

Εγκύκλιος 16 /2007

Θέμα: Προκήρυξη, Γενικός και Τεχνικός Κανονισμός Dragster

Η προκήρυξη, ο γενικός και ο τεχνικός κανονισμός αγώνων dragster, αντικαθίσταται από τον εξής:

A. ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ

Η ΕΘΕΑ προκηρύσσει για το 2007 τους εξής τίτλους

- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **AA/1**: αυτοκίνητα ομάδας AA μέχρι 1800 κ.εκ.
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **AA/2**: αυτοκίνητα ομάδας AA πάνω από 1800 κ.εκ.
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **AT/1**: αυτοκίνητα ομάδας AT μέχρι 1800 κ.εκ. δίκινητα
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **AT/2**: αυτοκίνητα ομάδας AT πάνω από 1800 κ.εκ ή τετρακίνητα ανεξαρτήτως κιβυσμού
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **BA/1**: αυτοκίνητα ομάδας BA μέχρι 1800 κ.εκ.
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **BA/2**: αυτοκίνητα ομάδας BA πάνω από 1800 κ.εκ.
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **BT/1**: αυτοκίνητα ομάδας BT δίκινητα
- Κύπελλο αγώνων Dragster κλάσης **BT/2**: αυτοκίνητα ομάδας BT τετρακίνητα
- Κύπελλο αγώνων Dragster ομάδας **NA**: αυτοκίνητα παραγωγής ατμοσφαιρικά
- Κύπελλο αγώνων Dragster ομάδας **NT**: αυτοκίνητα παραγωγής με υπερτροφοδότη
- Κύπελλο αγώνων Dragster κατηγορίας **Open**: μία κλάση για όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας

Για τα Κύπελλα Αγώνων Dragster θα γίνουν επτά (7) αγώνες που αναφέρονται στο αγωνιστικό ημερολόγιο του 2007:

1.	31/3	-	1	Απριλίου	Σέρρες
2.	14	-	15	Απριλίου	Αθήνα
3.	19	-	20	Μαΐου	Πολύκαστρο
4.	9	-	10	Ιουνίου	Αθήνα
5.	23	-	24	Ιουνίου	Σέρρες
6.	15	-	16	Σεπτεμβρίου	Σέρρες
7.	20	-	21	Οκτωβρίου	Αθήνα

Για να προσμετρήσει κάθε ομάδα - κλάση πρέπει να εκκινήσουν τουλάχιστον τέσσερις (4) αγωνιζόμενοι.

Σε περίπτωση που ορισμένες ομάδες – κλάσεις δεν συγκεντρώσουν τον ελάχιστο αυτόν αριθμό αγωνιζομένων τότε ο αγώνας αυτός δεν θα προσμετρήσει γι' αυτές τις κατηγορίες.

Η βαθμολογία γίνεται για κάθε ομάδα – κλάση ξεχωριστά.

Δύναται όμως μόνο για τις κλάσεις AA/1 και AT/1 ο οργανωτής να τις μοιράσει σε δύο υποκλάσεις βάσει κυβισμού, οι οποίες θα τρέχουν ξεχωριστά στον αγώνα. Μπορεί επίσης να απονεμίσει κύπελλα ξεχωριστά για κάθε υποκλάση. Όμως για τη βαθμολογία των κυπέλλων θα υπολογίζεται μόνο η κλάση, βάσει των χρόνων που επιτεύχθηκαν. Το ίδιο ισχύει και για τις Ομάδες NA και NT. Δηλαδή η NA μπορεί να χωριστεί σε δύο υποομάδες – κλάσεις βάσει κυβισμού, ενώ η NT με βάσει τη κίνηση (δίκινητα – τετρακίνητα). Ο διαχωρισμός βάσει κυβισμού μπορεί να αλλάξει από αγώνα σε αγώνα. Οι παραπάνω διαχωρισμοί και οι πιθανές απονομές επάθλων τους θα πρέπει να αναφέρονται ρητά στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του Αγώνα.

Για να θεωρηθούν ότι ολοκληρώθηκαν τα κύπελλα κάθε ομάδας, κλάσης πρέπει να γίνουν και να μετρήσουν τουλάχιστον πέντε (5) αγώνες από αυτούς που προκηρύχθηκαν.

Για τον καταρτισμό του τελικού πίνακα των κυπέλλων θα υπολογισθεί το σύνολο των βαθμών που πέτυχε κάθε οδηγός από όλους τους προκηρυχθέντες αγώνες που συμμετείχε.

Κυπελλούχος κάθε ομάδας, κλάσης ανακηρύσσεται ο αγωνιζόμενος που συγκέντρωσε τη μεγαλύτερη βαθμολογία μεταξύ των αγωνιζομένων της ομάδας, κλάσης αυτής.

B. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

— Έναρξη Εγγραφών Συμμετοχής – Δημοσίευση Ειδικού Κανονισμού	... ημερ/νία
— Λήξη Εγγραφών Συμμετοχής για κανονικό παράβολο συμμετοχής	... ημερ/νία, ... ώρα
— Άνοιγμα της πίστας για άφιξη	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Διοικητικός Έλεγχος (Διανομή αριθμών συμμετοχής, κλπ)	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Έλεγχος Εξακριβώσεως	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Υποχρεωτική ενημέρωση αγωνιζομένων	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Δημοσίευση Πίνακα Εκκινούντων	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Εκκίνηση	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Τερματισμός	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Τελικός Τεχνικός Έλεγχος	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Δημοσίευση Αποτελεσμάτων	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος
— Απονομή Επάθλων	... ημερ/νία, ... ώρα, ... τόπος

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Η Γραμματεία του Αγώνα θα λειτουργεί ... (πρέπει να αναφερθούν οι μέρες, οι ώρες και οι τόποι που θα λειτουργεί).

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή επαφή με τη Γραμματεία του αγώνα για να παραλαμβάνουν τα δελτία πληροφοριών.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ

Να αναφέρετε τις ημερομηνίες και τους τόπους που θα βρίσκεται ο Επίσημος Πίνακας Ανακοινώσεων (Εάν δεν είναι εκ των προτέρων γνωστό μπορεί να ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών).

Υποχρεωτική ενημέρωση των αγωνιζομένων (briefing)

Ο Αλυτάρχης υποχρεούται να καλέσει τους αγωνιζομένους σε συνάντηση πριν την εκκίνηση του αγώνα. Η παρουσία του οδηγού, ή σε περίπτωση ανώτερης βίας, ενός εκπροσώπου του, είναι υποχρεωτική.

Οι αγωνοδίκες (που είναι υποχρεωμένοι να ζητούν τις παρουσίες στη συνάντηση αυτή) θα επιβάλλουν υψηλά χρηματικά πρόστιμα.

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

ΑΡΘΡΟ 1

1. ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο Οργανωτής ... (αναφέρεται το όνομα της Λέσχης ή Ομίλου που οργανώνει τον αγώνα) μετά από έγκριση της ΕΘΕΑ οργανώνει τον ... (αναφέρεται η ονομασία του αγώνα), ο οποίος θα διεξαχθεί ... (αναφέρεται η ημερομηνία του αγώνα).

Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις:

- α. Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα (ΔΑΚ) και των παραρτημάτων του,
- β. Του Εθνικού Αγωνιστικού Κανονισμού (ΕΑΚ) και των παραρτημάτων του.
- γ. Της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΕΘΕΑ και των Εγκυκλίων της.
- δ. Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- ε. Του Συμπληρωματικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού) και των παραρτημάτων του.
- στ Του τεχνικού κανονισμού αγώνων Dragster

Σημείωση : Ο συμπληρωματικός κανονισμός υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΕΘΕΑ και σε συνδυασμό με τον γενικό κανονισμό (τον οποίο και συμπληρώνει), αποτελεί τον κανονισμό του αγώνα. Πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση 2 μήνες πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του.

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.

2. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος ...

Μέλη

3. ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πρόεδρος Αγωνοδικών

Αγωνοδίκες

Παρατηρητής ΕΘΕΑ

Αλυτάρχης

Ορίζεται από την ΕΘΕΑ

Απαραίτητα άτομα από τον κατάλογο Αγωνοδικών της ΕΘΕΑ

Ορίζεται από την ΕΘΕΑ

Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο

Αλυταρχών της ΕΘΕΑ

Γραμματέας του αγώνα

Τεχνικός έφορος

Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο

Τεχνικών Εφόρων της ΕΘΕΑ

Έφορος χρονομέτρησης

Κριτές γεγονότων για παραβίαση της

κεντρικής γραμμής και άκυρης εκκίνησης

Υπεύθυνος Ασφαλείας

Επικεφαλής Γιατρός

Υπεύθυνος Κριτών

Υπεύθυνος κριτών εκκίνησης

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 τη διάρκεια του αγώνα.

Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες

ΑΡΘΡΟ 2 ΓΕΝΙΚΑ

Ο αγώνας περιλαμβάνεται: (αναφέρονται οι τίτλοι για τους οποίους μετράει ο αγώνας).

ΑΡΘΡΟ 3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ – ΘΕΣΗ - ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Σε βασικές γραμμές, ένας αγώνας dragster είναι ένας διαγωνισμός επιτάχυνσης από στάση μεταξύ δύο οχημάτων και για συγκεκριμένη και ορισμένη εξ' αρχής απόσταση. Το αποδεχόμενο μήκος για αυτή την απόσταση είναι είτε ¼ του μιλίου (402,336 μέτρα) είτε 1/8 του μιλίου (201,168 μέτρα). Αυτοί οι διαγωνισμοί εκκινούν μέσω μιας ηλεκτρονικής συσκευής που συχνά αποκαλείται «Christmas Tree». Με την εκκίνηση από την γραμμή αφετηρίας, κάθε διαγωνιζόμενος ενεργοποιεί ένα 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 (elapsed time), ο οποίος χρησιμεύει στο να υπολογίζονται οι επιδόσεις των οχημάτων. Οι αγώνες διεξάγονται σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες, συνολικού μήκους περίπου 800 ή 400 μέτρων αντίστοιχα, και πλάτους 15 μέτρων.

3.2 Πίστα

Θέση: (Τοποθεσία)

Τηλέφωνο: (Αριθμός τηλεφώνου)

Φαξ: (Αριθμός fax)

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου: (Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο)

Μήκος της διαδρομής: (... μέτρα)

Πλάτος της διαδρομής: (... μέτρα)

3.3 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Βασικά οι αγώνες DRAGSTER είναι το ζευγάριμα δύο οχημάτων που ανταγωνίζονται σε ευθεία πίστα. Αυτό κάνει την εκκίνηση το κλειδί της μοναδικότητας αυτών των αγώνων, αφού όλοι οι αγώνες ξεκινούν από ακινησία. Το σημερινό σύστημα εκκίνησης ονομάζεται κοινά «CHRISTMAS TREE» και είναι προϊόν συνεχούς εξέλιξης, είναι δε σχεδιασμένο ώστε να παρέχει σε κάθε διαγωνιζόμενο την δικαιότερη εκκίνηση. Το σύστημα έχει μια σειρά κάθετων φώτων, παρέχοντας οπτικώς την αντίστροφη μέτρηση για κάθε οδηγό. Οι οδηγοί προσπαθούν να εκκινήσουν μεταξύ του σβήσιματος του τελευταίου πορτοκαλί φωτός και του ανάματος του πράσινου. Η τεχνική στη τοποθέτηση και εκκίνηση είναι από τα βασικά προτερήματα που μπορεί να αναπτύξει ένας οδηγός καθώς η πλειοψηφία των αγώνων κρίνονται στην εκκίνηση.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Δuo ξεχωριστές επιδόσεις καταγράφονται για κάθε κούρσα, ο χρόνος που επιτεύχθηκε (elapsed time) και η ταχύτητα. Το αυτοκίνητο αφήνοντας την γραμμή εκκίνησης «χτυπάει» τη δέσμη που ενεργοποιεί την χρονομέτρηση. Καθώς το όχημα συνεχίζει στη πίστα το χρονόμετρο καταγράφει τα δευτερόλεπτα και τα χιλιοστά του δευτερολέπτου μέχρι το όχημα να περάσει, «χτυπήσει» τη δέσμη της γραμμής τερματισμού και να σταματήσει το χρονόμετρο. Η μέγιστη ταχύτητα υπολογίζεται όταν το όχημα χτυπήσει μια πρόσθετη δέσμη φωτοκύταρου.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΟΚΚΙΝΟ ΦΩΣ

Το άναμμα του κόκκινου φωτός το οποίο βρίσκεται στο «Christmas Tree» οδηγεί στην ακύρωση του διαγωνιζόμενου. Αυτό συμβαίνει όταν ο οδηγός αντιδρά πιο γρήγορα και εκκινεί πριν το πράσινο φως.

Για κάθε ομάδα κλάση ανακηρύσσονται χωριστά νικητές.

ΑΡΘΡΟ 4 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΔΕΚΤΑ

Γίνονται δεκτά αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με τον Τεχνικό Κανονισμό για αυτοκίνητα Dragster.

Οι κατηγορίες στις οποίες υποδιαιρούνται τα αυτοκίνητα dragster είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Περιγραφή
A	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής και κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς
B	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, και τον αρχικό κινητήρα
N	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς
Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα και ειδικά αυτοκίνητα dragster

Οι ομάδες στις οποίες υποδιαιρούνται τα αυτοκίνητα dragster είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Ομάδα	Περιγραφή
A	AA	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και με κινητήρα φυσικής αναπνοής (ατμοσφαιρικά)
A	AT	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα είτε (α) υπερτοφοδοτούμενο (Turbo ή Compressor) είτε (β) ατμοσφαιρικό με διάταξη nitro
B	BA	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και φυσική αναπνοή (ατμοσφαιρικά)
B	BT	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και ύπαρξη είτε (α) υπερτοφοδότησης (Turbo ή Compressor) είτε (β) διάταξης nitro σε ατμοσφαιρικό κινητήρα
N	NA	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και φυσική αναπνοή (ατμοσφαιρικά)
N	NT	Αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και ύπαρξη υπερτοφοδότησης (Turbo ή Compressor). Οποιαδήποτε χρήση nitro δε νοείται για αυτοκίνητα παραγωγής
Open	Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα και ειδικά αυτοκίνητα dragster και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού.

Σε κάθε περίπτωση, ο συνδυασμός υπερτοφοδότησης και nitro μετατάσσει αυτόματα το αυτοκίνητο στην κατηγορία Open.

Οι κλάσεις στις οποίες χωρίζονται τα αυτοκίνητα είναι:

Κατηγορία	Ομάδα	Κλάση	Περιγραφή
A	AA	AA/1	Αυτοκίνητα ομάδας AA μέχρι 1800 cc
A	AA	AA/2	Αυτοκίνητα ομάδας AA πάνω από 1800 cc
A	AT	AT/1	Αυτοκίνητα ομάδας AT μέχρι 1800 cc δίκινητα
A	AT	AT/2	Αυτοκίνητα ομάδας AT πάνω από 1800 cc ή τετρακίνητα ανεξαρτήτως κυβισμού
B	BA	BA/1	Αυτοκίνητα ομάδας BA μέχρι 1800 cc
B	BA	BA/2	Αυτοκίνητα ομάδας BA πάνω από 1800 cc
B	BT	BT/1	Αυτοκίνητα ομάδας BT δίκινητα
B	BT	BT/2	Αυτοκίνητα ομάδας BT τετρακίνητα
N	NA		Αυτοκίνητα ομάδας NA
N	NT		Αυτοκίνητα ομάδας NT
Open	Open	Open	Κοινή κλάση ανεξαρτήτως κυβισμού για αυτοκίνητα Open

Αν κάποιο αυτοκίνητο επιτύχει χρόνο κάτω από 9" θα πρέπει να ελεγχθεί από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘΕΑ για να συμμετάσχει σε επόμενο αγώνα. Επίσης αν κάποιο αυτοκίνητο πετύχει ταχύτητα εξόδου πάνω από 250χλμ/ώρα θα πρέπει στον επόμενο αγώνα να φέρει αλεξίπτωτο.

Όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας OPEN και όσα από τις υπόλοιπες Κατηγορίες δεν διαθέτουν αριθμούς κυκλοφορίας θα πρέπει να εφοδιάζονται με Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘ.Ε.Α. (Βλέπε σχετική Εγκύκλιο ΕΘ.Ε.Α.)

ΑΡΘΡΟ 5 ΔΙΚΑΙΟΥΜΕΝΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1. Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει έγκυρη αγωνιστική άδεια διαγωνιζομένου ή αγωνιζομένου κατηγορίας C , ή σχετική αγωνιστική άδεια ημέρας της ίδιας κατηγορίας, σύμφωνα με τις εγκυκλίους της ΕΘΕΑ.
2. Κάθε αυτοκίνητο επιτρέπεται να λαμβάνει μέρος στον αγώνα μέχρι δύο φορές αλλά κάθε φορά με διαφορετικό οδηγό και σε διαφορετική κατηγορία. Κάθε οδηγός μπορεί να συμμετέχει στην ίδια κατηγορία μόνο μία φορά.

ΑΡΘΡΟ 6 ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΕΓΓΡΑΦΕΣ

1. Όποιος θέλει να λάβει μέρος στον αγώνα πρέπει να συμπληρώσει δήλωση συμμετοχής στο έντυπο του Οργανωτή. Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί μέχρι την (ημερομηνία, ώρα, τόπος). Για τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των εγγραφών ο Οργανωτής απαραίτητα πρέπει να ακολουθεί τη σχετική εγκύκλιο της ΕΘΕΑ.

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

Για να συμμετάσχει ένας οδηγός στην κατηγορία OPEN θα πρέπει πρώτα να συμμετάσχει σε τρεις αγώνες στις κατηγορίες A, B ή N.

2. Μετά την υποβολή της δήλωσης δεν επιτρέπεται η τροποποίησή της εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τον κανονισμό του αγώνα. Ο αγωνιζόμενος μπορεί όμως να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε με άλλο της ίδιας κατηγορίας/κλάσης μέχρι τον έλεγχο εξακρίβωσης.

Εάν κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης ένα αυτοκίνητο δεν ανταποκρίνεται στην κατηγορία/κλάση που έχει εγγραφεί, το αυτοκίνητο αυτό μπορεί μετά από πρόταση των τεχνικών εφόρων και απόφαση αγωνοδίκων να μεταφερθεί στην κατηγορία/κλάση που ανταποκρίνεται ή να μην γίνει αποδεκτό.

3. Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΘΕΑ, να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου ή οδηγού εξηγώντας τους λόγους άρνησής της. Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο το αργότερο 24 ώρες μετά το κλείσιμο των εγγραφών.
4. 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.
5. Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να μη δεχθεί περισσότερες από ... συμμετοχές.
6. Ο μέγιστος αριθμός συμμετοχών σε κάθε κατηγορία για τα προκριματικά θα είναι 32, το ελάχιστο είναι 2 σε κάθε κατηγορία. Εντούτοις, οι διοργανωτές διατηρούν το δικαίωμα να ακυρώσουν, σε συνεννόηση με τους Αγωνοδίκες του αγώνα, μια κατηγορία εάν αισθάνονται κατάλληλοι.

ΑΡΘΡΟ 7 ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1. Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με Εγκύκλιο της ΕΘΕΑ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΕΘΕΑ.
2. Η δήλωση συμμετοχής δεν γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, τον αριθμό αγωνιστικής άδειας και τον αριθμό αγωνιστικής πινακίδας της ΕΘΕΑ.
3. 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.

4. Τα παράβολα συμμετοχής επιστρέφονται στις εξής περιπτώσεις:
 - α. Εάν η δήλωση συμμετοχής δεν γίνει δεκτή και
 - β. Εάν ο αγώνας ματαιωθεί.

ΑΡΘΡΟ 8 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. 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.
2. 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.

ΑΡΘΡΟ 9 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. 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 ειδικού κανονισμού του αγώνα πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες.
2. Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες (άρθρα 171 και συνέχεια ΕΑΚ).
3. 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).
4. Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΕΘΕΑ.
5. Για την ακριβή ερμηνεία του κειμένου θα χρησιμοποιούνται οι λέξεις:
 - α. "συμμετέχων" ή "διαγωνιζόμενος" : για νομικό ή φυσικό πρόσωπο που έχει εγγραφεί στον πίνακα συμμετεχόντων.
 - β. "πλήρωμα" : για τον οδηγό
6. Ο οδηγός αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του διαγωνιζόμενου εφόσον ο τελευταίος δεν επιβαίνει στο αυτοκίνητο.
7. Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον διαγωνιζόμενο ή τον οδηγό θα δικάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι θα αποφασίζουν για κάθε ενδεχόμενη ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι αποκλεισμό.

ΑΡΘΡΟ 10 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ, ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ, ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1. Η σειρά εκκίνησης των αυτοκινήτων θα ορίζεται από τον οργανωτή.
2. Οι αριθμοί συμμετοχής θα ξεκινούν από το 1 και θα δίνονται στους αγωνιζόμενους αρχίζοντας από τη μεγαλύτερη κατηγορία και κλάση προς τη μικρότερη.
3. Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα πάνω σε κάθε μια από τις μπροστινές πόρτες του αυτοκινήτου 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 αυτοκίνητο στο οποίο δεν θα είναι σωστά τοποθετημένοι οι αριθμοί συμμετοχής. Επίσης, στο πάνω μέρος των δύο φτερών ή στις πόρτες πρέπει να είναι γραμμένα το όνομα ή ψευδώνυμο του οδηγού).
Το αναγνωριστικό της ομάδας του αυτοκινήτου (verification) πρέπει να είναι τοποθετημένο σε εμφανές σημείο του αυτοκινήτου.

ΑΡΘΡΟ 11 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

1. Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν ελεύθερα πάνω στα αυτοκίνητά τους οποιαδήποτε διαφήμιση με τους παρακάτω όρους:
 - α. Να μην αντιβαίνει το περιεχόμενο τους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και τις διατάξεις της ΔΟΑ.
 - β. Να μην προσβάλλουν τα χρηστά ήθη και έθιμα.
 - γ. Να μην καλύπτουν με τις επιγραφές διαφημιστικού περιεχομένου τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες και τους αριθμούς συμμετοχής.
 - δ. Να μην εμποδίζουν την ορατότητα μέσα από όλα τα παράθυρα. (Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικής ταινίας φάρδους μέχρι 10 cm στο πάνω μέρος του μπροστινού παρμπριζ και μέχρι 8 cm στο πάνω μέρος του πίσω παραθύρου).
 - ε. Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.
 - στ. Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα διαφήμισης του υποστηρικτή στους αριθμούς συμμετοχής.
2. Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση σε αυτοκίνητο που δεν θα είναι σύμφωνο με τα παραπάνω.
3. Το μέγεθος των γραμμάτων (ύψος και πάχος) της διαφήμισης του υποστηρικτή στους αριθμούς συμμετοχής δεν επιτρέπεται να ξεπερνάει το μέγεθος των γραμμάτων της ονομασίας του αγώνα.
Οι διαστάσεις των πανών με τους αριθμούς συμμετοχής, το ύψος των ψηφίων στα πανώ κάθε ομάδας κλπ αναφέρονται στο κεφάλαιο XVII του ΕΑΚ, άρθρα 205 - 212).

ΑΡΘΡΟ 12 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

1. Μετά τη διοικητική - γραμματειακή τακτοποίηση των συμμετεχόντων, τα αυτοκίνητα θα ελεγχθούν από τους τεχνικούς εφόρους του αγώνα και στη συνέχεια θα οδηγηθούν στον χώρο επισκευών.

Μετά την ολοκλήρωση κάθε σκέλους, μπορεί να γίνεται τεχνικός έλεγχος, ο οποίος, μετά το πέρας του τελευταίου σκέλους, μπορεί να φθάσει μέχρι και τη αποσυναρμολόγηση αυτοκινήτου.

Αν η αποσυναρμολόγηση είναι αποτέλεσμα ενστάσεως ο ενιστάμενος πρέπει να καταβάλει, εκτός από το παράβολο ενστάσεως, και το παράβολο τεχνικών εργασιών που προβλέπεται από τη σχετική εγκύκλιο της ΕΘΕΑ.

2. Ο έλεγχος εξακρίβωσης που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής και θα αφορά έλεγχο αγωνιστικών αδειών, αδειών οδήγησης, ορατή συμφωνία του αυτοκινήτου με την κατηγορία που έχει δηλωθεί, συμφωνία του αυτοκινήτου με την ταυτότητα που του έχει χορηγήσει η ΕΘΕΑ, κύρια όργανα ασφαλείας κλπ. Στην περίπτωση αυτοκινήτου 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.

Σε περίπτωση αυτοκινήτων με πινακίδες ΔΟΚΙΜΗ πρέπει να παρουσιάζεται και το έγγραφο εκτελωνισμού του αυτοκινήτου.

3. Στα αυτοκίνητα θα χορηγείται από τον Οργανωτή ειδικό σήμα αναγνώρισης ομάδας (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.
4. Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί επιφέρει άμεσα τον αποκλεισμό του συγκεκριμένου διαγωνιζόμενου από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου διαγωνιζόμενου 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 αυτοκίνητό του σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζουν ο Τεχνικός Κανονισμός για αυτοκίνητα Dragster, οι εγκύκλιοι της ΕΘ.Ε.Α και ο Γενικός Κανονισμός. Κάθε παρέκκλιση που έχει διαφύγει από την προσοχή του τεχνικού εφόρου δεν σημαίνει ότι γίνεται δεκτή. Ο αγωνιζόμενος φέρει αμέσως την ευθύνη.
5. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους αγωνοδίκες.

ΑΡΘΡΟ 13 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Δεν θα δοθεί εκκίνηση για τον αγώνα σε αυτοκίνητο που δεν θα είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Τεχνικού Κανονισμού αυτοκινήτων Dragster και τις εγκυκλίους της ΕΘΕΑ..
2. Όλοι οι οδηγοί πρέπει, με ποινή αποκλεισμού, να φορούν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα **εγκεκριμένα φόρμα και κράνος** και να είναι δεμένοι με ζώνες ασφαλείας. **Για την κατηγορία OPEN το κράνος θα πρέπει να είναι κλειστού τύπου (full face).**
3. **Οι φόρμες δεν είναι υποχρεωτικές για την Κατηγορία Β και Ν.**
4. Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους με ποινή αποκλεισμού:
 - α. Να κατευθύνουν για οποιοδήποτε λόγο το αυτοκίνητο τους αντίθετα με τη φορά του αγώνα.
 - β. Το στρώξιμο του αυτοκινήτου από το ίδιο τον οδηγό ή από τρίτο για οποιοδήποτε λόγο μετά την πτώση της σημαίας εκκίνησης.
5. Ο ανεφοδιασμός των αυτοκινήτων στα Paddocks απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού. Θα υπάρχει ειδικός χώρος για τον ανεφοδιασμό των αυτοκινήτων.

ΑΡΘΡΟ 14 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Οι σειρές εκκίνησης στα δοκιμαστικά καθορίζονται από τον οργανωτή ανάμεσα στα συμμετέχοντα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας και κλάσης. **Τα δοκιμαστικά ορίζονται έως τέσσερα (4) και θα είναι όλα επίσημα χρονομετρημένα.**

Ο αγώνας διεξάγεται ανά ζεύγη. Ο ταχύτερος από κάθε ζεύγος θα συμμετέχει σε επόμενη δοκιμασία, ο αργότερος είναι δυνατόν να συμμετέχει σε άλλη μία τελευταία δοκιμασία μη προκριθέντων αν προβλέπεται από τον ειδικό κανονισμό. **Στην εκκίνηση κάθε αγώνα λαμβάνουν μέρος όλοι οι αγωνιζόμενοι ανά ζεύγη σε μία έως τέσσερις δοκιμαστικές προσπάθειες (ορίζεται στον ειδικό κανονισμό, με στόχο την επίτευξη του καλύτερου χρόνου και την καλύτερη και πιο προνομιούχα κατάταξη για τον κυρίως αγώνα).**

Με βάση τους χρόνους των δοκιμών καταρτίζεται ο πίνακας του κυρίως αγώνα με βάση τον Πίνακα του παραρτήματος που περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό.

Σε κάθε σκέλος προκρίνεται ο ταχύτερος από κάθε ζεύγος. Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών οι αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να τροποποιήσουν τον αριθμό των δοκιμαστικών προσπαθειών.

Ένας αγώνας, που τυχόν διεκόπη για λόγους ανωτέρας βίας, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ολοκληρώθηκε αν έχει ολοκληρωθεί το σκέλος των χρονομετρημένων δοκιμών. Στην περίπτωση αυτή απονέμονται για την βαθμολογία οι μισοί βαθμοί.

BURN OUT (Ζέσταμα ελαστικών)

Όλα τα Burnouts πριν τον αγώνα περιορίζονται σε οριοθετημένους χώρους, χρησιμοποιώντας μόνο νερό. Αν ένα όχημα υποστεί βλάβη κατά τη διενέργεια burnout και δεν μπορεί να γυρίσει ή να στρωχθεί πίσω απαγορεύεται να συνεχίσει την πορεία του στη πίστα για να οδηγηθεί στην γραμμή εκκίνησης. Το πέρασμα της κεντρικής γραμμής κατά την διάρκεια burnout δεν είναι ακύρωση. Απαγορεύονται επί ποινή αποκλεισμού τα burnouts φωτιάς. **Κανένα άτομο δεν επιτρέπεται να κρατά ή να αγγίζει το όχημα κατά τη διάρκεια των burnouts. Επιτρέπεται σε όλες τις κατηγορίες μόνο ένα (1) burnout ισχύος.** Μετά το burnout απαγορεύεται ο ψεκασμός της εισαγωγής του κινητήρα με τεχνητό ψεκασμό ή ψυκτικό.

ΓΡΑΜΜΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ

Άπαξ το όχημα βρεθεί στην περιοχή στησίματος πριν τη γραμμή εκκίνησης, θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι ρυθμίσεις του οχήματος. Κανένα μέλος του συνεργείου δεν μπορεί να αγγίξει ή να προβεί σε κάποια λειτουργία – ρύθμιση στο όχημα σ' αυτή τη περιοχή. Διαδικασίες σαν τις ακόλουθες θα πρέπει να ολοκληρωθούν πριν το στήσιμο (ευθυγράμμιση του οχήματος μετά το burnout, αφαίρεση των ασφαλειών του αλεξίπτωτου, σκούπισμα ελαστικών, ρυθμίσεις injection κινητήρα, κλπ).

ΣΤΗΣΙΜΟ

Άπαξ το όχημα φτάσει την αρχή των γραμμών στησίματος, θα πρέπει να είναι έτοιμο να τρέξει. Για να είναι κάποιος έγκυρος νικητής, το όχημά του θα πρέπει να στηθεί και να ξεκινήσει μόνο του. Αυτό ισχύει και για τους μονούς αγώνες. Το στήσιμο θα πρέπει να γίνει με την ισχύ του οχήματος. Απαγορεύεται το στήσιμο και η εκκίνηση με στρώξιμο.

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.

Ένας εύλογο χρονικό διάστημα θα πρέπει να δίδεται στους οδηγούς για να στηθούν. Το χρονικό όριο αυτό είναι στην απόλυτη κρίση του επίσημου Αφέτη του αγώνα. Αποτυχία στο στήσιμο μετά της οδηγίες του αφέτη είναι πιθανόν να επιφέρουν ακύρωση. Μετά το σωστό στήσιμο και λήψη του σήματος του Αφέτη για εκκίνηση δεν επιτρέπεται η επανατοποθέτηση του οχήματος. Οποιοσδήποτε οδηγός αφήσει την γραμμή εκκίνησης πριν το σύστημα χρονομέτρησης ενεργοποιηθεί, περιλαμβανομένων και των οδηγών που τρέχουν μόνοι τους, θα ακυρώνονται.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η εκκίνηση θα δίδεται με τη χρήση του «Christmas Tree». Μετά το σήμα του Αφέτη τα πορτοκαλί φώτα θα εναλλάσσονται ανάβοντας από πάνω προς τα κάτω και μετά θα ανάψει το πράσινο φως. Ο χρόνος εναλλαγής των πορτοκαλί καθώς και ο χρόνος για το πράσινο φως ορίζεται στα τέσσερα δέκατα του δευτερολέπτου (0,4 δευτερόλεπτα). Εναλλακτικά και ύστερα από σύμφωνη γνώμη των αγωνοδίκων θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί η ταυτόχρονη ενεργοποίηση των τριών πορτοκαλί φώτων και μετά από καθυστέρηση τεσσάρων δεκάτων (0,4 δευτερόλεπτα) η ενεργοποίηση του πράσινου φωτός. Η χρήση και των δύο διαδικασιών κατά τη διάρκεια ενός αγώνα δεν απαγορεύεται, όμως θα πρέπει να είναι η ίδια κατά τη διάρκεια των αναμετρήσεων μιας κατηγορίας (προκριματικά, τελικοί). Οι οδηγοί θα πρέπει να ενημερωθούν για τον συγκεκριμένο τρόπο εκκίνησης.

Αν ο αγωνιζόμενος δεν παρουσιασθεί στη γραμμή εκκίνησης μέσα σε δύο λεπτά από τη στιγμή που τον κάλεσε ο Αφέτης, ή εκπρόσωπός του, αποκλείεται από το σκέλος. Μετά την παρέλευση του χρονικού ορίου ο άλλος αγωνιζόμενος πραγματοποιεί τη δοκιμασία μόνος του.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Απαιτείται πλήρως ηλεκτρονικό σύστημα χρονομέτρησης, το οποίο θα μπορεί να υπολογίζει ξεχωριστά το χρόνο διαδρομής και τη ταχύτητα εξόδου για κάθε λωρίδα. Η ακριβεία του θα πρέπει να είναι του χιλιοστού του δευτερολέπτου (0,001 δευτερόλεπτο) και εκατοστού του μιλίου ανά ώρα (0,16 χιλ/ώρα) αντίστοιχα. Ένα πλήρες «Christmas tree» θα πρέπει να χρησιμοποιείται με τρία (3) πορτοκαλί φώτα. Η δέσμη προσησίματος (Pre-stage Beam) θα τοποθετείται είκοσι (20) εκατοστά (0,2 μέτρα) πριν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam). Η μόνη χρήση της είναι να δείχνει στον αγωνιζόμενο, ότι οι μπροστινοί τροχοί του οχήματος πλησιάζουν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam). Η δέσμη στησίματος (Stage Beam) τοποθετείται σαράντα (40) εκατοστά (0,4 μέτρα) πριν τη δέσμη ελέγχου (Guard Beam) και σηματοδοτεί ότι το όχημα είναι στη σωστή θέση για την εκκίνηση. Τα φώτα στησίματος θα πρέπει να ενεργοποιούνται όταν η μπροστινή ακμή των εμπρός τροχών του οχήματος διακόπτουν τη δέσμη στησίματος (Stage Beam). Η δέσμη προσησίματος (Stage Beam) επίσης ενεργοποιεί την έναρξη του χρονομέτρου κατά τη απελευθέρωση της δέσμης και ενεργοποιεί το κόκκινο φως στη περίπτωση που οι τροχοί απελευθερώσουν την δέσμη πριν το άναμμα του πράσινου φωτός. Η δέσμη ελέγχου εξασφαλίζει ότι κανένα όχημα δεν θα έχει υπερβολικό ρολάρισμα (η κίνηση απαιτείται για να αφήσεις την δέσμη στησίματος (Stage Beam)). Στη περίπτωση που η δέσμη ελέγχου διακοπεί στον ίδιο χρόνο με τη δέσμη στησίματος (Stage Beam) και η διαδικασία εκκίνησης έχει εισαχθεί, τα χρονόμετρα και το κόκκινο φως θα ενεργοποιηθούν αν το πράσινο φως δεν έχει ανάψει.

Η δέσμη θερματισμού τοποθετείται στην γραμμή θερματισμού και ενεργοποιεί το χρονόμετρο. Οι παγίδες ταχύτητας τοποθετούνται είκοσι μέτρα και δώδεκα εκατοστά (20,12 μέτρα) πριν την γραμμή θερματισμού και πάνω σε αυτήν. Το ύψος των φωτοκύτταρων, ιδανικά, 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.

ΠΡΟΚΡΙΣΗ

Για να είναι μια προσπάθεια πρόκρισης έγκυρη, όλα τα οχήματα θα πρέπει να στηθούν και να εκκινήσουν μόνοι τους. Κάθε οδηγός δεν μπορεί να οδηγήσει πάνω από ένα όχημα στην ίδια κατηγορία ενός αγώνα. Για όλες τις κατηγορίες κάθε όχημα δεν θα μπορεί να χρησιμοποιείται από περισσότερους από δύο οδηγούς.

Στην περίπτωση κατά την οποία κάποιος οδηγός ή οδηγοί λόγω ανωτέρας βίας δεν καταφέρουν να κάνουν έστω και μία προκριματική κούρσα, τότε οι Αγωνοδίκες του αγώνα έχουν το δικαίωμα να τους εντάξουν στην λίστα των προκριθέντων πίσω από όλους τους άλλους οδηγούς. Αν είναι πάνω από ένας οι οδηγοί που θα ενταχθούν στην λίστα των προκριθέντων η σειρά κατάταξής τους θα ορίζεται από τη μέχρι εκείνης της στιγμής βαθμολογία τους στο έπαθλο ή πρωτάθλημα. Το παραπάνω θα παρουσιάσει σε εφαρμοστεί κάποιο σφάλμα στο σύστημα χρονομέτρησης κατά τη διάρκεια μιας προκριματικής προσπάθειας, ή αν κάποιος οδηγός αναγκαστεί να εγκαταλείψει τη προσπάθεια λόγω απώλειας ελέγχου του οχήματος που βρίσκεται στην άλλη λωρίδα, ή αν δεν το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

ΣΧΑΡΕΣ

Το ζευγάρισμα της κάθε κατηγορίας βασίζεται στους καταρτισμένους από τη FIA πίνακες σχαρών. Οι προκριματικοί χρόνοι ορίζουν τις θέσεις στην σχάρα. Στις περιπτώσεις που δεν συμπληρωθούν όλες οι θέσεις της σχάρας, όπως η είσοδος 14 οχημάτων σε ένα πεδίο 16 οχημάτων, χρησιμοποιείται σχάρα 14 οχημάτων και όχι σχάρα 16 οχημάτων.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΛΩΡΙΔΑΣ

Σε όλες τις κατηγορίες η επιλογή λωρίδας ορίζεται από τους χρόνους επίδοσης. Ο οδηγός με τον ταχύτερο χρόνο επιλέγει την λωρίδα που θα αγωνιστεί στον πρώτο γύρο και στους επόμενους γύρους η επιλογή λωρίδας γίνεται από το οδηγό που έκανε το ταχύτερο χρόνο στον προηγούμενο γύρο.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ, ΠΑΥΣΗ, ΑΠΟΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗ

Μια σπάνια περίπτωση είναι σε ένα αγώνα να αποκλειστούν και τα δύο οχήματα κατά τη διάρκεια της ίδιας αναμέτρησης. Στις περισσότερες περιπτώσεις και οι δύο συμμετέχοντες αποκλείονται. Τέτοιες περιπτώσεις είναι: και οι δύο οδηγοί αφήνουν την γραμμή εκκίνησης πριν ανάψει το πράσινο φως ή και οι δύο οδηγοί περνούν τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των λωρίδων. Ακόμη και στην περίπτωση που κάποιος οδηγός χάσει τον έλεγχο λόγω υπερβολικών φρένων και έρθει σε επαφή με τα φωτοκύτταρα, περάσει τη πλάγια γραμμή ή την κεντρική ακόμη και αν περάσει την γραμμή θερματισμού θα πρέπει να αποκλεισθεί. Εκούσιο πέρασμα της πλάγιας γραμμής για να μην αφήσει συντρίμια στη πίστα δεν εγείρει αποκλεισμό.

- Μετακίνηση του αυτοκινήτου από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης πριν από την παρέλευση τριάντα (30) λεπτών μετά την έκδοση των προσωρινών αποτελεσμάτων. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ
- Καθυστέρηση προσέλευσης στον χώρο εκκίνησης ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΕΛΟΣ
- Άρνηση συμμόρφωσης στις οδηγίες των Κριτών ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ
- Μη συμμόρφωση στους όρους διεξαγωγής του Burn out ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΕΛΟΣ
- Ανεφοδιασμός έξω από τον χώρο ανεφοδιασμού και χωρίς την τήρηση των μέτρων ασφαλείας ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 15 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

1. Οι αγωνιζόμενοι, αμέσως μετά τον τερματισμό τους στο τελικό σκέλος πρέπει να κατευθύνουν τα αυτοκίνητα 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.
2. Σε περίπτωση 2ης συμμετοχής με ίδιο αυτοκίνητο αυτό θα επιστρέψει στην αφετηρία με την συνοδεία εντεταλμένου ατόμου από την οργάνωση.
3. Στο διάστημα που τα αυτοκίνητα βρίσκονται κάτω από καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης δεν επιτρέπεται καμία αφαίρεση, μετατροπή, προσθήκη ή ανεφοδιασμός, με ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 16 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Στον τερματισμό θα γίνεται ένας πλήρης και λεπτομερής έλεγχος που μπορεί να προβλέπει μέχρι και την αποσυναρμολόγηση του αυτοκινήτου, για τα αυτοκίνητα που έχουν καταταγεί στην πρώτη θέση κάθε κατηγορίας, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο αυτοκίνητο, κατά την απόλυτη κρίση των Αγωνοδικών που ενεργούν αυτεπάγγελα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Αλυτάρχη ή κατ' εφαρμογή σχετικής εγκυκλίου της ΕΘΕΑ.

ΑΡΘΡΟ 17 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

1. Οι ενστάσεις υποβάλλονται ως εξής:
 - α. Σχετικά με αντικανονική εγγραφή ή με τον έλεγχο εξακρίβωσης μισή (½) ώρα μετά το τέλος του ελέγχου εξακρίβωσης.
 - β. Σχετικά με τεχνικά θέματα μέσα σε 15 λεπτά από τον τερματισμό του τελευταίου αυτοκινήτου.
 - γ. Σχετικά με τα προσωρινά αποτελέσματα της τελικής κατάταξης, μέσα σε μισή (1/2) ώρα από την ανάρτησή τους.
 - δ. Κατά της χρονομέτρησης δεν χωράει καμία ένσταση.
2. 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 εγκύκλιο της ΕΘΕΑ. Το παράβολο επιστρέφεται εφόσον η ένσταση γίνει δεκτή.

Σε περίπτωση υποβολής ένστασης ο αγωνιζόμενος κατά του οποίου έγινε η ένσταση θέτει στη διάθεση των αγωνοδικών το αυτοκίνητό του χωρίς καμία επιφύλαξη και συμμορφώνεται με τις υποδείξεις τους. Κάθε παράβαση επιφέρει τον αποκλεισμό του από τον αγώνα και αναφορά στην ΕΘΕΑ.

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

Τα έξοδα για την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση του αυτοκινήτου καθώς και τα έξοδα μεταφοράς του αυτοκινήτου 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.

3. Οι συμμετέχοντες έχουν το δικαίωμα της έφεσης που υποβάλλεται σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο ΕΑΚ (αριθ. 181 και επόμενα) και πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο σύμφωνα με τη σχετική εγκύκλιο της ΕΘΕΑ. Για ότι δεν προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό θα ισχύουν οι διατάξεις του ΕΑΚ (άρθρο 171 κλπ).

ΑΡΘΡΟ 18 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

Τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται στον χώρο του αγώνα, εντός τριάντα (30) λεπτών μετά τη λήξη των αγώνων και θα αναρτώνται στον Επίσημο Πίνακα Ανακοινώσεων.

Τα αυτοκίνητα κατατάσσονται με βάση τα αποτελέσματα των διαδοχικών σκελών. Για τα αυτοκίνητα που δεν προκρίθηκαν για τα προκριματικά σκέλη η κατάταξη γίνεται με βάση τους χρόνους των χρονομετρημένων δοκιμών. Το ίδιο, αναλογικά, ισχύει για τα αυτοκίνητα που δεν κατατάχθηκαν στο προημιτελικό ή ημιτελικό σκέλος.

Ποινές

ΑΡΘΡΟ 19 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων θα γίνει την ... (αναφέρεται η ημερ/νία, ο τόπος και ο χρόνος).

ΑΡΘΡΟ 20 ΕΠΑΘΛΑ

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

1. Κατηγορίες

Στους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας - κλάσης απονέμονται κύπελλα, εφόσον σε κάθε μία από αυτές εκκινήσουν τουλάχιστον 4 αυτοκίνητα.

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

ΑΡΘΡΟ 22 ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των Επάθλων θα γίνει την : ημερ/νία, τόπος, ώρα.

Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανισθούν στην τελετή της απονομής θα χάσουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου).

Γ. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΚΛΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Οι κατηγορίες στις οποίες υποδιαιρούνται τα αυτοκίνητα dragster είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Περιγραφή
A	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής και κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς
B	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και τον αρχικό κινητήρα
N	Αυτοκίνητα παραγωγής (νορμάλ) με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς
Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα και ειδικά αυτοκίνητα dragster

Οι ομάδες στις οποίες υποδιαιρούνται τα αυτοκίνητα dragster είναι οι ακόλουθες:

Κατηγορία	Ομάδα	Περιγραφή
A	AA	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και με κινητήρα φυσικής αναπνοής (ατμοσφαιρικά)
A	AT	Βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς και κινητήρα είτε (α) υπερτροφοδοτούμενο (Turbo ή Compressor) είτε (β) ατμοσφαιρικό με διάταξη nitro
B	BA	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και φυσική αναπνοή (ατμοσφαιρικά)
B	BT	Βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και ύπαρξη είτε (α) υπερτροφοδότησης (Turbo ή Compressor) είτε (β) διάταξης nitro σε ατμοσφαιρικό κινητήρα
N	NA	Αυτοκίνητα παραγωγής (νορμάλ) με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και φυσική αναπνοή (ατμοσφαιρικά)
N	NT	Αυτοκίνητα παραγωγής (νορμάλ) με κίνηση σε δύο ή τέσσερις τροχούς, τον αρχικό κινητήρα και ύπαρξη υπερτροφοδότησης (Turbo ή Compressor). Οποιαδήποτε χρήση nitro δε νοείται για αυτοκίνητα παραγωγής
Open	Open	Αγωνιστικά αυτοκίνητα και ειδικά αυτοκίνητα dragster και ιδιοκατασκευές ανεξαρτήτως κυβισμού.

Σε κάθε περίπτωση, ο συνδυασμός υπερτροφοδότησης και nitro μετατάσσει αυτόματα το αυτοκίνητο στην κατηγορία Open.

Οι κλάσεις στις οποίες χωρίζονται τα αυτοκίνητα είναι:

Κατηγορία	Ομάδα	Κλάση	Περιγραφή
A	AA	AA/1	Αυτοκίνητα ομάδας AA μέχρι 1800 cc
A	AA	AA/2	Αυτοκίνητα ομάδας AA πάνω από 1800 cc
A	AT	AT/1	Αυτοκίνητα ομάδας AT μέχρι 1800 cc δίκινητα
A	AT	AT/2	Αυτοκίνητα ομάδας AT πάνω από 1800 cc ή τετρακίνητα ανεξαρτήτως κυβισμού
B	BA	BA/1	Αυτοκίνητα ομάδας BA μέχρι 1800 cc
B	BA	BA/2	Αυτοκίνητα ομάδας BA πάνω από 1800 cc
B	BT	BT/1	Αυτοκίνητα ομάδας BT δίκινητα
B	BT	BT/2	Αυτοκίνητα ομάδας BT τετρακίνητα
N	NA		Αυτοκίνητα ομάδας NA
N	NT		Αυτοκίνητα ομάδας NT
Open	Open	Open	Κοινή κλάση ανεξαρτήτως κυβισμού για αυτοκίνητα Open

Όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης (παλινδρομικό – Otto ή περιστροφικό – Wankel), που χρησιμοποιεί ως καύσιμο βενζίνη ή πετρέλαιο Diesel. Δεν επιτρέπεται η χρήση αλκοολών (πχ. μεθανόλης), φυσικού αερίου ή υγραερίου.

Για τον υπολογισμό της κατάταξης σε κλάσεις, ο κυβισμός των αυτοκινήτων με περιστροφικό κινητήρα (Wankel) υπολογίζεται πολλαπλασιαζόμενος επί 1.7.

Υπενθυμίζεται, πως, μετά από πρόταση των Τεχνικών Εφόρων, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν από την διοργάνωση κάθε αυτοκίνητο που κρίνεται επικίνδυνο (άρθρο 127 του ΕΑΚ).

Για όλες τις κατηγορίες, εκτός της κατηγορίας Oren, οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη ή ελευθερία δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Για όλες τις κλάσεις με κριτήριο τον κυβισμό, επιτρέπεται μια υπέρβαση του κυβισμού της κλάσης έως 2% (για δυνατότητα ρεκτιφιέ), χωρίς αλλαγή κλάσης.

2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ A, B ΚΑΙ N

Όλα τα αυτοκίνητα των κατηγοριών A, B και N, πρέπει να διαθέτουν υποχρεωτικά τα ακόλουθα συστήματα ασφαλείας:

1. Χειροκίνητο πυροσβεστήρα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 253.7.3 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ
2. Το κάθισμα του οδηγού μπορεί να είναι ή του κατασκευαστή ή άλλο αναγνωρισμένο (homologated) τύπου bucket σε αντίστοιχες προβλεπόμενες βάσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.16 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.
3. Μπορούν να παραμείνουν οι ζώνες ασφαλείας του κατασκευαστή είτε άλλες αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας τεσσάρων τουλάχιστον σημείων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.6 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.
4. Η χρήση κύριου τοξυλίου ασφαλείας (roll bar) ή κλωβού ασφαλείας (roll cage) επιτρέπεται για όλες τις ομάδες. Σε κάθε περίπτωση χρήσης τοξυλίου ή κλωβού ασφαλείας, πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο 253.8 του παραρτήματος J του ΔΑΚ
5. Αυτοκίνητα που επιτυγχάνουν επίδοση μεταξύ 11 και 12 δευτερολέπτων στα 400 μέτρα πρέπει από τον επόμενο αγώνα να έχουν εγκατεστημένο κύριο τοξύλιο ασφαλείας.
6. Αυτοκίνητα που επιτυγχάνουν επίδοση καλύτερη από 11 δευτερόλεπτα στα 400 μέτρα πρέπει από τον επόμενο αγώνα να έχουν (α) εγκατεστημένο κλωβό ασφαλείας και (β) αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας τεσσάρων σημείων, όπως ορίζεται στο άρθρο 253.6 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ..
7. (Μόνο για τις κατηγορίες B και N) Σε περίπτωση χρήσης τοξυλίου ή κλωβού ασφαλείας, επιτρέπεται να διπλωθούν ή να τρυπηθούν τα καθίσματα, να τροποποιηθούν οι πλαϊνές ταπετσαρίες στις πόρτες και να τρυπηθεί το ταμπλό, αλλά μόνο τόσο ώστε να εφαρμόζει σωστά το τοξύλιο ή ο κλωβός ασφαλείας. Για το σκοπό αυτό και μόνο, επιτρέπεται η πλήρης αφαίρεση του καλοριφέρ και η μετακίνηση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών διατάξεων.
8. Αυτοκίνητα, που επιτυγχάνουν ταχύτητα εξόδου στα 400 μέτρα πάνω από 250 χλμ/ώρα, πρέπει από τον επόμενο αγώνα να διαθέτουν επιβραδυντικό αλεξίπτωτο
9. Τα αυτοκίνητα με ανοικτό ουρανό πρέπει απαραίτητα να είναι εφοδιασμένα με τοξύλια ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 15 παραγ.2 του άρθρου 275 του παραρτήματος J του ΔΑΚ
10. Κάθε οδηγός πρέπει απαραίτητα να φορά αναγνωρισμένο κράνος, σύμφωνα με το Παράρτημα L του ΔΑΚ
11. Οι σωληνώσεις που διέρχονται μέσα από το θάλαμο των επιβατών θα πρέπει να είναι καλυμμένες με άφλεκτο υλικό και δεν επιτρέπεται να διαιρούνται στο εσωτερικό του θαλάμου των επιβατών
12. Τόσο η μπαταρία όσο και οι αντλίες (τρόμπες) καυσίμου θα πρέπει να είναι πολύ καλά στερεωμένες και να βρίσκονται είτε στον χώρο του κινητήρα είτε στον χώρο των αποσκευών. Στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να πλήρως καλυμμένες, με άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό
13. Επιτρέπεται η αντικατάσταση της δεξαμενής καυσίμου (ρεζερβουάρ) με δεξαμενή ασφαλείας αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ, όπως προβλέπεται στα άρθρα 252.9.6 και 253.14 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. Σε αυτή την περίπτωση η δεξαμενή ασφαλείας μπορεί να τοποθετηθεί στο χώρο των αποσκευών αλλά πρέπει απαραίτητα να είναι πλήρως καλυμμένη με άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό. Εναλλακτικά μπορεί να υπάρχει διάφραγμα από άφλεκτο και αδιαπέραστο από υγρά υλικό μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών, έτσι ώστε ο πρώτος να απομονώνεται πλήρως από το δεύτερο. Η χωρητικότητα της δεξαμενής ασφαλείας είναι ελεύθερη.
14. Αν δεν τοποθετηθεί δεξαμενή ασφαλείας, τότε η δεξαμενή καυσίμου πρέπει να παραμείνει η αρχική, όπως και η θέση της.
15. Τα αυτοκίνητα που είναι εφοδιασμένα με διάταξη nίτρο, θα πρέπει να έχουν εγκατεστημένη τη φιάλη του nίτρο στο χώρο των αποσκευών, καλά και μόνιμα στερεωμένη με μεταλλικές στηρίξεις. Πρέπει να υπάρχει άφλεκτο διάφραγμα μεταξύ του θαλάμου των επιβατών και του χώρου των αποσκευών. Το σύστημα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ρυθμιστική ηλεκτροβαλβίδα nίτρο, που θα βρίσκεται στο χώρο αποσκευών, κοντά στη φιάλη και έχει εξαερισμό ο οποίος δεν περνά από το θάλαμο επιβατών και καταλήγει έξω από το αυτοκίνητο. Η παροχή του nίτρο, από τη φιάλη μέχρι τον κινητήρα, πρέπει να γίνεται μέσω σωλήνα υψηλής πίεσης από πλαστικό με μεταλλικό περίβλημα ή αεροπορικού τύπου. Τα αυτοκίνητα που δε χρησιμοποιούν nίτρο απαγορεύεται να έχουν τη σχετική διάταξη, έστω και ανενεργή.

3 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ A

3.1 Γενικά

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας A είναι βελτιωμένα αυτοκίνητα με πλαίσιο παραγωγής, δηλ. έχουν πλαίσιο παραγωγής (δηλ. με έγκριση τύπου για κυκλοφορία σε δημόσιους δρόμους), με τις επιτρεπόμενες αλλαγές και προσθήκες που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Επιτρέπεται οποιαδήποτε ενίσχυση με προσθήκη υλικού (περιλαμβάνεται και το "ράψιμο") σε οποιοδήποτε τμήμα του αυτοκινήτου. Επίσης επιτρέπεται η αντικατάσταση οποιαδήποτε βίδας ή παξιμαδιού ή μπουλονιού κτλ. με ανθεκτικότερα ή με διάταξη ασφαλείας (αυτασφαλιζόμενα παξιμάδια κοκ.).

Απαγορεύεται οποιαδήποτε αφαίρεση υλικού, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

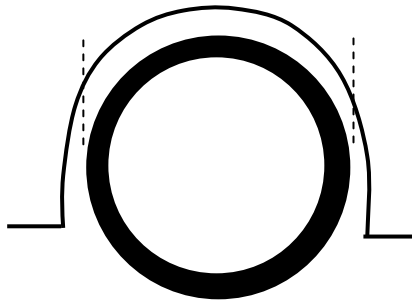
Απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση στο πλαίσιο, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

3.2 Αμάξωμα

1. Επιτρέπεται η αφαίρεση προφυλακτήρων, διακοσμητικών, αεροδυναμικών βοηθημάτων κάθε είδους. Αν αφαιρεθούν θα πρέπει να αφαιρεθούν και οι βάσεις τους.
2. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του εμπρόσθιου και οπίσθιου καπό, της θύρας του συνοδηγού και των πίσω θυρών (αν υπάρχουν) με άλλα ελαφρότερα αντίστοιχα εξαρτήματα, με αντίστοιχη λειτουργικότητα (να ανοίγουν και να κλείνουν κανονικά και με ασφαλή τρόπο). Τα συστήματα ανοίγματος (μεντεσέδες, κλειδαριές κλπ) πρέπει να είναι τα αρχικά του κατασκευαστή. Στη περίπτωση που αντικατασταθούν το εμπρόσθιο ή / και το οπίσθιο καπό, θα πρέπει να στερεωθούν με ασφάλειες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.5 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. Δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση της θύρας του οδηγού, η οποία πρέπει να έχει την εσωτερική επένδυση και το

κανονικό κρύσταλλο του παραθύρου και τον μηχανισμό ανοίγματός του σε λειτουργία. Τα δύο αυτά στοιχεία (εσωτερική επένδυση και κρύσταλλο) πρέπει να είναι ου κατασκευαστή. Οι πίσω θύρες επιτρέπεται να σφραγιστούν.

3. Επιτρέπεται η αφαίρεση των δοκίδων (μπαρών) προστασίας από όλες τις θύρες, εκτός αυτής του οδηγού.
4. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του πλαινίου παραθύρου του συνοδηγού και των πίσω παραθύρων με άλλα ελαφρότερα από διαφανές στέρεο υλικό. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση του παρ-μπρίζ το οποίο πρέπει να είναι από υλικό ασφαλείας (Laminated)
5. Επιτρέπεται η αφαίρεση των εμπρός και και των πίσω φώτων, αρκεί να υπάρχουν πίσω φώτα stop σε λειτουργία. Τα ανοίγματα που θα προκύψουν από την αφαίρεση των εμπρόσθιων φώτων μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως αεραγωγοί.
6. Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθρεπτών και των καθαριστήρων.
7. Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των εξαρτημάτων, καθισμάτων, επενδύσεων, μοκετών και ηχομονωτικών υλικών που βρίσκονται στον θάλαμο των επιβατών και στον χώρο των αποσκευών, με εξαίρεση τα όσα αναφέρονται πίο πάνω σε σχέση με την θύρα του οδηγού. Το ταμπλό μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ή να τροποποιηθεί, θα καλύπτει όμως όλο το πλάτος της καμπίνας του αυτοκινήτου.
8. Ο εμπρόσθιος προφυλακτήρας ή / και το σπώιλερ μπορούν να αφαιρεθούν ή να τροποποιηθούν για να δεχθούν εξαρτήματα όπως πχ. ψυγεία, ιντερκούλερ, αεραγωγούς. Ανοίγματα για την καλύτερη αναπνοή και ψύξη του κινητήρα είναι ελεύθερα. Τυχόν προεκτάσεις του αρχικού αμαξώματος προς τα εμπρός (περιλαμβανομένων τυχόν εξαρτημάτων και αεραγωγών) δεν υπερβαίνουν σε μήκος τα 20 cm (όπως κάτω σε σχέση με το αρχικό ίδιο ισχύει και για προεκτάσεις προς τα
9. Επιτρέπεται η τροποποίηση ή του μπροστινού εγκάρσιου στοιχείου του (μετώπη) για καλύτερη προσαρμογή των μερών. Δεν επιτρέπεται ωστόσο η κατάργηση του εν λόγω στοιχείου. Η της διάταξης, που προκύπτει τελικά, τουλάχιστον ίση με την αρχική **και να στη θέση του αρχικού εξαρτήματος τροποποίηση του υπόλοιπου**
10. Ανοίγματα στο καπό και τη μάσκα για την ψύξη ή την καλύτερη τοποθέτηση μερών είναι ελεύθερα.
11. Τα εμπρόσθια και οπίσθια φτερά επιτρέπεται να αντικατασταθούν με άλλα ελαφρότερα του ίδιου σχήματος που τοποθετούνται πάλι κατά τον ίδιο τρόπο. Επίσης μπορούν να έχουν προεκτάσεις πλάτους μέχρι 7 cm και ύψους μέχρι 10 cm.
12. Οι κινητήριοι τροχοί μπορούν να προεξέχουν του αμαξώματος μέχρι 50% του πλάτους τους, εφ όσον πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας. Ειδικότερα, όλο το τμήμα του φτερού που βρίσκεται ακριβώς πάνω από τον τροχό πρέπει ανά πάσα στιγμή να απέχει τουλάχιστον 2 cm από αυτόν, όπως φαίνεται στο διπλανό σχήμα.
13. Επιτρέπεται η χρήση μεταλλικών βραχιόνων που καταλήγουν σε μικρούς τροχίσκους για να ελέγχεται η πρόσφυση (Wheeler Bars). Το κυρίως πλαίσιο του συστήματος των βραχιόνων θα είναι ορθογώνιο παραλληλόγραμμο που θα στηρίζεται σε τέσσερα σημεία στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου και θα φέρει διαγώνιες ενισχύσεις. Οι κατά μήκος κύριοι σωλήνες θα έχουν ως ελάχιστη διάμετρο τα 25 mm. Οι τροχίσκοι δεν θα πρέπει να είναι μεταλλικοί. Το όλο σύστημα πρέπει να είναι ρυθμισμένο έτσι ώστε να μην ακουμπούν οι τροχίσκοι στο έδαφος όταν το αυτοκίνητο δεν κινείται. Το σύστημα πρέπει να είναι πολύ καλά στερεωμένο στο αυτοκίνητο και επιτρέπεται κάθε ενίσχυση στα σημεία στήριξης. Το μήκος δεν θα ξεπερνά το 65% του ολικού μήκους του αυτοκινήτου.



μπορούν να φαίνονται σε αμάξωμα). Το πίσω αντικατάσταση αμαξώματος μηχανικών πλήρης μηχανική αντοχή πρέπει να είναι **προσαρμόζεται χωρίς πλαισίου.** τον αερισμό ή των μηχανικών

3.3 Κινητήρας και σύστημα μετάδοσης

Ο κινητήρας πρέπει να είναι του ίδιου κατασκευαστή με αυτόν του αμαξώματος, να βρίσκεται στην αρχική θέση του κατασκευαστή του αντίστοιχου αυτοκινήτου παραγωγής και να διατηρεί τη διάταξη τοποθέτησής του (διαμήκης ή εγκάρσιος).

Ο αριθμός κυλίνδρων είναι ελεύθερος.

Όλες οι τροποποιήσεις που αυξάνουν την απόδοση ή την αντοχή του κινητήρα είναι ελεύθερες αρκεί να μην απαγορεύονται από τον παρόντα κανονισμό.

Οι βάσεις είναι ελεύθερες ως προς το υλικό και τον αριθμό τους και μπορούν να συγκολληθούν στη μηχανή και το πλαίσιο. Η θέση τους είναι ελεύθερη, όμως δεν επιτρέπονται μετατροπές στο πλαίσιο προκειμένου να τοποθετηθεί ο κινητήρας (εκτός όσων αναφέρονται παραπάνω για τη μετώπη).

Το σύστημα μετάδοσης είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως διατηρείται η αρχική διάταξη κίνησης (εμπροσθιοκίνητο, οπισθοκίνητο, τετρακίνητο).

3.4 Φρένα - τροχοί

1. Τα φρένα είναι ελεύθερα αρκεί να είναι διπλού κυκλώματος και να προορίζονται για χρήση αυτοκινήτου.
2. Δεν επιτρέπεται η χρήση ελαστικών "ανάγκης" (λεπτές ρεζέρβες).

3.5 Ανάρτηση

1. Όλοι οι τροχοί πρέπει απαραίτητως να έχουν ανάρτηση που να μπορεί να βυθίζει και να αποσβένει τις ταλαντώσεις από τις ανωμαλίες του οδοστρώματος. Τα ελατήρια (ράβδοι στρέψης, ελικοειδή ελατήρια, σουσπες κλπ) και τα αμορτισέρ είναι ελεύθερα αλλά πρέπει να λειτουργούν κανονικά σε κάθε τροχό.
2. **Εμπρός ανάρτηση:** Τα σημεία στήριξης της ανάρτησης στο σασί να παραμείνουν τα ίδια. Μπορούν να τροποποιηθούν για ενίσχυση (όχι ελάφρωμα), χωρίς όμως να αλλάξει η αρχική τους θέση. Οι αρθρώσεις της ανάρτησης μπορούν να είναι τύπου Uniball και επιτρέπεται κάθε ενισχυμένη κατασκευή, όμως η γεωμετρική θέση του άξονα περιστροφής / αιώρησης της άρθρωσης δεν επιτρέπεται να αλλάξει.

3. *Πίσω ανάρτηση*: Στα αυτοκίνητα με πίσω κίνηση ή στα τετρακίνητα η στήριξη του πίσω άξονα είναι ελεύθερη. Στα εμπροσθιοκίνητα αυτοκίνητα επιτρέπεται η αντικατάσταση του συστήματος ανάρτησης τού πίσω άξονα με άλλο, πρέπει όμως να στηρίζεται στα ίδια σημεία στήριξης του πλαισίου.

3.6 Σύστημα διεύθυνσης

Επιτρέπεται η αποσύνδεση ή αφαίρεση τυχόν υποβοήθησης. Επιτρέπεται επίσης η ενίσχυση των σημείων στήριξης του τιμονιού και του συστήματος διεύθυνσης. Κατά τα λοιπά, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε τροποποίηση του συστήματος διεύθυνσης.

3.7 Ηλεκτρικό σύστημα

1. Το σύστημα αυτό είναι ελεύθερο (με τους παραπάνω περιορισμούς τοποθέτησης της μπαταρίας) καθώς επίσης και τα όργανα ελέγχου του κινητήρα.
2. Επιτρέπεται η εκκίνηση του κινητήρα με εξωτερική μπαταρία.

4 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β

4.1 Γενικά

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας Β είναι βελτιωμένα αυτοκίνητα παραγωγής, δηλ. έχουν αμάξωμα και πλαίσιο παραγωγής (δηλ. με έγκριση τύπου για κυκλοφορία σε δημόσιους δρόμους), με τις επιτρεπόμενες αλλαγές και προσθήκες που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό.

Οποιαδήποτε αλλαγή ή προσθήκη δεν περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό απαγορεύεται.

Επιτρέπεται οποιαδήποτε ενίσχυση με προσθήκη υλικού (περιλαμβάνεται και το "ράψιμο") σε οποιοδήποτε τμήμα του αυτοκινήτου. Επίσης επιτρέπεται η αντικατάσταση οποιαδήποτε βίδας ή παξιμαδιού ή μπουλονιού κτλ. με ανθεκτικότερα ή με διάταξη ασφαλείας (αυτοασφαλιζόμενα παξιμάδια κοκ.).

Απαγορεύεται οποιαδήποτε αφαίρεση υλικού, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση στο αμάξωμα και στο πλαίσιο, εκτός και αν επιτρέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

4.2 Αμάξωμα

1. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του εμπρόσθιου και οπισθίου καπό με άλλα με ακριβώς ίδιο σχήμα με τα αρχικά. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να στερεωθούν με ασφάλειες, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.5 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.
2. Ο εμπρόσθιος προφυλακτήρας ή / και το σπρίντλερ μπορούν να τροποποιηθούν για να δεχθούν εξαρτήματα όπως πχ. ψυγεία, ιντερκούλερ, αεραγωγούς. Ανοίγματα για την καλύτερη αναπνοή και ψύξη του κινητήρα είναι ελεύθερα.
3. Ανοίγματα στο καπό και τη μάσκα για τον αερισμό ή την ψύξη είναι ελεύθερα
4. Επιτρέπεται η χρήση εξωτερικών αεροδυναμικών βοηθημάτων συμπεριλαμβανομένων του εμπρόσθιου και οπίσθιου προφυλακτήρα, αρκεί να έχουν έγκριση τύπου και να επιτρέπεται η πώληση τους στο ελεύθερο εμπόριο
5. Δεν επιτρέπεται η αφαίρεση καθισμάτων, μοκετών και γενικά η τροποποίηση του εσωτερικού του αυτοκινήτου (εκτός όσων αναφέρονται παραπάνω για τα συστήματα ασφαλείας).

4.3 Κινητήρας και σύστημα μετάδοσης

Πρέπει να διατηρείται το αρχικό μπλοκ και κυλινδροκεφαλή του κινητήρα στην αρχική θέση του κατασκευαστή και να διατηρεί τη διάταξη τοποθέτησής του (διαμήκης ή εγκάρσιος).

Όλες οι υπόλοιπες τροποποιήσεις που αυξάνουν την απόδοση ή την αντοχή του κινητήρα είναι ελεύθερες αρκεί να μην απαγορεύονται από τον παρόντα κανονισμό.

Οι βάσεις είναι ελεύθερες ως προς το υλικό τους και μπορούν να συγκολληθούν στη μηχανή και το πλαίσιο.

Το σύστημα μετάδοσης είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως διατηρείται η αρχική διάταξη κίνησης (εμπροσθιοκίνητο, οπισθοκίνητο, τετρακίνητο).

4.4 Φρένα - τροχοί

1. Τα φρένα είναι ελεύθερα αρκεί να είναι διπλού κυκλώματος και να προορίζονται για χρήση αυτοκινήτου.
2. Τα ελαστικά πρέπει να είναι αναγνωρισμένα για χρήση δρόμου. Η διάσταση είναι ελεύθερη, αρκεί οι τροχοί να μην προεξέχουν από τα (αρχικά) φτερά.
3. Δεν επιτρέπεται η χρήση ελαστικών "ανάγκης" (λεπτές ρεζέρβες).

4.5 Ανάρτηση

1. Επιτρέπεται η χρήση διαφορετικών αμορτισέρ, ελατηρίων και αντιστρεπτικών δοκών

2. Οι αρθρώσεις της ανάρτησης μπορούν να είναι τύπου Uniball ή μεταλλικών ή τεφλών silent blocks και επιτρέπεται κάθε ενισχυμένη κατασκευή, όμως η γεωμετρική θέση του άξονα περιστροφής / αιώρησης της άρθρωσης δεν επιτρέπεται να αλλάξει.

4.6 Σύστημα διεύθυνσης

Επιτρέπεται η αποσύνδεση ή αφαίρεση τυχόν υποβοήθησης. Επιτρέπεται επίσης η ενίσχυση των σημείων στήριξης του τιμονιού και του συστήματος διεύθυνσης. Κατά τα λοιπά, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε τροποποίηση του συστήματος διεύθυνσης.

4.7 Ηλεκτρικό σύστημα

Το σύστημα αυτό είναι ελεύθερο, εκτός από τη θέση της μπαταρίας, που πρέπει να παραμείνει η αρχική. Επίσης είναι ελεύθερα τα όργανα ελέγχου του κινητήρα.

5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ N

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας N είναι αυτοκίνητα παραγωγής (δηλ. με έγκριση τύπου για κυκλοφορία σε δημόσιους δρόμους), με τις επιτρεπόμενες αλλαγές και προσθήκες που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

1. Τα ελαστικά πρέπει να είναι αναγνωρισμένα για χρήση δρόμου. Η διάσταση είναι ελεύθερη, αρκεί οι τροχοί να μην προεξέχουν από τα (αρχικά) φτερά.
2. Επιτρέπεται η χρήση διαφορετικών αμορτισέρ, ελατηρίων και αντιστρεπτικών δοκών
3. Επιτρέπεται η χρήση εξωτερικών αεροδυναμικών βοηθημάτων συμπεριλαμβανομένων του εμπρόσθιου και οπίσθιου προφυλακτήρα φθάνει να έχουν έγκριση τύπου και να επιτρέπεται η πώληση τους στο ελεύθερο εμπόριο
4. Είναι ελεύθερο όλο το σύστημα εισαγωγής αέρα μέχρι την πεταλούδα (πχ. χρήση ελεύθερου φίλτρου ή φιλτροχάνης ή "σκούπας"), όχι όμως και η πεταλούδα
5. Είναι ελεύθερη η "μπεκιάρα" και τα μπεκ του συστήματος ψεκασμού, καθώς και ο ρυθμιστής πίεσης βενζίνης
6. Είναι ελεύθερη η ECU
7. Είναι ελεύθερη η εξάτμιση μετά την πολλαπλή εξαγωγής **καθώς και** η πολλαπλή εξαγωγής (χταπόδι)
8. (Σε αυτοκίνητα με Turbo) Είναι ελεύθερη η βαλβίδα bypass ("σκάστρα") και το σύστημα ελέγχου της πίεσης του Turbo (overboost), όπως επίσης και τα κολάρα του συστήματος, όχι όμως το Turbo και η wastegate, που πρέπει να παραμείνουν τα αρχικά.

6 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ OPEN

6.1 Γενικά

Στην κατηγορία Open συμμετέχουν όσα αυτοκίνητα δεν συμμετέχουν σε άλλη ομάδα. Ειδικότερα συμμετέχουν αμιγώς αγωνιστικά αυτοκίνητα τύπου Formula, ειδικά αυτοκίνητα dragster, καθώς και ιδιοκατασκευές. Όλα αυτά τα αυτοκίνητα αυτά μπορούν να λάβουν μέρος εφόσον ελεγχθούν, και πάρουν έγκριση καταλληλότητας, από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘ.Ε.Α., μέσω της υποχρεωτικής έκδοσης δελτίου τεχνικής ταυτότητας (ΔΤΤ), μετά από λεπτομερή τεχνικό έλεγχο. Τέτοιοι έλεγχοι γίνονται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου προς την Τεχνική Επιτροπή της ΕΘΕΑ, τουλάχιστον 60 ημέρες πριν από την συμμετοχή του οχήματος για πρώτη φορά σε αγώνα. Η έγκριση ισχύει για ένα αγωνιστικό έτος. Η Τεχνική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα επανελέγχου όποτε κρίνει σκόπιμο.

6.2 Συστήματα ασφαλείας

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα εξής:

1. Εσωτερικό και εξωτερικό γενικό διακόπτη παροχής ρεύματος σε λειτουργία, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.13.
2. Εγκατεστημένη αναγνωρισμένη αυτόματη πυρόσβεση με εξωτερική και εσωτερική ενεργοποίηση, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.7.2.
3. Κλωβό ασφαλείας αν πρόκειται για ιδιοκατασκευή ή αμιγώς αγωνιστικό αυτοκίνητο ή ειδικό αυτοκίνητο dragster, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J Άρθρο 253.8.