Υποχρεωτικοί οι πλαϊνοί και ο εσωτερικός καθρέπτης .

8.9 Τα αυτοκίνητα θα πρέπει να έχουν μπροστινό καθίσμα τύπου μπάκετ εγκεκριμένου τύπου και κατασκευαστή και ζώνες τεσσάρων το λιγότερο σημείων με έγκριση τουλάχιστον SFI και άνω . Τα ανωτέρω εξαρτήματα δεν είναι απαραίτητο να βρίσκονται εντός της ημερομηνίας

λήξης των αρκεί να είναι σε καλή κατάσταση και πρέπει να είναι σταθερά βιδωμένα με ελάχιστο 4 βίδες ISO 8.8 ή καλύτερο διαστάσεων 8mm και άνω, σε βάσεις με ελάχιστη επιφάνεια επαφής 40cm² για κάθε σημείο στήριξης . Οι ζώνες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες στο αμάξωμα ή στο κλωβό ασφαλείας . Τα σημεία στήριξης της ζώνης πίσω από τα καθίσματα πρέπει να είναι τέτοια ώστε η ζώνη στο σημείο που αποχωρίζεται την πλάτη του καθίσματος και το οριζόντιο επίπεδο να μην σχηματίζει γωνία μεγαλύτερη από 45 μοίρες . Ιδανικά προτείνεται η γωνία να μην ξεπερνάει τις +-10 μοίρες από το οριζόντιο επίπεδο .

8.10 Ενίσχυση αμαξώματος (ράψιμο) επιτρέπεται .

8.11 Το εργοστασιακό ταμπλό μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο , αρκεί να είναι καλώς κατασκευασμένο και στερεωμένο . Τα όργανα ελέγχου είναι ελεύθερα .

8.12 Όλες οι σωληνώσεις καυσίμου και νίτρο πρέπει να είναι ασφαλώς στηριγμένες κάθε 100mm σε όλο το μήκος τους .

8.13 Εξαρτήματα του συστήματος νίτρο , όπως μπουκάλες , σωληνώσεις βαλβίδες κ.α. πρέπει να βρίσκονται έξω από την καμπίνα επιβατών .

8.14 Όλα τα δοχεία υγρών και αναθυμιάσεων πρέπει να είναι επαρκώς στερεωμένα και η στάθμη του περιεχομένου τους να μπορεί να ελεγχθεί εύκολα .

8.15 Υποχρεωτική η τοποθέτηση κλωβού ασφαλείας τουλάχιστον 6 σημείων και να είναι κατασκευασμένος από σωλήνες χωρίς ραφή και υλικό κατασκευής τον ανθρακούχο χάλυβα ή το χρωμομολυβδένιο . Μόνο για τις αγωνιστικές χρονιές 2008 και 2009 ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να ακολουθεί καμπύλη γύρω από το ταμπλό, όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα , πράγμα όμως που δεν συνιστάται , από το 2010 και μετά οι κλωβοί ασφαλείας θα πρέπει να είναι σύμφωνοι με τις ομολογαρισμένες προδιαγραφές των αγώνων Ραλλυ .

Το κύριο τοξύλιο θα μπορεί να είναι κατασκευασμένο από σωλήνα διαμέτρου 40X2mm ενώ τα υπόλοιπα τμήματα από σωλήνα διαμέτρου τουλάχιστον 38X2,5mm . Επιτρέπεται ένα mm κατασκευαστική απόκλιση στις διαστάσεις του σωλήνα . Ο κλωβός ασφαλείας μπορεί να είναι κολλητού ή βιδωτού τύπου. Ειδικά οι βιδωτού τύπου κλωβοί ασφαλείας πρέπει να βιδώνονται σε πέλδιλα ελάχιστου πάχους 3 mm και ελάχιστου εμβαδού 120 τετραγωνικών εκατοστών, που θα βρίσκονται και στις δύο πλευρές της επιφάνειας που θα βιδωθεί . Επίσης όλες οι βίδες πρέπει να είναι υψηλής αντοχής – κατάταξη αντοχής κατά ISO 8.8 ή υψηλότερο και διάστασης από 8mm και άνω . Τα τμήματα του κλωβού ασφαλείας που βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση από 15cm από το κράνος του οδηγού , συνοδηγού πρέπει να καλυφθούν με πυρίμαχο προστατευτικό υλικό απορρόφησης ενέργειας .

Ο κλωβός ασφαλείας πρέπει να έχει πλευρικές μπάρες ενίσχυσης και προστασίας στην πόρτα του οδηγού και του συνοδηγού . Σε περίπτωση που η πόρτα είναι η εργοστασιακή και δεν έχουν αφαιρεθεί οι εργοστασιακές πλευρικές μπάρες ασφαλείας , τότε ο κλωβός μπορεί να έχει μια πλευρική δοκό ασφαλείας . Αν όμως έχει αντικατασταθεί η πόρτα –ες με διαφορετική από την εργοστασιακή , π.χ. από πολυκαρμπονικά υλικά κ.α. , ή έχει αφαιρεθεί από την εργοστασιακή πόρτα η μπάρα ασφαλείας ή δεν διαθέτει η εργοστασιακή πόρτα μπάρα ασφαλείας , τότε ο κλωβός πρέπει να έχει δύο μπάρες προστασίας σε σχήμα παράλληλο ή χιαστί .8.16 Τα οχήματα πρέπει να έχουν γενικό διακόπτη διακοπής ρεύματος, που θα μπορεί να χειριστεί ο οδηγός εύκολα όταν κάθεται κανονικά , αλλά και εξωτερικό διακόπτη που θα βρίσκεται σε πλαϊνή θέση κάτω από το μπροστινό παρμπρίζ και θα μπορεί να χειριστεί από εξωτερικό κριτή . Ο διακόπτης πρέπει να συνοδεύεται και από το επίσημο HDC διακριτό αυτοκόλλητο . Η λειτουργία και των δύο διακοπών θα δοκιμάζεται από τους κριτές πριν από κάθε αγώνα .

8.17 Τα οχήματα πρέπει να διαθέτουν επισκευαζόμενο πυροσβεστήρα χωρητικότητας μεγαλύτερης των 2,25 λίτρων. Επιτρεπτοί τύποι υλικού πυρόσβεσης: AFFF ή Zero 2000 / Zero 360. Ο πυροσβεστήρας πρέπει να ασφαλώς στερεωμένος και να μπορεί να χρησιμοποιηθεί γρήγορα από τον οδηγό όταν είναι κανονικά καθισμένος . Προτείνεται επίσης αυτόματη πυρόσβεση με μπεκ τόσο στην καμπίνα επιβατών αλλά και στο μηχανοστάσιο , ειδικά στα σημεία που είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν πυρκαγιά . Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει διακόπτης ενεργοποίησης από το εσωτερικό και το εξωτερικό του αυτοκινήτου, σε κοντινή θέση με τον διακόπτη διακοπής ρευμάτων και με σήμανση του αντίστοιχου επίσημου αυτοκόλλητου .

8.18 Οι μπαταρίες πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και οι συνδέσεις να είναι σε καλή κατάσταση και εύκολα προσβάσιμες . Οι αρνητικοί πόλοι πρέπει να είναι εμφανώς μαρκαρισμένοι με κίτρινο χρώμα . Οι μπαταρίες που βρίσκονται στην καμπίνα των επιβατών

πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένες και κλεισμένες σε ένα σφραγισμένο επισκέψιμο κουτί . Επίσης μπαταρίες που δεν είναι κλειστού τύπου πρέπει να αερίζονται επαρκώς και να τοποθετούνται έξω από την καμπίνα επιβατών .

8.19 Οι πόρτες και τα καπό πρέπει να ανοίγουν και από έξω . Ειδικά για τα καπό , εμπρός και πίσω , πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον 2 πύρους ασφάλισης . Οι εργοστασιακοί μηχανισμοί ασφάλισης των καπό πρέπει να τεθούν εκτός λειτουργίας και προτείνεται να αφαιρεθούν . Αν δεν αφαιρεθούν πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένοι .

8.20 Τα οχήματα πρέπει να εφοδιάζονται με κρίκους ρυμούλκησης εμπρός και πίσω . Πρέπει να είναι σε εμφανή σημεία και στην περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν τότε πρέπει να συνοδεύονται από το επίσημο βέλος και την λέξη "tow". Το μαρκάρισμα μπορεί να είναι είτε αυτοκόλλητο είτε βαμμένο πάνω σε κοντινό σημείο στο κρικό ρυμούλκησης και σε χρώμα που να δημιουργεί μεγάλη αντίθεση με το χρώμα του αμαξώματος .

8.21 Όλα τα κομμάτια του αμαξώματος , όπως φτερά , προφυλακτήρες κ.α. πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένα στο αμάξωμα .

8.22 Το παράθυρο του οδηγού μπορεί κατά την διάρκεια του αγώνα να είναι ανοικτό όχι περισσότερο από 5 cm , ενώ του συνοδηγού μπορεί να είναι περισσότερο ανοικτό .

8.23 Όλα τα εξωτερικά σημεία του αυτοκινήτου δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αιχμηρά ή επικίνδυνα εξαρτήματα .

8.24 Οι τεχνικοί έφοροι αλλά και οι κριτές του HDC μπορούν να αρνηθούν την συμμετοχή σε κάποιο αυτοκίνητο που δεν βρίσκεται στην απαιτούμενη καλή γενική και οπτική κατάσταση όπως ορίζουν και οι κανονισμοί . Δεν θα επιτραπεί κανενός είδους διαρροή υγρού σε όχημα του HDC . Σε τέτοια περίπτωση οι κριτές μπορούν να αποκλείσουν το όχημα σε κάθε σημείο του αγώνα . Τα δοχεία αναθυμιάσεων πρέπει να είναι άδεια στην αρχή κάθε περάσματος .

8.25 Οι οδηγοί πρέπει να φορούν εγκεκριμένο εξοπλισμό ασφαλείας , που θα περιλαμβάνει κατά ελάχιστο , κράνος , αντιπυρική φόρμα , αγωνιστικά παπούτσια , γάντια και μπαλακλάβα . Συνιστώνται μάλιστα αντιπυρικά εσώρουχα και Hans. Προδιαγραφές κράνους: FIA8860-2004, SNELL SA2005, SNELL SA2000, SFI 31.1A 31.2A, BS6658 Type A/FR, BS6658-85 Type A . Τα κράνη πρέπει να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση , χωρίς σημάδια πρόσκρουσης ή ζημιάς . Επίσης πρέπει να διαθέτουν την μπλε ταινία που αποδεικνύει την καταλληλότητα για αγώνες . Προσοχή επίσης πρέπει να δοθεί στην άριστη εφαρμογή του κράνους και στο σωστό δέσιμο . Οι φόρμες πρέπει να είναι πυρίμαχες και να διαθέτουν έγκριση FIA1986 , FIA8856-2000 , EN533:1995 index 3 , BSEN533 ή BS6249 part1 index A ή B (όχι C) .

8.26 Τα επιτρεπόμενα ελαστικά πρέπει να είναι ελαστικά παραγωγής για χρήση δρόμου και να είναι διαθέσιμα στο ευρύ κοινό από σημεία λιανικής πώλησης και πρέπει να έχουν έγκριση τύπου για χρήση δρόμου DOT ή E . Απαγορεύονται αγωνιστικά τύπου slick ή χαραγμένα slick και ελαστικά που αναφέρουν «for racing purpose only» ή «not for highway use» . Ελαστικά που έχουν αλλοιωθεί κατά οποιοδήποτε τρόπο ή ελαστικά που δείχνουν σημάδια αλλοίωσης στο πλαινό μέρος και δεν έχουν εμφανώς τα ζητούμενα στοιχεία , τότε θα θεωρούνται ανασφαλής και δεν θα επιτρέπονται .

ΑΡΘΡΟ 9. ΣΗΜΑΝΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

9.1 Οι διοργανωτές του HDC έχουν το δικαίωμα να τοποθετήσουν αυτοκόλλητη σηματοδότηση του HDC και των χορηγών του σε συγκεκριμένα σημεία του αμαξώματος όπως φαίνεται στο κάτωθι σχήμα . Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να επικοινωνεί με τους οργανωτές του HDC για να λαμβάνει το επίσημο πακέτο αυτοκόλλητης σηματοδότησης του θεσμού πριν από κάθε αγώνα . 9.2 Η σηματοδότηση που ισχύει παραμένει περιουσία της διοργάνωσης . Η χρήση της σηματοδότησης των λογότυπων και των φράσεων του HDC αφορά μόνο το HDC και τις εγκεκριμένες οργανώσεις του . Η χρήση της αυτοκόλλητης σηματοδότησης και όλων των ανωτέρω σε διοργανώσεις πέρα του HDC , πρέπει να γίνεται με άδεια του .

9.3 Τα οχήματα που λαμβάνουν μέρος στο HDC μπορούν να έχουν την σήμανση μόνο στους αγώνες του HDC . Κάθε αυτοκίνητο που θα λαμβάνει μέρος (είτε διαγωνίζεται είτε όχι) , σε άλλο αγώνα πέρα των οργανώσεων του HDC δεν επιτρέπεται να έχει την επίσημη σηματοδότηση του HDC χωρίς την άδεια της οργάνωσης .

ΑΡΘΡΟ 10. ΓΕΝΙΚΑ

10.1 Όλοι οι οδηγοί , ομάδες , μηχανικοί , ιδιοκτήτες αυτοκινήτων πρέπει να επιδεικνύουν επαγγελματισμό , σεβασμό και κόσμια διαγωγή στα στελέχη της διοργάνωσης και τους κριτές της και να έχουν καθαρή και εμφανίσιμη παρουσία στα pits και στον αγωνιστικό χώρο .

10.2 Κάθε συμμετοχή ή ομάδα πρέπει να ορίσει πριν τον αγώνα έναν υπεύθυνο ομάδας . Αυτός και μόνο αυτός θα είναι ο άνθρωπος που θα εκπροσωπεί την συμμετοχή ή ομάδα προς την διοργάνωση .

10.3 Οι οδηγοί πρέπει να παρευρίσκονται υποχρεωτικά στις ενημερώσεις που ανακοινώνονται από το πρόγραμμα και επίσης έχουν την ευθύνη της επαφής τους με την γραμματεία και τον πίνακα ανακοινώσεων ώστε να ενημερώνονται για τυχόν αλλαγές που θα προκύψουν σε διοργανωτικά και τεχνικά θέματα από τα αντίστοιχα δελτία πληροφοριών τα οποία θα αναφέρουν ώρα και ημερομηνία έκδοσής τους . Η οργάνωση δεν φέρει καμία ευθύνη εάν οδηγοί ή ομάδες δεν ενημερώθηκαν έγκαιρα από τις ενημερώσεις οδηγών και τα δελτία πληροφοριών .

ΑΡΘΡΟ 11. ΕΠΑΘΛΑ

11.1 Οι 6 πρώτοι των βαθμολογούμενων δοκιμών και οι 3 πρώτοι των ζευγαριών λαμβάνουν κύπελλα. Όλοι οι υπόλοιποι λαμβάνουν μετάλλια .

ΑΡΘΡΟ 12. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

12.1 Οι βαθμοί στο Πρωτάθλημα που παίρνουν οι 16 πρώτοι οδηγοί είναι : 20-18-16-14-12-10-8-6-4-2-1-1-1-1-1 .