



ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ 2016

ΕΘΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	8
1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	8
1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	8
1.2 ΕΠΙΣΗΜΗ ΓΛΩΣΣΑ.....	8
1.3 ΕΡΜΗΝΕΙΑ.....	8
1.4 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	8
2. ΟΡΙΣΜΟΙ	9
2.1 ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	9
2.2 ΔΕΛΤΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ.....	9
2.3 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ.....	9
2.4 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ).....	9
2.5 ΠΛΗΡΩΜΑ.....	9
2.6 ΑΠΟΦΑΣΗ.....	9
2.7 ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	9
2.8 ΣΚΕΛΟΣ (LEG).....	9
2.9 ΝΕΚΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ.....	9
2.10 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERMÉ).....	9
2.11 ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ (SERVICE).....	10
2.12 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ.....	10
2.13 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ.....	10
2.14 ΑΠΛΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ.....	10
2.15 ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ.....	10
2.16 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ (SERVICE).....	10
2.17 ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ.....	10
2.18 ΚΑΡΤΑ ΧΡΟΝΟΥ (TIME CARD).....	10
2.19 ΤΕΧΝΙΚΗ ΖΩΝΗ.....	10
2.20 MEDIA ZONE.....	10
ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΙ	11
3. ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΚΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ	11
3.1 ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ.....	11
3.2 ΑΠΕΣΤΑΛΜΕΝΟΙ ΤΟΥ ΚΣΑ.....	11
3.3 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΔΙΑΓΟΝΙΖΟΜΕΝΩΝ (CRO).....	11
ΑΠΟΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	11
4. ΑΠΟΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ	11
4.1 ΚΛΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.....	11
4.2 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.....	12

4.3	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΘΝΙΚΩΝ / ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ	12
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ		13
5.	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ.....	13
5.1	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΒΑΘΜΩΝ	13
5.2	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ.....	13
6.	ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ	13
6.1	ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ	13
6.2	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ Ή ΟΜΑΔΕΣ (ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ).....	14
7.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	14
7.1	ΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	14
8.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	14
8.1	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΝΩΣ ΑΓΩΝΑ	14
8.2	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΡΑΛΛΥ	15
ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ		15
9.	ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ.....	15
9.1	ΓΕΝΙΚΑ	15
9.2	ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (Road Book).....	15
9.3	ΚΑΡΤΕΣ ΧΡΟΝΟΥ.....	16
ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....		16
10.	ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ	16
10.1	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	16
10.2	ΕΥΘΥΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	16
10.3	ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ.....	17
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ		17
11.	ΑΡΙΘΜΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ.....	17
11.1	ΓΕΝΙΚΑ	17
11.2	ΠΛΑΙΣΙΑ ΜΠΡΟΣΤΙΝΩΝ ΠΟΡΤΩΝ	17
11.3	ΠΙΣΩ ΠΑΡΑΘΥΡΟ	17
11.4	ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ	17
11.5	ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΟΡΟΦΗΣ.....	17
11.6	ΜΠΡΟΣΤΙΝΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ.....	18
11.7	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ	18
11.8	ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΟΡΓΑΝΩΤΩΝ.....	18
12.	ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ.....	18
12.1	ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ	18

12.2	ΠΛΑΙΣΙΑ ΠΟΡΤΩΝ/ΑΡΙΘΜΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ/ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ.....	19
ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ.....		19
13.	ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ.....	19
13.1	ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ.....	19
13.2	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ.....	20
13.3	ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΟΡΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	20
13.4	ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΟΚ).....	20
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ.....		21
14.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	21
14.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	21
14.2	ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΝΤΥΠΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΗΣ).....	21
14.3	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	21
14.4	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ASN.....	21
14.5	ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ Η/ΚΑΙ ΜΕΛΟΥΣ(Η) ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.....	21
14.6	ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.....	21
15.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.....	22
16.	ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	22
16.1	ΑΠΟΔΟΧΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	22
16.2	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ.....	22
16.3	ΜΕΡΙΚΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ.....	22
17.	ΚΛΑΣΕΙΣ.....	22
17.1	ΑΛΛΑΓΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΚΛΑΣΗΣ.....	22
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ.....		22
18.	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ.....	22
18.1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ.....	22
18.2	ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ.....	23
18.3	ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ.....	23
ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ.....		24
19.	ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	24
19.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	24
19.2	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.....	24
20.	ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	24
20.1	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΛΕΓΧΟΙ.....	24
20.2	ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ.....	24

21. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	25
21.1 ΤΕΛΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ PARC FERMÉ	25
21.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	25
21.3 ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΗΣ FIA.....	25
 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ.....	25
 22. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	25
22.1 ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ	25
22.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ	25
22.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ	25
22.4 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	25
22.5 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ ΑΚΟΛΟΥΘΙΑΣ ΤΩΝ ΣΕΧ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	25
22.6 ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΡΙΤΩΝ.....	26
 23. ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ	26
 24. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ - ΣΕΧ.....	26
24.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	26
24.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΦΙΞΕΩΣ.....	26
24.3 ΣΕΧ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ.....	27
 25. ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	27
25.1 ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	27
25.2 ΠΡΩΡΗ ΑΦΙΞΗ.....	27
25.3 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ.....	27
 26. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	28
26.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ.....	28
26.2 ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ.....	28
 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ.....	28
 27. ΓΕΝΙΚΑ	28
27.1 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ.....	28
 28. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.....	28
28.1 ΑΦΕΤΗΡΙΑ.....	28
28.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ.....	28
28.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ.....	28
28.4 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΞ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	28
28.5 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ.....	29
28.6 ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ.....	29
 29. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	29
29.1 ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ.....	29
29.2 ΣΗΜΕΙΟΝ ΣΤΟΠ.....	29

30. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	29
31. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ	30
31.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	30
31.2 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK	30
31.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	30
31.4 ΚΟΚΚΙΝΟ ΤΡΙΓΩΝΟ	31
31.5 ΧΡΗΣΗ ΚΙΤΡΙΝΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ.....	31
32. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	31
32.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	31
32.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ.....	31
ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERMÉ)	32
33. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	32
33.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ.....	32
33.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	32
33.3 ΩΘΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	32
33.4 ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	32
33.5 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ.....	32
33.6 ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	32
33.7 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	33
ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ.....	33
34. ΤΕΛΕΤΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	33
35. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	33
35.1 ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	33
35.2 ΜΕΓΙΣΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	33
36. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ	34
36.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	34
36.2 ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ	34
36.3 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΩΤΟΥ ΣΚΕΛΟΥΣ.....	34
36.4 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΔΙΑΔΟΧΙΚΑ ΣΚΕΛΗ	34
36.5 ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	34
37. ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ.....	34
38. ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ	35
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ.....	35
39. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.....	35
39.1 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ.....	35

39.2	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ & ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ	35
40.	ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
40.1	ΓΕΝΙΚΑ	36
40.2	ΩΡΑΡΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
40.3	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
40.4	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
40.5	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
41.	ΑΔΕΙΑΣΜΑ Ή ΓΕΜΙΣΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΑ ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	36
42.	ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ (RSZ).....	37
42.1	ΓΕΝΙΚΑ	37
42.2	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΟΜΑΔΩΝ	37
42.3	ΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	37
42.4	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ	38
42.5	ΖΩΝΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ (TFZ).....	38
42.6	ΖΩΝΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΒΟΛΕΩΝ (LFZ).....	38
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ	39
43.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.....	39
43.1	ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	39
43.2	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	39
43.3	ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΣΚΕΛΟΣ Ή ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ	39
43.4	ΔΙΚΑΙΗ ΚΑΙ ΑΜΕΡΟΛΗΠΤΗ ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ.....	39
43.5	ΠΡΩΘΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	39
44.	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ	40
44.1	ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ Ή ΕΦΕΣΗΣ	40
44.2	ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ	40
44.3	ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	40
44.4	ΕΞΟΔΑ	40
44.5	ΕΦΕΣΕΙΣ	40
45.	ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΚΥΠΕΛΛΩΝ ΡΑΛΛΥ	40
45.1	ΤΕΛΕΤΗ ΒΡΑΒΕΥΣΗΣ.....	40
45.2	ΑΠΟΝΟΜΗ ΒΡΑΒΕΙΩΝ	40
	ΚΑΥΣΙΜΑ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ.....	40
46.	ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ.....	40
46.1	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	40
46.2	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	41
46.3	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	41
47.	ΧΡΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	41

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ	42
48. ΓΕΝΙΚΑ	42
48.1 ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ	42
48.2 ΕΛΕΓΧΟΣ.....	43
48.3 ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ/ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ	43
48.4 ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	43
48.5 ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΙΕΣΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ	43
48.6 ΕΦΕΔΡΙΚΟΙ ΤΡΟΧΟΙ	43
48.7 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ	44
ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ	44
49. ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ	44
49.1 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ.....	44
49.2 ΥΠΕΡΣΥΜΠΙΕΣΤΕΣ (TURBOCHARGERS)	44
49.3 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ.....	44
50. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	45
50.1 ΟΝ-BOARD ΚΑΜΕΡΕΣ	45
50.2 ΕΠΙΠΕΔΟ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	45
APPENDIX I	46
RALLY CONTROL SIGNS	47

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Η FIA οργανώνει Πρωταθλήματα Ράλλυ που είναι στην ιδιοκτησία της. Η λέξη "πρωτάθλημα" περιλαμβάνει αυτόματα τα Πρωταθλήματα Ράλλυ της FIA, FIA Ράλλυ προκλήσεις, FIA Ράλλυ τρόπαια και κύπελλα. Το εθνικό μας πρωτάθλημα ΚΣΑ/ΚΟΑ διέπεται από τον Διεθνή Αγωνιστικό Κώδικα της FIA (ΔΑΚ) και τα παραρτήματα του και τους παρόντες Εθνικούς Κανονισμούς Αγώνων Ράλλυ (ΕΚΑΡ).

Ένα αγωνιστικό ημερολόγιο των αγώνων Ράλλυ, αγώνων Ταχύτητας και αναβάσεων θα εκδοθεί από τους ΚΣΑ/ΚΟΑ για το Παγκύπριο Πρωτάθλημα για τα αντίστοιχα πρωταθλήματα.

1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1.1.1 Οι παρόντες κανονισμοί ανερουν κάθε προηγούμενη έκδοση σύμφωνα με την ημερομηνία έκδοσης που φαίνεται στο κάτω μέρος.

1.1.2 Μόνο ο ΚΣΑ μπορεί να αλλάξει αυτούς τους κανονισμούς. Κάθε παράβαση αυτών των κανονισμών θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες που μπορεί να επιβάλουν ποινή όπως αναφέρεται στα άρθρα 12.2 και 12.3 του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τους κανονισμούς θα μελετάται από τους αγωνοδίκες, οι οποίοι έχουν την αποκλειστική εξουσία να λαμβάνουν αποφάσεις (άρθρο 11.9 του Κώδικα).

1.1.3 Ο αλυτάρχης του αγώνα είναι επιφορτισμένος με την εφαρμογή των κανονισμών αυτών και των συμπληρωματικών κανονισμών του αγώνα πριν και κατά τη διάρκεια της εξέλιξης του αγώνα. Πρέπει να ενημερώνει τους αγωνοδίκες για κάθε σοβαρό συμβάν που έχει προκύψει το οποίο απαιτεί την εφαρμογή αυτών των κανονισμών ή και των συμπληρωματικών κανονισμών του αγώνα.

1.1.4 Οτιδήποτε δεν επιτρέπεται ρητά από τους κανονισμούς αυτούς είναι απαγορευμένο.

1.2 ΕΠΙΣΗΜΗ ΓΛΩΣΣΑ

Τα διάφορα έγγραφα, και ιδίως οι συμπληρωματικοί κανονισμοί και οποιοδήποτε ενημερωτικό δελτίο, πρέπει να είναι γραμμένα στην ελληνική γλώσσα και προαιρετικά σε άλλες γλώσσες. Σε περίπτωση οποιασδήποτε διαφοράς σχετικά με την ερμηνεία των κανονισμών, θα λαμβάνεται υπόψη το ελληνικό κείμενο θα είναι δεσμευτικό το άρθρο 1.3.

1.3 ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία των κανονισμών αυτών, μόνο ο ASN έχει την εξουσία να λάβει μια απόφαση.

1.4 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Αυτοί οι κανονισμοί τίθενται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2016.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1 ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας ξεκινά από τη μέρα της κυκλοφορίας των συμπληρωματικών κανονισμών. Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα ξεκινά από τον πρώτο σταθμό ελέγχου χρόνου.

2.2 ΔΕΛΤΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

Είναι επίσημο γραπτό έγγραφο που προορίζεται να τροποποιήσει, να διευκρινίσει ή να συμπληρώσει τους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα II.

2.3 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Επίσημο έγγραφο ενημερωτικού χαρακτήρα που μπορεί να εκδοθεί από τον αλυτάρχη ή από τους αγωνοδίκες.

2.4 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)

Ο χώρος μεταξύ της πρώτης κίτρινης προειδοποιητικής πινακίδας και της τελικής μπεζ πινακίδας με τις τρεις διαγώνιες μαύρες γραμμές θεωρείται ως χώρος σταθμού ελέγχου.

2.5 ΠΛΗΡΩΜΑ

Το πλήρωμα αποτελείται από δύο άτομα που επιβαίνουν σε κάθε αγωνιστικό αυτοκίνητο και ονομάζονται οδηγός και συνοδηγός. Ο δηλωθείς οδηγός θα πρέπει να βρίσκεται στην θέση του οδηγού στην εκκίνηση κάθε ειδικής διαδρομής. Ο οδηγός αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του διαγωνιζομένου, όταν ο τελευταίος δεν βρίσκεται στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

2.6 ΑΠΟΦΑΣΗ

Ένα έγγραφο που εκδίδεται από τον αλυτάρχη ή τους αγωνοδίκες για να ανακοινώσουν τα ευρήματά τους μετά από έρευνα, ακρόαση ή διερεύνηση.

2.7 ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας τελειώνει με την ανάρτηση της επίσημης τελικής κατάταξης. Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα τελειώνει στον τελευταίο Σταθμό Ελέγχου Χρόνου.

2.8 ΣΚΕΛΟΣ (LEG)

Σκέλος ονομάζεται κάθε αγωνιστικό μέρος του αγώνα, που χωρίζεται από μια ολονύχτια ανασυγκρότηση (overnight parc fermé). Αν οι οργανωτές διοργανώνουν το βράδυ πριν από το 1^ο σκέλος, υπερείδική διαδρομή, αυτό θα πρέπει να θεωρηθεί ως τμήμα 1 του 1^{ου} σκέλους.

2.9 ΝΕΚΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ

Ο χρόνος κατά τον οποίο ένα πλήρωμα έχει σταματήσει από τους διοργανωτές για οποιαδήποτε αιτία, όπου εφαρμόζονται οι κανονισμοί της επιτηρούμενης στάθμευσης (parc fermé).

2.10 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERMÉ)

Μια περιοχή στην οποία κάθε λειτουργία, έλεγχος, ρύθμιση ή επισκευή του αυτοκινήτου δεν επιτρέπεται εκτός αν προβλέπεται ρητά από τον παρόντα κανονισμό ή από τους

συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα και όπου γίνονται δεκτοί μόνο εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι.

2.11 ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ (SERVICE)

Η χρήση ή η λήψη από το πλήρωμα οποιουδήποτε κατασκευασμένου υλικού (στερεού ή υγρού, εκτός από το πόσιμο νερό), ανταλλακτικών, εργαλείων ή εξοπλισμού, άλλων από αυτά που μεταφέρει το αυτοκίνητο, ή η παρουσία ατόμων της ομάδας, όπως ορίζεται στους εν λόγω κανονισμούς.

2.12 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

Η οποιαδήποτε παρουσία σε μια ειδική διαδρομή, του οδηγού ή και του συνοδηγού ή οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος που σκοπεύει να συμμετάσχει σε αγώνα, μετά την ανακοίνωση της επίσημης διαδρομής.

2.13 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Προγραμματισμένη στάση από τους Οργανωτές, υπό συνθήκες χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης, έχοντας ΣΕΧ στην είσοδο και στην έξοδο, ούτως ώστε να ακολουθηθεί το χρονοδιάγραμμα και ή να ανασυγκροτηθούν τα αυτοκίνητα που συνεχίζουν τον αγώνα. Ο χρόνος στάθμευσης μπορεί να διαφέρει για κάθε πλήρωμα.

2.14 ΑΠΛΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Τα τμήματα μιας διαδρομής που δεν χρησιμοποιούνται για ειδικές διαδρομές.

2.15 ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ

Κάθε τμήμα του αγώνα που χωρίζεται από ανασυγκρότηση.

2.16 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ (SERVICE)

Κάθε εργασία πάνω σε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο, εκτός αν περιορίζεται από αυτούς τους κανονισμούς.

2.17 ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ

Κάθε παρέκκλιση από τη λειτουργία μιας ειδικής διαδρομής, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στον παρόντα κανονισμό ή και τους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα, ή και μια ειδική διαδρομή που σχεδιάζεται για να προσφέρει θέαμα στους θεατές, που μπορεί να έχει τη δυνατότητα να τρέχουν περισσότερα από ένα αυτοκίνητο την ίδια στιγμή.

2.18 ΚΑΡΤΑ ΧΡΟΝΟΥ (TIME CARD)

Η κάρτα που προορίζεται για την καταγραφή των χρόνων στους διάφορους σταθμούς ελέγχου που έχουν προβλεφθεί στη διαδρομή.

2.19 ΤΕΧΝΙΚΗ ΖΩΝΗ

Η ζώνη που χωρίζεται από Σταθμούς Ελέγχου Χρόνου για την εκπλήρωση των τεχνικών ελέγχων από τους τεχνικούς εφόρους.

2.20 MEDIA ZONE

Η ζώνη η οποία θεσπίστηκε για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης πριν από τον ΣΕΧ στην είσοδο των πάρκων εξυπηρέτησης, απομακρυσμένα πάρκα εξυπηρέτησης (RS) ή και χώρους ανασυγκρότησης.

ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

3. ΑΞΙΩΜΑΤΟΥΧΟΙ ΚΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ

3.1 ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ

Το συμβούλιο των αγωνοδικών (οι αγωνοδίκες) θα αποτελείται πάντα από τρία μέλη. Ο πρόεδρος και ένα μέλος θα διορίζονται από την ΚΟΑ. Το τρίτο μέλος θα διορίζεται από το σωματείο που διοργανώνει τον αγώνα. Πρέπει να υπάρχει συνεχής επικοινωνία μεταξύ αγωνοδικών και του αλυτάρχη. Κατά τη διάρκεια του αγώνα, τουλάχιστον ένας από τους Αγωνοδίκες πρέπει να είναι σε άμεση επαφή με το αρχηγείο του αγώνα.

3.2 ΑΠΕΣΤΑΛΜΕΝΟΙ ΤΟΥ ΚΣΑ

Ο ελάχιστος αριθμός των παρακάτω εκπροσώπων μπορεί να οριστούν από τον ΚΣΑ:

3.2.1 ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΑΠΕΣΤΑΛΜΕΝΟΣ

Ο τεχνικός απεσταλμένος του ΚΣΑ θα είναι σε επαφή με τον αλυτάρχη και θα είναι ο επικεφαλής τεχνικός έφορος υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα.

3.2.2 ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΚΣΑ

Ο Παρατηρητής του ΚΣΑ θα επανεξετάζει όλες τις πτυχές του αγώνα για να συμπληρώσει την κατάλληλη αναφορά.

3.3 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΔΙΑΓΟΝΙΖΟΜΕΝΩΝ (CRO)

Το κύριο καθήκον του είναι να δίνει πληροφορίες ή διευκρινίσεις σε σχέση με τους κανονισμούς κατά τη διάρκεια του αγώνα, στα αγωνιστικά πληρώματα. Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένας σε κάθε αγώνα. Πρέπει να είναι εύκολα αναγνωρίσιμος από τα αγωνιστικά πληρώματα και πρέπει να είναι παρών, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του CRO. Δείγμα του χρονοδιαγράμματος του CRO βρίσκεται στην ιστοσελίδα της ΚΟΑ.

ΑΠΟΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

4. ΑΠΟΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ RALLY

4.1 ΚΛΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΟΜΑΔΕΣ
RC2	S2000-Rally: 1.6t κινητήρα με 30 χιλιοστά περιοριστή
	S2000-Rally: 2.0 Ατμοσφαιρικά
	Ομάδα R5 (VR5)
	Ομάδα R4 (VR4) Μη αποδεκτή στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα.
	Ομάδα N πάνω από 2000 κ.ε. (τρέχουσα N4)
RGT	RGT αυτοκινήτων
RC3	Ομάδα A άνω των 1600 κ.ε. και έως 2000 κ.ε.
	Σούπερ 1600
	R2 (πάνω από 1600 κ.ε. και μέχρι 2000 κ.ε. - VR2C)
	R3 (Ατμοσφαιρικά/πάνω από 1600 κ.ε. και μέχρι 2000 κ.ε. - VR3C)
	R3 (Turbo/έως 1620 κ.ε./ονομαστική - VR3T)

	R3 (ντίζελ/ έως 2000 κ.ε./ονομαστική - VR3D)
RC4	Ομάδα A έως 1600 κ.ε.
	R2 (πάνω από 1390 κ.ε. και μέχρι 1600 κ.ε. - VR2B)
	Kit cars μέχρι 1600 κ.ε.
	Ομάδα N πάνω από 1600 κ.ε. και έως 2000 κ.ε.
RC5	Ομάδα N έως 1600 κ.ε.
	R1 (μέχρι 1600 κ.ε. -VR1A/VR1B)
RC6.1	Group A8 (πέραν των 1600 κ.ε.)
RC6.2	Group A6 (μέχρι 1600 κ.ε.)
RCS1	Αυτοκίνητα με ληγμένο homologation μέχρι 2000 κ.ε.
RCS2	Αυτοκίνητα με ληγμένο homologation πέραν των 2000 κ.ε.
RCT1	Αυτοκίνητα τύπου jeep (4x4) μέχρι 2000 κ.ε.
RCT2	Αυτοκίνητα τύπου jeep (4x4) πέραν των 2000 κ.ε.

4.2 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Αυτοκίνητα που είναι αναγνωρισμένα σαν Kit cars, των οποίων ο κυβισμός είναι μεταξύ 1400 και 1600 κ.ε. μπορεί να γίνουν αποδεκτά, εφόσον συμμορφώνονται επίσης με το άρθρο 255-6,2 "Βάρος" του Παραρτήματος J.
- Αυτοκίνητα με κίνηση στους δύο τροχούς μονό που είναι εφοδιασμένα με υπερτροφοδοτούμενο πετρελαιοκινητήρα (diesel) με κυβισμό κάτω από 2000 κ.ε. γίνονται δεκτά στις ομάδες A και N.
- Η χρήση θα είναι δυνατή για τους οδηγούς που συμμετέχουν με αυτοκίνητο Super 2000 που συμμορφώνεται με το άρθρο. 255A.

4.3 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΘΝΙΚΩΝ / ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Τα ακόλουθα ισχύουν για αναγνωρισμένα αυτοκίνητα εθνικών/περιφερειακών αγώνων:

4.3.1 Μπορούν να χρησιμοποιήσουν μέρος ή το σύνολο της διαδρομής, όπως στο Πρωτάθλημα.

4.3.2 Μπορούν να επιλέξουν είτε να χρησιμοποιήσουν τους αξιωματούχους που διορίζονται σε αγώνα ή να διορίσουν ένα ξεχωριστό συμβούλιο των αγωνοδικών, τεχνικούς εφόρους ή και στελέχη.

4.3.3 Τα αυτοκίνητα θα τρέξουν ως μια ομάδα/κλάση μετά τα τελευταία αυτοκίνητα που δηλώνονται σε ένα αγώνα πρωταθλήματος.

4.3.4 Τα αυτοκίνητα θα έχουν ανεξάρτητη κατάταξη και δεν θα εμφανίζονται στα αποτελέσματα του πρωταθλήματος.

4.3.5 Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει ποτέ να παρουσιάζονται σε μια κοινή λίστα συμμετοχών, ταξινόμηση (επίσημη ή ανεπίσημη) και ή από κοινού στα αποτελέσματα των ειδικών διαδρομών κατά τη διάρκεια ή μετά από ένα ράλλυ πρωταθλήματος. Οι οδηγοί που συμμετέχουν στην εθνική κατηγορία θα πρέπει να χρησιμοποιούν μια διαφορετικής μορφής φόρμα συμμετοχής.

4.3.6 Αποδεκτή απόκλιση από το άρθρο 4.1.1 μέχρι το άρθρο 4.4.5

Εγκεκριμένα αυτοκίνητα της FIA με ASN πιστοποιήσεις, και εγκεκριμένα αυτοκίνητα του ASN, θα επιτρέπεται να λάβουν μέρος και να κερδίσουν βαθμούς στο εθνικό πρωτάθλημα ράλλυ. **Επιπλέον, η περίοδος έγκρισης για ορισμένα αυτοκίνητα σε όλα τα Περιφερειακά Πρωταθλήματα έχει παραταθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016**, όπου και υπόκεινται σε απαιτήσεις ασφαλείας. Ο πλήρης κατάλογος των αυτοκινήτων με μια παρατεταμένη περίοδο πιστοποίησης (homologation extension) μπορεί να βρεθεί στο www.fia.com.

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

5.1 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΒΑΘΜΩΝ

5.1.1 Κατανομή των βαθμών πρωταθλήματος

Για κάθε τίτλο Πρωταθλήματος οι βαθμοί θα απονέμονται για κάθε αγώνα λαμβάνοντας υπόψη τη γενική κατάταξη, σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα:

1 ^{ος}	25 βαθμοί
2 ^{ος}	18 βαθμοί
3 ^{ος}	15 βαθμοί
4 ^{ος}	12 βαθμοί
5 ^{ος}	10 βαθμοί
6 ^{ος}	8 βαθμοί
7 ^{ος}	6 βαθμοί
8 ^{ος}	4 βαθμοί
9 ^{ος}	3 βαθμοί
10 ^{ος}	2 βαθμοί

Στους Αγώνες Πρωταθλήματος οι πρώτοι 10 διαγωνιζόμενοι που θα τερματίσουν, θα βαθμολογούνται σύμφωνα με τον πιο πάνω πίνακα βαθμολογίας. Οι υπόλοιποι που θα τερματίσουν, θα παίρνουν από 1 βαθμό ο κάθε ένας ανεξαρτήτως θέσης τερματισμού.

5.1.2 ΑΠΟΔΟΣΗ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ

Σε περίπτωση που ένας αγώνας που μετράει για ένα πρωτάθλημα ή κύπελλο δεν είναι σε θέση να πραγματοποιηθεί στο σύνολό του, οι βαθμοί πρέπει να χορηγούνται με βάση την καθιερωμένη κατάταξη.

- Πλήρης βαθμοί χορηγούνται εάν έχει πραγματοποιηθεί περισσότερο από το 50% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών,
- Μισοοί βαθμοί χορηγούνται αν έχει πραγματοποιηθεί μεταξύ 25% και 50% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών.
- Δεν θα δοθούν βαθμοί εφόσον έχει πραγματοποιηθεί μικρότερο από το 25% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών.

5.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Η ταξινόμηση αυτή θα καθοριστεί λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που απαιτούνται για κάθε πρωτάθλημα. Ο οδηγός και ο συνοδηγός που κέρδισαν το μεγαλύτερο αριθμό βαθμών θα είναι πρωταθλητής/νικητής.

6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

6.1 ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ

Για την κατάρτιση της τελικής κατάταξης του πρωταθλήματος, ο κανόνας για τη λήψη αποφάσεων μεταξύ των οδηγών και συνοδηγών που έχουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς είναι:

6.1.1 Σύμφωνα με το μεγαλύτερο αριθμό πρώτων θέσεων, μετά δευτέρων θέσεων, μετά τρίτων θέσεων, κλπ., που επιτεύχθηκε στις τελικές κατατάξεις στα αντίστοιχα πρωταθλήματα τους, μετρώντας μόνο τους αγώνες που έχουν χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του συνόλου των βαθμών τους.

6.1.2 Σύμφωνα με το μεγαλύτερο αριθμό καλύτερων θέσεων στις τελικές κατατάξεις στα αντίστοιχα πρωταθλήματά τους, μετρώντας μόνο τους αγώνες τους οποίους κάθε ένας από τους εν λόγω οδηγούς και συνοδηγούς έχουν λάβει μέρος, μία 11^η θέση είναι καλύτερη από οποιοδήποτε αριθμό των 12^{ων} θέσεων, μία 12^η θέση είναι καλύτερη από οποιοδήποτε αριθμό των 13^{ων} θέσεων, και ούτω καθ' εξής.

6.1.3 Σε περίπτωση ισοβαθμίας, ο ASN θα αποφασίσει το νικητή μεταξύ οποιονδήποτε άλλων ισοβαθμίων οδηγών και συνοδηγών, με βάση άλλα κριτήρια που κρίνει σκόπιμο.

6.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ Ή ΟΜΑΔΕΣ (ΟΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ)

Ο κανόνας για τη λήψη αποφάσεων μεταξύ των συμμετεχόντων κατασκευαστών και ομάδων που σκοράρουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς θα είναι ως εξής:

6.2.1 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό καλύτερων θέσεων που πραγματοποίησαν στους προκριματικούς γύρους για κάθε κατασκευαστή ή την ομάδα, λαμβάνοντας υπόψη μόνο την υψηλότερη θέση από κάθε αγώνα, για κάθε κατασκευαστή ή την ομάδα.

6.2.2 Σύμφωνα με τον αριθμό των 11^{ων} θέσεων, 12^{ων} θέσεων κλπ., μια 11^η θέση είναι καλύτερη από οποιοδήποτε αριθμό 12^{ων} θέσεων και ούτω καθ' εξής.

6.2.3 Σε περίπτωση ισοβαθμίας, ο ASN θα αποφασίσει το νικητή μεταξύ οποιονδήποτε άλλων ισοβάθμιων μεταξύ οδηγών και συνοδηγών, με βάση άλλα κριτήρια που κρίνει σκόπιμο.

7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

7.1 ΤΗΡΗΣΗ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

7.1.1 Εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας, ο αλυτάρχης πρέπει να βεβαιωθεί ότι τηρείται η διαδρομή.

7.1.2 Δεν θα γίνονται δέκτες αντιπαραθέσεις αμέσως πριν ή κατά τη διάρκεια του αγώνα αλλά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον εφόσον έχουν εγκριθεί από την ΚΟΑ.

8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

8.1 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΝΟΣ ΑΓΩΝΑ

Η διάρκεια ενός αγώνα μπορεί να διαφέρει στα διάφορα πρωταθλήματα. Η κατάλληλη διάρκεια αναγράφεται λεπτομερώς στις παραλλαγές και πρόσθετες διατάξεις για το συγκεκριμένο πρωτάθλημα.

- Δεν πρέπει να υπάρχει ελάχιστο ή μέγιστο μήκος ειδικής διαδρομής. Ωστόσο, θα πρέπει ιδανικά να μην υπάρχει περισσότερο από 50 χιλιόμετρα ειδικών διαδρομών μεταξύ επισκέψεις σε πάρκα εξυπηρέτησης (service park) ή απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης (RZ).
- Καμιά ειδική διαδρομή ή μέρος ειδικής διαδρομής δεν μπορεί να διεξαχθεί περισσότερο από δύο φορές σε ένα ράλι, οι υπερειδικές διαδρομές εξαιρούνται.

8.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΡΑΛΛΥ

Εκτός από το ότι πρέπει να τηρούν τα ακόλουθα κριτήρια, οι διοργανωτές ενθαρρύνονται να εξελίξουν τα δικά τους χαρακτηριστικά ενός ράλλυ και μπορούν να σχεδιάσουν το δικό τους πρόγραμμα/διαδρομή.

8.2.1 Το πρόγραμμα του αγώνα πρέπει να έχει την ακόλουθη σειρά:

- Αναγνωρίσεις
- Διοικητικός έλεγχος (μπορεί επίσης να λάβει χώρα πριν από την έναρξη των αναγνωρίσεων)
- Τεχνικός έλεγχος
- Shakedown (αν υπάρχει)
- Τελετή εκκίνησης
- Ράλλυ
- Τελετή βράβευσης

8.2.2 Τα Ράλλυ μπορεί να είναι μονοήμερα ή διήμερα.

8.2.3 Οι αγώνες πρέπει να τελειώνουν Σάββατο ή, κατά προτίμηση, την Κυριακή.

8.2.4 Η τελετή τερματισμού πρέπει να γίνει μέσα σε μια ώρα από την άφιξη του πρώτου αυτοκινήτου στο τελικό σταθμό εξυπηρέτησης.

ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

9. ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

9.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η μορφή και η διαδικασία των παρακάτω εγγράφων, όπως στο Παράρτημα II πρέπει να ακολουθείται:

- Συμπληρωματικοί κανονισμοί (ηλεκτρονική και προαιρετικά έντυπη μορφή)
- Δελτία (ηλεκτρονική και έντυπη μορφή)
- Οδηγός Ράλλυ 1 και ή 2 (ηλεκτρονική μορφή - προαιρετικό)
- Δρομολόγιο (ηλεκτρονική και έντυπη μορφή)
- Βιβλίο διαδρομής (έντυπη μορφή)
- Κάρτα χρόνου (έντυπη μορφή)
- Αίτηση συμμετοχής (έντυπη μορφή)
- Πίνακες συμμετεχόντων (ηλεκτρονική μορφή)
- Πίνακες εκκίνησης και τα αποτελέσματα του αγώνα (ηλεκτρονική και έντυπη μορφή)
- Βιβλίο ασφάλειας των ΜΜΕ (ηλεκτρονική και έντυπη μορφή, προαιρετικό)

Τα έγγραφα που δημοσιεύονται ηλεκτρονικά, δεν θα πρέπει να τροποποιηθούν σε καμιά περίπτωση όταν δημοσιευθούν στην ιστοσελίδα των διοργανωτών, εκτός εάν όλοι οι διαγωνιζόμενοι και οι αγωνοδίκες ενημερώθηκαν και οι τροποποιήσεις αυτές επισημάνθηκαν. Τυχόν έγγραφα που απαιτούν την έγκριση της ΚΟΑ πριν από τη δημοσίευση δεν πρέπει να τροποποιηθούν χωρίς την έγκριση από την ΚΟΑ.

9.2 ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (Road Book)

Όλα τα πληρώματα θα παραλάβουν το βιβλίο διαδρομής, που περιέχει λεπτομερή περιγραφή της υποχρεωτικής διαδρομής και χρονοδιάγραμμα. Αυτή η διαδρομή και τα σχεδιαγράμματα κατεύθυνσης του δρόμου πρέπει να ακολουθούνται. Οποιαδήποτε παρέκκλιση θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες.

9.3 ΚΑΡΤΕΣ ΧΡΟΝΟΥ

9.3.1 Κάθε πλήρωμα είναι υπεύθυνο για:

- Την κάρτα χρόνου του.
- Την παρουσίαση της κάρτας χρόνου στους σταθμούς ελέγχου και για την ακρίβεια των καταχωρήσεων σε αυτή.
- Τυχόν καταχωρήσεις που γίνονται στη κάρτα χρόνου.

Ως εκ τούτου, το πλήρωμα έχει την ευθύνη να παραδώσει τη κάρτα χρόνου στους κριτές στο σωστό χρόνο και να ελέγξει ότι ο χρόνος έχει καταχωρηθεί σωστά.

9.3.2 Ο κατάλληλος κριτής είναι ο μόνος υπεύθυνος που επιτρέπεται να κάνει εγγραφές στη κάρτα χρόνου, εκτός από τα τμήματα που είναι σημειωμένα «για χρήση από το πλήρωμα».

9.3.3 Σε περίπτωση μη εγγραφής χρόνου από ένα σταθμό ελέγχου χρόνου ή μη παράδοσης της κάρτας χρόνου σε κάθε σταθμό ελέγχου, τα μέλη του πληρώματος θα αποκλείονται. Αυτή η πληροφορία θα ανακοινωθεί από τον αλυτάρχη στο τέλος ενός τμήματος.

9.3.4 Κάθε διαφορά μεταξύ των χρόνων που γράφτηκαν στη κάρτα χρόνου του πληρώματος και αυτών που γράφτηκαν στα επίσημα έγγραφα του αγώνα θα αποτελέσουν αντικείμενο έρευνας από τον αλυτάρχη.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ

10. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

10.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Οι συμπληρωματικοί κανονισμοί πρέπει να παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη που πρέπει να ληφθεί από τους διοργανωτές. Το πιστοποιητικό πρέπει να καθορίζει τους διαγωνιζομένους και πληρώματα, την διοργανώτρια λέσχη και τα στελέχη του αγώνα (περιγραφή των καλύψεων και των ποσών). Το ποσό της κάλυψης θα πρέπει να εκφράζεται σε ευρώ.

10.2 ΕΥΘΥΝΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

10.2.1 Το ασφάλιστρο, που πρέπει να περιλαμβάνεται στο παράβολο συμμετοχής, πρέπει να εγγυάται επαρκή κάλυψη για αστική ευθύνη έναντι τρίτων (αστική ευθύνη).

10.2.2 Η κάλυψη αστικής ευθύνης γίνεται επί πλέον και με την επιφύλαξη κάθε προσωπικής ασφάλισης που έχει ένας συμμετέχων ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομική οντότητα που συμμετέχει στον αγώνα.

10.2.3 Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να είναι σε ισχύ τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του shakedown (όπου εφαρμόζεται) και στη συνέχεια, για τα πληρώματα που συνεχίζουν να τρέχουν στον αγώνα, από την έναρξη του αγωνιστικού μέρους του αγώνα μέχρι το τέλος του αγώνα ή μέχρι τη στιγμή της αποχώρησης ή τον αποκλεισμό του. Τα αυτοκίνητα που εγκαταλείπουν και θα αρχίσουν εκ νέου δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι έχουν αποσυρθεί οριστικά.

10.3 ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ

Τα αυτοκίνητα εξυπηρέτησης (service vans, tracks) και τα αυτοκίνητα δοκιμών, εκείνα δηλαδή που φέρουν ειδικές πινακίδες που εκδίδονται από τους διοργανωτές, δεν καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του αγώνα.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

11. ΑΡΙΘΜΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

11.1 ΓΕΝΙΚΑ

11.1.1 Ο οργανωτής θα προμηθεύσει το κάθε πλήρωμα με τους αριθμούς αναγνώρισης, οι οποίοι πρέπει να τοποθετηθούν στα αυτοκίνητά τους στις αναφερόμενες θέσεις πριν από τον τεχνικό έλεγχο.

11.1.2 Οποιαδήποτε διαφήμιση σπόνσορα ή υποστηρικτή από το σωματείο που διοργανώνει τον αγώνα καθίσταται υποχρεωτική και δεν μπορεί να απορριφθεί από τους διαγωνιζομένους. Δεν επιτρέπεται η τροποποίηση αυτών των πινακίδων.

11.2 ΠΛΑΙΣΙΑ ΜΠΡΟΣΤΙΝΩΝ ΠΟΡΤΩΝ

11.2.1 Δύο πινακίδες που θα τοποθετούνται στις δυο μπροστινές πόρτες με διαστάσεις 67 εκατοστά πλάτος και 17 εκατοστά ύψους συμπεριλαμβανομένης λευκής κορνιζάς πάχους 1 εκατοστού. Κάθε πινακίδα θα περιλαμβάνει ένα ματ μαύρο τετράγωνο για τον αριθμό συμμετοχής, που πάντα είναι στο μπροστινό μέρος της πινακίδας. Οι αριθμοί θα έχουν φωσφορίζον κίτρινο χρώμα (PMS 803), ύψος 14 εκατοστά και φάρδος 2 εκατοστά. Το υπόλοιπο αυτής της πινακίδας μένει για τον οργανωτή.

11.2.2 Κάθε πινακίδα θα τοποθετείται οριζόντια στη μπροστινή άκρη κάθε μπροστινής πόρτας, με τον αριθμό μπροστά. Η κορυφή της πινακίδας πρέπει να είναι μεταξύ 7 εκατοστά και 10 εκατοστά κάτω από το κατώτερο όριο του παραθύρου.

11.2.3 Οποιαδήποτε σήμανση, εκτός από το συνδυασμό χρωμάτων του αυτοκινήτου, πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση 10 εκατοστά από αυτή την πινακίδα.

11.3 ΠΙΣΩ ΠΑΡΑΘΥΡΟ

Δεν απαιτείται πινακίδα στο πίσω παράθυρο.

11.4 ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Δύο αριθμούς για κάθε πίσω πλαϊνό παράθυρο, οι οποίοι θα έχουν φωσφορίζον πορτοκαλί χρώμα (PMS 804), ύψος 20 εκατοστά και πλάτος τουλάχιστον 25 εκατοστά. Αυτοί οι αριθμοί θα τοποθετηθούν στα πίσω πλαϊνά παράθυρα, δίπλα στα ονόματα του πληρώματος.

11.5 ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΟΡΟΦΗΣ

11.5.1 Πινακίδα οροφής, 50 εκατοστά πλάτος και 52 εκατοστά ύψος, για να τοποθετηθεί στην οροφή με την κορυφή προς το μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου. Ένας αγωνιστικός αριθμός χρώματος μαύρου ματ, ύψους 28 εκατοστά και με φάρδος 5 εκατοστά, θα εμφανιστεί σε λευκή ματ επιφάνεια πλάτους 50 εκατοστών και ύψους 38 εκατοστών.

11.5.2 Οποιαδήποτε διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να χωράει σε μια περιοχή με το ίδιο πλάτος (50 εκατοστά) και 14 εκατοστά ύψος (ή 2 X 7 εκατοστά ύψος), τοποθετημένη επάνω ή / και κάτω από τους αριθμούς.

11.5.3 Η διανομή πινακίδων οροφής στους διαγωνιζόμενους είναι στη διακριτική ευχέρεια των διοργανωτών και είναι προαιρετική.

11.6 ΜΠΡΟΣΤΙΝΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ

Μία πινακίδα που εφαρμόζεται σε ένα ορθογώνιο πλάτους 43 εκατοστών και ύψους 21,5 εκατοστών, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τον αριθμό διαγωνιζομένου και την πλήρη ονομασία του αγώνα.

11.7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

11.7.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν κάθε είδους διαφήμιση για τα αυτοκίνητά τους, υπό την προϋπόθεση ότι:

- Έχει εγκριθεί από τις εθνικές νομοθεσίες και τους κανονισμούς της FIA.
- Δεν είναι πιθανό να δώσει προσβλητικό μήνυμα .
- Δεν έχει πολιτικό ή θρησκευτικό χαρακτήρα.
- Δεν επηρεάζει την θέαση του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.

11.7.2 Το κείμενο οποιασδήποτε υποχρεωτικής διαφήμισης του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται σαφώς στους συμπληρωματικούς κανονισμούς ή σε δελτίο πληροφοριών πριν από τη λήξη των συμμετοχών του αγώνα.

11.8 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΟΡΓΑΝΩΤΩΝ

11.8.1 Ο οργανωτής μπορεί να απαιτήσει προαιρετική διαφήμιση. Εάν ένας διαγωνιζόμενος αρνηθεί αυτή τη διαφήμιση, το παράβολο δεν μπορεί να είναι περισσότερο από το διπλάσιο της συμμετοχής.

11.8.2 Κανένα πρόσθετο παράβολο για την προαιρετική διαφήμιση που αναφέρεται σε ένα κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικά, καύσιμα ή λιπαντικά, μπορεί να επιβληθεί σε ένα διαγωνιζόμενον εάν ο διαγωνιζόμενος την αρνηθεί.

11.8.3 Οι διαγωνιζόμενοι που αποδέχονται την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή, όπως ορίζεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς, πρέπει να κρατήσουν τον απαραίτητο χώρο για αυτή. Καμία τροποποίηση της διαφήμισης δεν επιτρέπεται.

11.8.4 Προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται σαφώς στους συμπληρωματικούς κανονισμούς. Αν η προαιρετική διαφήμιση δημοσιεύεται σε ενημερωτικό δελτίο, και υπάρξει αντιπαράθεση με διαφήμιση διαγωνιζομένου, ο διαγωνιζόμενος μπορεί να αρνηθεί μια τέτοια προαιρετική διαφήμιση χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε επιπλέον χρέωσης.

12. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ

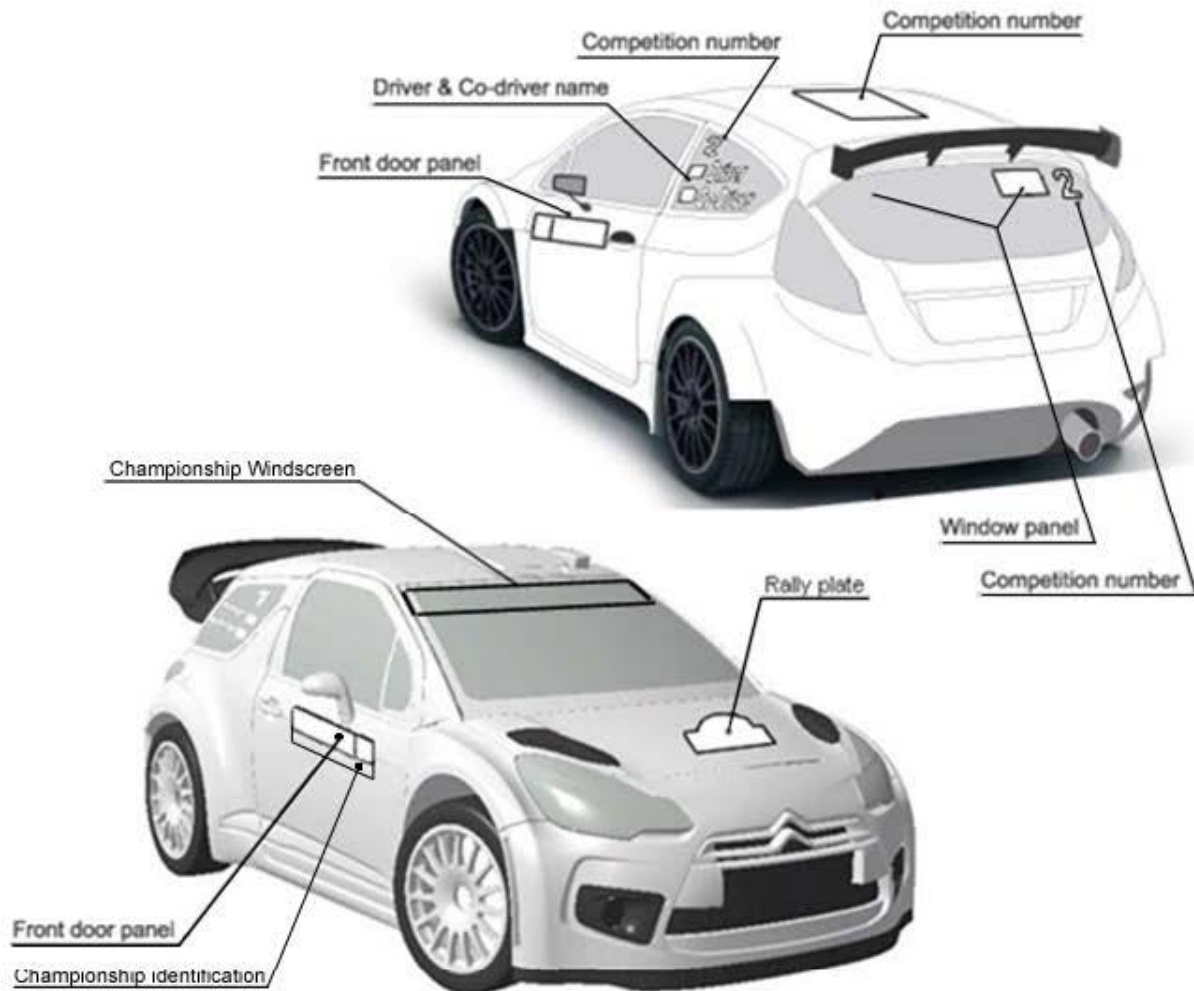
12.1 ΠΙΣΩ ΠΛΑΙΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Το πρώτο αρχικό(ά) και το επίθετο του οδηγού και του συνοδηγού, που ακολουθείται από τις εθνικές σημαίες της χώρας του ASN που έχουν λάβει της άδειες τους, πρέπει να αναγράφεται στην πίσω πλευρά του παραθύρου και στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου, δίπλα με τον αριθμό του διαγωνιζομένου. Τα ονόματα πρέπει να είναι:

- Σε λευκή γραμματοσειρά Helvetica.

- Το πρώτο γράμμα με κεφαλαία, για κάθε όνομα, και τα υπόλοιπα με μικρά γράμματα.
- Κεφαλαία γράμματα να είναι 6 εκατοστά σε ύψος και 1 εκατοστό σε φάρδος. Το όνομα του οδηγού θα αναγράφεται πρώτο και στα δυο πιασινά παράθυρα του αυτοκινήτου.

12.2 ΠΛΑΙΣΙΑ ΠΟΡΤΩΝ/ΑΡΙΘΜΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ/ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ



ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

13. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

13.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

13.1.1 Τα πληρώματα πρέπει πάντα να συμπεριφέρονται με αθλητικό πνεύμα.

13.1.2 Όταν τα αυτοκίνητα είναι σε καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης (άρθρο 33), μπορούν να μετακινηθούν μόνο από τα πληρώματα και τους αξιωματούχους. Σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή ένα αυτοκίνητο μπορεί να μετακινηθεί από οποιονδήποτε μόνο σπρώχνοντας με το χέρι. Η μετακίνηση αυτοκινήτου με οποιονδήποτε άλλο τρόπο εκτός με σπρώξιμο με το χέρι ή αυτόνομα απαγορεύεται.

13.1.3 Έκθεση οδήγησης μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο όταν επιτρέπεται από τους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα.

13.1.4 Τα πληρώματα πρέπει πάντοτε να οδηγούν προς την κατεύθυνση της ειδικής διαδρομής (εκτός μόνο για την επαναφορά τους στο δρόμο μετά από έξοδο).

13.1.5 Σε ένα τμήμα του οδικού δικτύου που είναι δημόσιος δρόμος, ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο επιτρέπεται να κυκλοφορεί μόνο με τέσσερις ελεύθερα περιστρεφόμενους τροχούς και τα ελαστικά τους. Οι παραβάσεις θα αναφέρονται στους αγωνοδίκες όπου μπορεί να επιβάλουν ποινή κατά την κρίση τους.

13.2 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

13.2.1 Τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι αναγνωρίσεις δεν είναι δοκιμαστικές. Όλοι οι κανόνες του ΚΟΚ της χώρας πρέπει να τηρούνται αυστηρά και πρέπει να γίνεται σεβαστή η ασφάλεια και τα δικαιώματα των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.

13.2.2 Υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στις αναγνωρίσεις θα επιφέρει χρηματική ποινή από τον αλυτάρχη ως εξής:

Ανά χλμ. ανά ώρα πάνω από το όριο ταχύτητας: όλοι οι οδηγοί €25.

13.2.3 Άλλες παραβάσεις της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων θα επιφέρουν ποινές από τους αγωνοδίκες σύμφωνα με το άρθρο 18.3.4.

13.2.4 Το ποσό αυτού του προστίμου δεν μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που επιβλήθηκε από την αστυνομία.

13.2.5 Το πρόστιμο θα διπλασιαστεί σε περίπτωση δεύτερου αδικήματος που διαπράχθηκε κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων στον ίδιο αγώνα.

13.3 ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΟΡΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

13.3.1 Υπέρβαση του ορίου ταχύτητας κατά τη διάρκεια ενός αγώνα θα επιφέρει ποινή από τον αλυτάρχη ως εξής:

Ανά χλμ. ανά ώρα πάνω από το όριο ταχύτητας: όλοι οι οδηγοί €25.

13.3.2 Το ποσό του προστίμου δεν μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που επιβλήθηκε από την αστυνομία.

13.4 ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΟΚ)

13.4.1 Κατά τη διάρκεια του αγώνα, και τα δύο μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν έγκυρη άδεια οδήγησης και να τηρούν τους εθνικούς νόμους κυκλοφορίας. Οι παραβάσεις θα αναφερθούν στον αλυτάρχη.

13.4.2 Σε περίπτωση παράβασης του ΚΟΚ από κάποιο πλήρωμα που συμμετέχει στον αγώνα, οι αστυνομικοί ή αξιωματούχοι που έχουν σημειώσει την παράβαση πρέπει να ενημερώσουν τον διαγωνιζόμενο.

13.4.3 Σε περίπτωση που η αστυνομία ή οι αγωνοδίκες αποφασίσουν να μην σταματήσουν τον διαγωνιζόμενο παραβάτη, μπορούν, ωστόσο, να ζητήσουν την εφαρμογή των ενδεχόμενων κυρώσεων που προβλέπονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα, ως ακολούθως:

– Ότι η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει μέσω της επίσημης οδού και εγγράφως, πριν από τη ανάρτηση της προσωρινής τελικής κατάταξης

– Ότι οι δηλώσεις θα είναι αρκετά λεπτομερείς για την ταυτότητα του παραβάτη οδηγού και θα καθορίζεται πέρα από κάθε αμφιβολία, και ότι ο τόπος και ο χρόνος της παράβασης είναι ακριβής

– Ότι τα γεγονότα δεν είναι ανοικτά σε διάφορες ερμηνείες.

13.4.4 Για την πρώτη παράβαση, εκτός από υπέρβαση ταχύτητας: μια ποινή μπορεί να εφαρμοστεί από τους αγωνοδίκες.

13.4.5 Για τη δεύτερη παράβαση: ελάχιστη ποινή 5 λεπτών με το χρόνο που εφαρμόζεται κατά την κρίση των αγωνοδικών.

13.4.6 Για την τρίτη παράβαση: αποκλεισμός από τους Αγωνοδίκες.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

14. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

14.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι συμμετοχές πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 3.8-3.20 του Κώδικα.

14.2 ΥΠΟΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΝΤΥΠΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΙΤΗΣΗΣ)

Κάθε κάτοχος αγωνιστικής άδειας της FIA ο οποίος επιθυμεί να λάβει μέρος σε ένα αγώνα οφείλει να στείλει το παράβολο που απαιτείται και συμπληρωμένη τη δήλωση συμμετοχής στη γραμματεία του αγώνα πριν από τη λήξη της προθεσμίας, όπως ορίζεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα.

14.3 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ένας διαγωνιζόμενος μπορεί ελεύθερα να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε στη φόρμα συμμετοχής με άλλο της ίδιας ομάδας και ίδιας κλάσης, μέχρι και την στιγμή του τεχνικού ελέγχου.

14.4 ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ASN

Για τους ξένους διαγωνιζόμενους, οδηγούς και συνοδηγούς, πρέπει να δίνεται εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθ. 3.9 του Κώδικα.

14.5 ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ Η/ΚΑΙ ΜΕΛΟΥΣ(Η) ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η αλλαγή ενός διαγωνιζόμενου επιτρέπεται μέχρι τη λήξη των συμμετοχών.

Μετά τη λήξη των συμμετοχών, ένα μέλος του πληρώματος μπορεί να αντικατασταθεί με τη σύμφωνη γνώμη:

- Των διοργανωτών, πριν από την έναρξη του διοικητικού ελέγχου.
- Των αγωνοδικών, μετά την έναρξη αυτού του ελέγχου και πριν από τη δημοσίευση του καταλόγου των πληρωμάτων που μπορούν να ξεκινήσουν.
- Μόνο η ΚΟΑ μπορεί να επιτρέψει την αντικατάσταση και των δύο μελών του πληρώματος ή του διαγωνιζομένου.

14.6 ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Με το πέρας της υπογραφής της δήλωσης συμμετοχής ο διαγωνιζόμενος και το πλήρωμα θέτουν τον εαυτόν τους στην διάθεση της αθλητικής δικαιοδοσίας που καθορίζεται στον κώδικα και τα παραρτήματα του, τους κανονισμούς αυτούς και στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα.

15. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Η λήξη των συμμετοχών κάθε αγώνα ορίζεται την Πέμπτη 2 εβδομάδες πριν τον αγώνα.

16. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

16.1 ΑΠΟΔΟΧΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Η δήλωση συμμετοχής θα γίνει δεκτή μόνο αν συνοδεύεται από ολόκληρο το παράβολο

16.2 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται εξ' ολοκλήρου:

- Σε υποψήφιους που η δήλωση συμμετοχής τους δεν έγινε δεκτή.
- Σε περίπτωση που ματαιωθεί ο αγώνας.

16.3 ΜΕΡΙΚΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Μπορεί να επιστραφεί μέρος του παράβολου συμμετοχής σύμφωνα με όρους που θα αναφέρονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

17. ΚΛΑΣΕΙΣ

17.1 ΑΛΛΑΓΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Στον τεχνικό έλεγχο εάν ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην ανταποκρίνεται στην ομάδα ή/και στην κλάση που έχει δηλωθεί, οι αγωνοδίκες μπορούν να το μεταφέρουν στην κατάλληλη ομάδα ή/και στην κλάση που προτείνουν οι τεχνικοί έφοροι.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

18. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

18.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

18.1.1 Κοινές απαιτήσεις:

- Το αυτοκίνητο πρέπει να είναι βαμμένο σε ένα ενιαίο χρώμα, χωρίς διαφημίσεις, αυτοκόλλητα, κλπ.
- Επιτρέπεται προστατευτική ποδιά στο κάτω μέρος του αυτοκίνητου (σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας N).
- Δύο επιπλέον προβολείς, επιτρέπονται.
- Το πλήρωμα μπορεί να χρησιμοποιεί ένα ελαφρού τύπου σύστημα ενδοεπικοινωνίας (χωρίς κράνη).

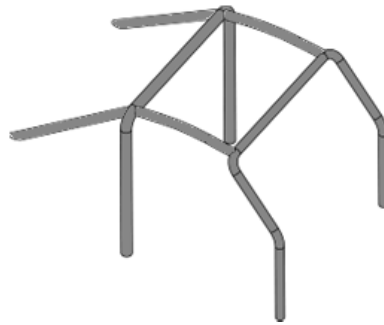
Εξοπλισμός πλοήγησης μπορεί να τοποθετηθεί. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με τις παρακάτω προδιαγραφές:

18.1.2 Απλά/Κοινά Αυτοκίνητα

- Απόλυτα μη τροποποιημένα αυτοκίνητα παραγωγής που προσφέρονται προς πώληση στο ευρύ κοινό.

18.1.3 Αυτοκίνητα Παραγωγής

- Ο κινητήρας πρέπει να είναι σειράς παραγωγής (σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας N και χωρίς anti-lag).
- Το κιβώτιο ταχυτήτων πρέπει να είναι κιβώτιο σειράς παραγωγής (σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας N).
- Η εξάτμιση πρέπει να είναι ένα σύστημα εξάτμισης σειράς παραγωγής με μέγιστη στάθμη θορύβου εντός των επιτρεπόμενων ορίων ανοχής από το T.O.M.
- Οι αναρτήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς της ομάδας N.
- Απαγορεύεται η χρήση ολοκληρωμένου κλοβού ασφαλείας (roll cage). Επιτρέπεται μόνο η χρήση προστατευτικού κλοβού όπως το πιο κάτω σχεδιάγραμμα. Νοείται ότι μπορεί να τοποθετηθεί ολοκληρωμένο όπως στο πιο κάτω σχεδιάγραμμα ή κάποιο μέρος αυτού.



- Επιτρέπονται μπάκετ καθίσματα.
- Οι ζάντες είναι ελεύθερες μέσα στα πλαίσια του Παραρτήματος J για την ομάδα N.

18.2 ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Τα ελαστικά που χρησιμοποιούνται στις αναγνωρίσεις θα είναι:

- 1) Ελαστικά σειράς παραγωγής αναγνωρισμένα (homologated) για άσφαλο.
- 2) Ελαστικά ελεύθερα για χώμα.

18.3 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

18.3.1 Τήρησης του χρονοδιαγράμματος αναγνωρίσεων

Οι αναγνωρίσεις επιτρέπονται μόνο το Σάββατο και Κυριακή 2 εβδομάδες πριν τον αγώνα και από το Σάββατο μια εβδομάδα πριν τον αγώνα μέχρι την δύση του ηλίου την Παρασκευή πριν τον αγώνα. Αναγνωρίσεις επιτρέπονται μόνο κατά τη διάρκεια της μέρας.

18.3.2 Αριθμός περασμάτων

Ο αριθμός των περασμάτων είναι ελεύθερος εκτός εάν οι συμπληρωματικοί κανονισμοί αναφέρουν διαφορετικά.

18.3.3 Ταχύτητα κατά την διάρκεια των αναγνωρίσεων

Ο οργανωτής μπορεί να ορίσει όριο ταχύτητας στις ειδικές διαδρομές. Αυτά τα όρια πρέπει να αναφέρονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς και μπορεί να ελεγχθούν ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων.

18.3.4 Ποινές

Μη τήρηση των πιο πάνω κανονισμών θα επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τους αγωνοδίκες. Σε περίπτωση επανάληψης του παραπτώματος ο αθλητής θα παραπέμπεται σε πειθαρχική επιτροπή για περαιτέρω ποινές.

19. ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

19.1 ΓΕΝΙΚΑ

19.1.1 Τα αυτοκίνητα μπορούν να παρουσιαστούν στον τεχνικό έλεγχο από εκπρόσωπο της ομάδας εκτός και εάν οι συμπληρωματικοί κανονισμοί προνοούν κάτι άλλο.

19.1.2 Στον τεχνικό έλεγχο οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παρουσιάσουν όλα τα είδη ένδυσης, (στολή, εσώρουχα, μπαλακλάβα, κάλτσες, παπούτσια, γάντια) συμπεριλαμβανομένων των HANS και κράνη που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν. Συμμόρφωση με το Παράρτημα L Κεφάλαιο III θα πρέπει να ισχύει.

19.1.3 Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιάσει το πλήρες γνήσιο δελτίο αναγνώρισης της FIA (homologation) του αυτοκινήτου τους.

19.1.4 Οι έφοροι τεχνικού ελέγχου μπορούν να απαιτήσουν το μαρκάρισμα ή και σφράγισμα του σασί και του μπλοκ της μηχανής.

19.1.5 Εάν κατά τον τεχνικό έλεγχο ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή/και τους κανονισμούς ασφαλείας, οι Αγωνοδίκες μπορεί να ορίσουν μια συγκεκριμένη ώρα μέχρι την οποία το αυτοκίνητο πρέπει να γίνει σύμφωνο ή να του απαγορεύσουν την εκκίνηση.

19.2 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Το χρονοδιάγραμμα για σφράγισμα ανταλλακτικών και ζύγισμα των οχημάτων πρέπει να αναφέρετε στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα ή με δελτία ενημέρωσης.

20. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

20.1 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΛΕΓΧΟΙ

Έλεγχοι για θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των ενδυμάτων, καθώς και θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο, μπορούν να πραγματοποιηθούν ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα.

20.2 ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ

20.2.1 Ο διαγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος για την τεχνική συμμόρφωση του αυτοκινήτου του καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

20.2.2 Εάν τοποθετηθούν σημεία αναγνώρισης από τους έφορους του τεχνικού ελέγχου πρέπει να διατηρούνται ακέραια από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο μέχρι το τέλος του αγώνα ή έως ότου θα επιτρέπεται από τους κανονισμούς να αφαιρεθούν. Σε περίπτωση που λείπουν, αυτό θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

20.2.3 Είναι επίσης ευθύνη του διαγωνιζομένου για κάθε εξάρτημα του αυτοκινήτου του που έχει αφαιρεθεί κατά τη διάρκεια τεχνικού ελέγχου να επανεγκατασταθεί σωστά στη αρχική του θέση.

20.2.4 Κάθε απάτη που θα ανακαλυφθεί, και ιδίως στα σήματα αναγνώρισης που παρουσιάζονται ως πρωτότυπα, ενώ δεν είναι, ή και έχουν παραποιηθεί, θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες οι οποίοι μπορεί να επιβάλουν ποινή.

21. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

21.1 ΤΕΛΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ PARC FERMÉ

Μετά τις διαδικασίες του τερματισμού, τα αυτοκίνητα πρέπει να τοποθετούνται σε χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης (parc ferme), όπου θα παραμείνουν έως ότου αποδεσμευτούν από τους αγωνοδίκες.

21.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Πλήρης και λεπτομερής τελικός τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει την αποσυναρμολόγηση του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει κατά την απόλυτη κρίση των αγωνοδικών, που ενεργούν αυτεπάγγελα ή μετά από ένσταση ή με εισήγηση του αλυτάρχη στους αγωνοδίκες.

21.3 ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΗΣ FIA

Το πλήρες γνήσιο δελτίο αναγνώρισης της FIA (homologation) και άλλα απαραίτητα πιστοποιητικά πρέπει να είναι διαθέσιμα για τους τελικούς ελέγχους.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

22. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

22.1 ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Όλοι οι σταθμοί ελέγχου, δηλαδή ελέγχου χρόνου και διέλευσης, εκκίνησης και τερματισμού ειδικών διαδρομών, ανασυγκρότησης και περιοχών νεκρού χρόνου, πρέπει να υποδεικνύονται από τυποποιημένες πινακίδες της FIA και να συμμορφώνονται με τα σχέδια και τις αποστάσεις όπως στο παράρτημα Ι.

22.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑΤΑ

Ένας χώρος τουλάχιστον 5 μέτρων πριν και μετά το σταθμό πρέπει να προστατεύεται και στις δύο πλευρές του δρόμου, για να μπορούν οι αξιωματούχοι να διεκπεραιώνουν τα καθήκοντα τους.

22.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στον χώρο οποιοδήποτε ελέγχου περιορίζεται μόνο στο χρόνο που απαιτείται για τη διεξαγωγή των ελέγχων.

22.4 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

22.4.1 Οι σταθμοί πρέπει να είναι έτοιμοι να λειτουργήσουν τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από το καθορισμένο χρόνο για τη διέλευση του πρώτου διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

22.4.2 Εκτός αν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά, θα κλείσουν 15 λεπτά συν το μέγιστο εκπρόθεσμο χρόνο μετά από το χρόνο άφιξης του τελευταίου διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

22.5 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ ΑΚΟΛΟΥΘΙΑΣ ΤΩΝ ΣΕΧ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

22.5.1 Τα πληρώματα πρέπει να διέρχονται με τη σωστή αριθμητική σειρά των σταθμών ελέγχου χρόνου και στην σωστή κατεύθυνση της διαδρομής του αγώνα.

22.5.2 Απαγορεύεται η είσοδος εκ νέου σε σταθμό ελέγχου χρόνου.

22.6 ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΡΙΤΩΝ

22.6.1 Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τις οδηγίες των κριτών οποιουδήποτε σταθμού ελέγχου χρόνου. Σε αντίθετη περίπτωση, θα αναφέρονται στους αγωνοδίκες.

22.6.2 Όλοι οι κριτές πρέπει να αναγνωρίζονται. Σε κάθε σταθμό ελέγχου χρόνου, ο επικεφαλής αξιωματούχος πρέπει να φορά διακριτικό γιλέκο.

23. ΣΤΑΘΜΟΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Σε αυτούς τους σταθμούς, που προσδιορίζονται με πινακίδες όπως παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι, οι κριτές πρέπει απλά να σφραγίσουν ή και να υπογράψουν την κάρτα χρόνου αμέσως μόλις τους την παραδώσει δια χειρός το πλήρωμα, χωρίς να αναφέρουν την ώρα διέλευσης.

24. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ - ΣΕΧ

24.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Σε αυτούς τους σταθμούς, οι κριτές σημειώνουν στη κάρτα χρόνου την ώρα κατά την οποία η κάρτα έχει επιδοθεί. Ο χρόνος θα πρέπει να καταγράφεται στο πλήρες λεπτό.

24.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΦΙΞΕΩΣ

24.2.1 Η διαδικασία της άφιξης ξεκινά τη στιγμή που το αυτοκίνητο περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ.

24.2.2 Μεταξύ της πινακίδας εισόδου και της περιοχής του ΣΕΧ, απαγορεύεται στο πλήρωμα να σταματήσει για οποιονδήποτε λόγο ή να κινείται με υπερβολικά αργή ταχύτητα.

24.2.3 Η ακριβής χρονομέτρηση και η αναγραφή του χρόνου στην κάρτα χρόνου μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν και τα δύο μέλη του πληρώματος με το αυτοκίνητο τους βρίσκονται μέσα στο ελεγχόμενο χώρο του ΣΕΧ και σε άμεση γειτνίαση με το τραπέζακι των κριτών.

24.2.4 Η ώρα άφιξης θα πρέπει να συνάδει με την ακριβή στιγμή κατά την οποία ένα από τα μέλη του πληρώματος παρέδωσε, δια χειρός, την κάρτα χρόνου στον αρμόδιο κριτή.

24.2.5 Στη συνέχεια, είτε με το χέρι είτε με τη βοήθεια μιας συσκευής εκτύπωσης, ο κατάλληλος κριτής γραφεί στην κάρτα τον πραγματικό χρόνο κατά τον οποίο η κάρτα παραδόθηκε, και τίποτα άλλο.

24.2.6 Η ιδανική ώρα άφιξης είναι ο χρόνος που προκύπτει προσθέτοντας τον ιδανικό χρόνο στον χρόνο έναρξης της ειδικής διαδρομής ή από τον χρόνο του προηγούμενου ΣΕΧ. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται σε ολοκληρωμένο λεπτό.

24.2.7 Η ώρα άφιξης είναι ευθύνη μόνο των πληρωμάτων τα οποία επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονόμετρο που βρίσκεται στο τραπέζακι του σταθμού. Οι κριτές δεν μπορούν να δώσουν καμία πληροφορία για το χρόνο άφιξης.

24.2.8 Το πλήρωμα δεν θα υπόκειται σε ποινή για πρόωρη άφιξη εάν το όχημα εισέλθει κατά την διάρκεια της εξέλιξης του ιδανικού λεπτού ή του λεπτού που προηγείται.

24.2.9 Το πλήρωμα δεν θα επιβαρύνεται με καμία ποινή καθυστέρησης εφόσον η πράξη της παράδοσης της κάρτας στον κατάλληλο κριτή λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του ιδανικού λεπτού άφιξης.

24.2.10 Για κάθε διαφορά μεταξύ της πραγματικής ώρας άφιξης και της ιδανικής ώρας άφιξης θα πρέπει να επιβάλλεται ποινή ως εξής:

- 1) Για καθυστέρηση: 10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού.
- 2) Για πρόωρη άφιξη: 1 λεπτό ανά λεπτό ή κλάσμα λεπτού.

24.2.11 Νοουμένου ότι έχει δηλωθεί στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα ή σε μεταγενέστερο δελτίο πληροφοριών, ο οργανωτής μπορεί να επιτρέψει στα πλήρωμα να εισέλθουν νωρίτερα σε ΣΕΧ, χωρίς να τους επιβληθεί ποινή.

24.2.12 Εάν διαπιστωθεί ότι ένα πλήρωμα δεν ακολούθησε τους κανόνες για τη διαδικασία άφιξης, ο επικεφαλής κριτής του ΣΕΧ πρέπει να ενημερώσει τον αλυτάρχη.

24.2.13 Κατά την κρίση του αλυτάρχη, όταν σε ένα πλήρωμα έχει επιβληθεί ποινή για πρόωρη άφιξη, μπορεί να το ακινητοποιήσει για όσο χρόνο χρειάζεται για να αναχωρήσει στον αρχικό του χρόνο.

24.3 ΣΕΧ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από την εκκίνηση μιας ειδικής διαδρομής, η ακόλουθη διαδικασία πρέπει να εφαρμόζεται:

24.3.1 Στον ΣΕΧ, στο τέλος της απλής διαδρομής, ο κριτής θα γράψει στη κάρτα χρόνου την ώρα άφιξης του πληρώματος και την προκαταρκτική ώρα έναρξης της ειδικής διαδρομής. Πρέπει να υπάρχει ένα κενό τριών λεπτών για να επιτρέψει στο πλήρωμα να ετοιμαστεί για την εκκίνηση και να έρθει στη γραμμή εκκίνησης.

24.3.2 Σε περίπτωση που δύο ή περισσότερα πλήρωμα αφίχθουν στο ίδιο λεπτό σε ένα ΣΕΧ, η προκαταρκτική ώρα εκκίνησης για αυτή την ειδική διαδρομή θα πρέπει να έχει σχέση με την σειρά της άφιξης τους στον προηγούμενο ΣΕΧ. Εάν οι χρόνοι άφιξης στον προηγούμενο ΣΕΧ είναι οι ίδιοι, τότε θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν οι χρόνοι άφιξης στον προηγούμενο ΣΕΧ και ούτω καθεξής.

24.3.3 Αφού το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο έχει εισέλθει στον ΣΕΧ πρέπει να οδηγηθεί στη γραμμή της εκκίνησης της ειδικής διαδρομής από όπου το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει σύμφωνα με τη διαδικασία που αναγράφεται στους κανονισμούς αυτούς.

24.3.4 Εάν υπάρχει διαφορά μεταξύ των προκαταρκτικών και πραγματικών ωρών εκκίνησης, ο χρόνος που αναγράφεται από τον κριτή στην αφετηρία της ειδικής διαδρομής είναι δεσμευτικός, εκτός εάν οι αγωνοδίκες αποφασίσουν κάτι διαφορετικό.

24.3.5 Ο χρόνος εκκίνησης της ειδικής διαδρομής θα χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του χρόνου άφιξης στον επόμενο ΣΕΧ.

24.3.6 Η κάρτα χρόνου πρέπει να δοθεί πίσω στο πλήρωμα στο τελευταίο λεπτό πριν από την έναρξη.

25. ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

25.1 ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Κάθε καθυστέρηση που υπερβαίνει τα 15 λεπτά οποιουδήποτε ανεξάρτητου στοχευμένου χρόνου ή μια συναθροισμένη καθυστέρηση που υπερβαίνει τα 30 λεπτά στο τέλος κάθε τμήματος ή σκέλους, θα έχει σαν αποτέλεσμα ο αλυτάρχης να αποσύρει τον συγκεκριμένο διαγωνιζόμενο από την κατάταξη. Το πλήρωμα μπορεί να συνεχίσει τον αγώνα όπως προνοείται στην παράγραφο 37. Για τον υπολογισμό αυτής της καθυστέρησης, ισχύει ο πραγματικός χρόνος και όχι η ποινή χρόνου (10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό).

25.2 ΠΡΟΩΡΗ ΑΦΙΞΗ

Η πρόωρη άφιξη σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπει στα πλήρωμα να μειώσουν τις καθυστερήσεις.

25.3 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης μπορεί να ανακοινωθεί μόνο στο τέλος ενός τμήματος.

26. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

26.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

26.1.1 Κατά την άφιξή τους στους σταθμούς ανασυγκρότησης τα πληρώματα θα λάβουν οδηγίες σχετικά με το χρόνο αναχώρησης/εκκίνησης τους. Στη συνέχεια πρέπει να οδηγήσουν το αυτοκίνητό τους σύμφωνα με τις οδηγίες των κριτών. Στη συνέχεια, οι κινητήρες πρέπει να σβήσουν και το πλήρωμα πρέπει να εγκαταλείψει τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

26.1.2 Όταν μια ανασυγκρότηση δεν υπερβαίνει τα 15 λεπτά, τα πληρώματα μπορούν να παραμείνουν στο χώρο ανασυγκρότησης.

26.2 ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Μετά από ανασυγκρότηση κατά τη διάρκεια ενός σκέλους, τα αυτοκίνητα πρέπει να επανεκκινήσουν με τη σειρά άφιξης στην ανασυγκρότηση.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

27. ΓΕΝΙΚΑ

27.1 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Η χρονομέτρηση θα γίνεται στο δέκατο του δευτερολέπτου.

28. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

28.1 ΑΦΕΤΗΡΙΑ

Οι ειδικές διαδρομές εκκινούν από θέση στάσης με το αυτοκίνητο να βρίσκεται στη γραμμή εκκίνησης.

28.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

28.2.1 Η διαδικασία εκκίνησης με ηλεκτρονικό τρόπο θα είναι πλήρως ορατή στο πλήρωμα από τη γραμμή εκκίνησης και μπορεί να επιδεικνύεται είτε με χρονόμετρο αντίστροφης μέτρησης ή/και με σύστημα διαδοχικής σειράς φώτων.

28.2.2 Η διαδικασία εκκίνησης με ηλεκτρονικό τρόπο μπορεί να συνδέεται με ένα σύστημα ανίχνευσης που θα καταγράφει κάθε περίπτωση που ένα αυτοκίνητο ξεκινήσει από τη γραμμή αφετηρίας πριν από το σωστό σήμα (false start). Ο κριτής εκκίνησης είναι καθοριστικός στην περίπτωση όπου η διαδικασία εκκίνησης με ηλεκτρονικό τρόπο δεν λειτουργήσει ή/και εάν δεν υπάρχει.

28.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Στην περίπτωση που η εκκίνηση πρέπει να γίνει χειροκίνητα, αφού επιστραφεί η κάρτα χρόνου στο πλήρωμα, ο κριτής της αφετηρίας θα μετρήσει μεγαλόφωνα 30''- 15''- 10'' και τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα. Όταν περάσουν τα τελευταία 5 δευτερόλεπτα τότε θα δοθεί το σήμα εκκίνησης.

28.4 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΞ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

28.4.1 Σε περίπτωση καθυστερημένης εκκίνησης που οφείλεται στο πλήρωμα ο κριτής θα γράψει στη κάρτα χρόνου νέα ώρα και η ποινή που θα επιβληθεί θα είναι ένα λεπτό για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης.

28.4.2 Κάθε πλήρωμα που αρνείται να εκκινήσει την ειδική διαδρομή στην ώρα και στη σειρά που του έχει καθορισθεί, θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες, ασχέτως αν πραγματοποιήθηκε ή όχι η ειδική διαδρομή.

28.4.3 Κάθε αυτοκίνητο που δεν είναι σε θέση να εκκινήσει από τη γραμμή εκκίνησης μέσα στο διάστημα των 20 δευτερολέπτων που ακολουθούν μετά το σήμα εκκίνησης, θα αποκλείεται και θα απομακρύνεται αμέσως σε ασφαλή θέση. Αυτό το αυτοκίνητο επιτρέπεται να επανεκκινήσει την επομένη μέρα όπως προνοείται στην παράγραφο 37.

28.5 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Όταν η διεξαγωγή μιας ειδικής διαδρομής καθυστερήσει πάνω από 20 λεπτά τότε πρέπει να περάσει τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο ασφάλειας πριν ξεκινήσει το επόμενο αγωνιστικό, ώστε να ειδοποιηθεί το κοινό ότι η ειδική διαδρομή πρόκειται να επανεκκινήσει. Εναλλακτικά η ειδική διαδρομή θα σταματήσει.

28.6 ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Η λανθασμένη εκκίνηση, ειδικά η εκκίνηση πριν δοθεί σήμα, επιφέρει τις παρακάτω ποινές:

1η παράβαση:	10 δευτερόλεπτα
2η παράβαση:	1 λεπτό
3η παράβαση:	3 λεπτά

Επιπλέον παραβάσεις: Στη κρίση των αγωνοδικών

Αυτές οι ποινές δεν αποκλείουν βαρύτερες κυρώσεις από τους αγωνοδίκες, αν το κρίνουν απαραίτητο.

29. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

29.1 ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ο τερματισμός των ειδικών διαδρομών γίνεται με φόρα (flying finish).

Απαγορεύεται η στάση μεταξύ της κίτρινης προειδοποιητικής πινακίδας και της κόκκινης πινακίδας ΣΤΟΠ και τυχόν παράβαση θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες. Η χρονομέτρηση γίνεται στη γραμμή τερματισμού με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος υποστηριζόμενου από εφεδρικά χρονόμετρα χειρός. Οι χρονομέτρες πρέπει να βρίσκονται στην ίδια ευθεία με τη γραμμή τερματισμού, η οποία σημαίνεται με πινακίδα που φέρει καρό σημαία σε φόντο κόκκινο.

29.2 ΣΗΜΕΙΟΝ ΣΤΟΠ

Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιαστεί στο σημείο Στοπ που σηματοδοτείται με κόκκινη πινακίδα ΣΤΟΠ, για να καταγραφεί ο χρόνος τερματισμού του στη κάρτα χρόνου (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα). Αν οι χρονομέτρες δεν μπορέσουν να μεταδώσουν αμέσως την ακριβή ώρα τερματισμού στους κριτές του Στοπ, οι τελευταίοι μπορούν να σφραγίσουν ή να υπογράψουν μόνο τη κάρτα χρόνου του πληρώματος και η εγγραφή του χρόνου θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο σταθμό.

30. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Εάν για οποιονδήποτε λόγο διακοπεί ή σταματήσει η διεξαγωγή μιας ειδικής διαδρομής, οι αγωνοδίκες μπορούν να δώσουν σε κάθε πλήρωμα που επηρεάστηκε τον χρόνο που θεωρούν ως πιο δίκαιο. Παρόλα αυτά, σε καμιά περίπτωση, κανένα

πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή της ειδικής διαδρομής δεν μπορεί να επωφεληθεί από αυτό το μέτρο.

31. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

31.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Όποτε ένα αυτοκίνητο κινείται σε ειδική διαδρομή το πλήρωμα πρέπει να φορά αναγνωρισμένα κράνη και όλο τον απαιτούμενο ρουχισμό και εξοπλισμό ασφαλείας, όπως προβλέπεται από το Παράρτημα L Κεφάλαιο III - Εξοπλισμός οδηγών και να έχει σωστά δεμένες τις ζώνες ασφαλείας. Η οποιαδήποτε παράβαση θα τιμωρείται από τον αλυτάρχη ο οποίος θα αναφέρει το γεγονός στους αγωνοδίκες.

31.2 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK

31.2.1 Κάθε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο πρέπει να φέρει μια πινακίδα διαστάσεων τουλάχιστον 42 cm x 29,7 cm (A3), με κόκκινο SOS και από την πίσω πλευρά πράσινο OK.

31.2.2 Σε περίπτωση ατυχήματος όπου απαιτείται άμεση ιατρική επέμβαση, πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να επιδειχθεί αμέσως το κόκκινο σήμα "SOS" στα επόμενα αυτοκίνητα και σε όποιο ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.

31.2.3 Κάθε πλήρωμα που του επιδεικνύεται το κόκκινο SOS ή προσέξει ένα αυτοκίνητο να έχει υποστεί σοβαρό ατύχημα όπου τα δύο μέλη του πληρώματος βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο, αλλά δεν επιδεικνύουν το κόκκινο SOS, θα σταματήσει αμέσως και χωρίς εξαίρεση για να δώσει βοήθεια. Επίσης θα σταματήσει όλα τα αυτοκίνητα που ακολουθούν. Το δεύτερο αυτοκίνητο που θα φτάσει στο σημείο του ατυχήματος θα προχωρήσει για να ενημερώσει το αμέσως επόμενο ενδιάμεσο σημείο επικοινωνίας. Τα επόμενα αυτοκίνητα θα ανοίξουν τον δρόμο για να πλησιάσουν τα αυτοκίνητα άμεσης βοήθειας. Όλα τα πληρώματα που έχουν σταματήσει για να βοηθήσουν θα παίρνουν χρόνο σύμφωνα με την παράγραφο 30.

31.2.4 Στην περίπτωση ατυχήματος που δεν απαιτείται άμεση ιατρική βοήθεια, ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να επιδείξει καθαρά το σήμα OK στα επόμενα αυτοκίνητα και σε οποιοδήποτε ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.

31.2.5 Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει το αυτοκίνητο πρέπει να τοποθετήσει το σήμα OK με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολα ορατό από τους άλλους διαγωνιζόμενους.

31.2.6 Κάθε πλήρωμα που μπορεί να απομακρυνθεί από το αυτοκίνητο αλλά δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον κανόνα, θα αναφερθεί στον αλυτάρχη.

31.2.7 Το βιβλίο διαδρομής (road book) πρέπει να περιλαμβάνει μια σελίδα που να αναφέρει τη διαδικασία ατυχήματος.

31.2.8 Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει τον αγώνα πρέπει να ενημερώσει για αυτή την εγκατάλειψη τους οργανωτές το συντομότερο δυνατόν, εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται θα επιβάλλεται ποινή, κατά την κρίση των αγωνοδικών.

31.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Αν ένα πλήρωμα αναμειχθεί σε ατύχημα όπου τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο συγκεκριμένος οδηγός ή ο συνοδηγός πρέπει να παραμείνει στην σκηνή και να σταματήσει το επόμενο αυτοκίνητο, το οποίο θα πρέπει να αναφέρει το συμβάν στο επόμενο σημείο επικοινωνίας που αναφέρεται στο βιβλίο διαδρομής (road book) και

που σηματοδοτείται στη διαδρομή. Οι νόμοι της χώρας στην οποία γίνεται ο αγώνας πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σχετικά με τα ατυχήματα. Όλα τα πλήρωμα που έχουν σταματήσει για να βοηθήσουν θα παίρνουν χρόνο σύμφωνα με την παράγραφο 30.

31.4 ΚΟΚΚΙΝΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

31.4.1 Κάθε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο πρέπει να μεταφέρει ένα κόκκινο αντανakλαστικό τρίγωνο το οποίο, σε περίπτωση που το αυτοκίνητο σταματήσει σε μια ειδική διαδρομή, πρέπει να τοποθετηθεί από ένα μέλος του πληρώματος σε εμφανές σημείο, τουλάχιστον 50 μέτρα πριν το αυτοκίνητο, ώστε να προειδοποιεί τους οδηγούς που ακολουθούν. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται μπορεί να επιβληθεί ποινή, στην κρίση των αγωνοδίκων.

31.4.2 Αυτό το τρίγωνο πρέπει να τοποθετείται ακόμα και αν το σταματημένο αυτοκίνητο είναι εκτός δρόμου.

31.5 ΧΡΗΣΗ ΚΙΤΡΙΝΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

31.5.1 Περνώντας μπροστά από μια επιδεικνυόμενη κίτρινη σημαία ο οδηγός πρέπει να μειώσει αμέσως ταχύτητα, να κρατήσει αυτή τη μειωμένη ταχύτητα μέχρι το τέλος της ειδικής διαδρομής και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία επικοινωνίας που προηγούνται κάποιου περιστατικού. Μη συμμόρφωση με τον κανονισμό αυτό θα επιφέρει ποινή στην κρίση των αγωνοδίκων.

31.5.2 Το πλήρωμα στο οποίο επιδείχθηκε η κίτρινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την ειδική διαδρομή, σύμφωνα με τις διαδικασίες όπως αναφέρονται στην παράγραφο 30.

32. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

32.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

32.1.1 Όταν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα εκκινούν ταυτόχρονα κάθε σημείο εκκίνησης στο σχεδιασμό της πίστας πρέπει να είναι παρόμοιο. Για κάθε αυτοκίνητο πρέπει να ισχύει η ίδια διαδικασία εκκίνησης. Επιτρέπεται η μετακίνηση και η ρύθμιση της απόστασης της γραμμής εκκίνησης για τα αυτοκίνητα ώστε να εξισώνεται το μήκος της ειδικής από τα διάφορα σημεία εκκίνησης.

32.1.2 Η διεξαγωγή υπερείδικής διαδρομής είναι προαιρετική.

32.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Οι ειδικοί κανονισμοί που αφορούν την διεξαγωγή, τη σειρά εκκίνησης, και το διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων μιας υπερείδικής διαδρομής πρέπει να περιλαμβάνονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα.

ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERMÉ)

33. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

33.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα αυτοκίνητα υπόκεινται σε καθεστώς χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης:

33.1.1 Από τη στιγμή που εισέρχονται σε ανασυγκρότηση, μέχρι την αναχώρησή τους από αυτή.

33.1.2 Από τη στιγμή που εισέρχονται σε σταθμό ελέγχου, μέχρι την αναχώρησή τους από αυτόν.

33.1.3 Από την άφιξή τους στον τερματισμό του αγώνα μέχρι να επιτρέψουν οι αγωνοδίκες την αποδέσμευση των αυτοκινήτων από το χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

33.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

33.2.1 Μόλις σταματήσουν το αυτοκίνητό τους στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης οι οδηγοί πρέπει να σβήσουν τον κινητήρα και το πλήρωμα πρέπει να εγκαταλείψει το χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης. Κανένας άλλος, εκτός από τους αξιωματούχους που εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα δεν επιτρέπεται να βρίσκονται στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

33.2.2 Τα πληρώματα επιτρέπεται να εισέλθουν στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης 10 λεπτά πριν την ώρα αναχώρησής τους.

33.3 ΩΘΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Μόνο οι αξιωματούχοι που εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα ή/και τα μέλη του πληρώματος επιτρέπεται να σπρώξουν το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο τους μέσα σε ένα χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης.

33.4 ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Δεν επιτρέπεται η χρήση καλύμματος αυτοκινήτου.

33.5 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Τεχνικοί έλεγχοι μπορούν να διεξαχθούν μέσα στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης από τους τεχνικούς έφορους.

33.6 ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

33.6.1 Εάν οι τεχνικοί έφοροι κρίνουν ότι ένα αυτοκίνητο βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση και η ασφάλειά του μπορεί να επηρεαστεί, το αυτοκίνητο μπορεί να επισκευαστεί στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης με την άδεια του επικεφαλής τεχνικού ελέγχου και με την παρουσία ενός τεχνικού εφόρου. Θα επιτραπεί μόνο σε ένα μέλος της ομάδας να επιδιορθώσει ή να ανταλλάξει είδη ασφάλειας που αναφέρονται στο Παράρτημα J, τα οποία περιλαμβάνονται στην τεχνική λίστα της FIA και είναι εφαρμοσμένα στο αυτοκίνητο (ζώνες ασφάλειας, πυροσβεστήρες)

33.6.2 Με την έγκριση του αλυτάρχη και υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου αρμοδίου κριτή ή τεχνικού εφόρου, το πλήρωμα, με τη βοήθεια μέχρι και 3 ατόμων, μπορεί να αντικαταστήσει το παράθυρο/α.

33.6.3 Εάν ο χρόνος που θα χρειασθεί για να ολοκληρωθούν οι πιο πάνω επιδιορθώσεις έχει σαν αποτέλεσμα την καθυστέρηση πέρα της αρχικά προγραμματισμένης ώρας εκκίνησης, μετά την ολοκλήρωση της επιδιόρθωσης θα δοθεί στο πλήρωμα νέα ώρα εκκίνησης και θα του επιβληθεί ποινή ενός λεπτού για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού.

33.7 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Το σύστημα εντοπισμού/παρακολούθησης και οι κάμερες μπορούν να αφαιρεθούν από τα αυτοκίνητα στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης μόνο με τη έγκριση του ακόλουθου του τεχνικού ελέγχου και κάτω από την επίβλεψη των κριτών.

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ

34. ΤΕΛΕΤΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Μπορεί να οργανωθεί τελετή εκκίνησης για να βελτιώσει την προβολή και το ενδιαφέρον των ΜΜΕ για τον αγώνα. Η σειρά και το διάστημα εκκίνησης για την τελετή εκκίνησης είναι στην ευχέρεια των οργανωτών.

Το πρόγραμμα και ο τόπος οποιασδήποτε τελετής πρέπει να αναφέρεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Όταν ένα πλήρωμα δεν είναι σε θέση να συμμετάσχει με το αυτοκίνητό του στην τελετή εκκίνησης, θα του επιτραπεί να εκκινήσει στον υπόλοιπο αγώνα της πρώτης μέρας, στον καθορισμένο του χρόνο, υπό τον όρο ότι οι αγωνοδίκες θα ενημερωθούν στην πρώτη τους συνεδρίαση και ότι θα περάσει από τον απαραίτητο τεχνικό έλεγχο. Το πλήρωμα αυτό πρέπει πάντως να συμμετάσχει στην τελετή εκκίνησης, στην ώρα του, φορώντας τις φόρμες του.

35. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

35.1 ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πριν την εκκίνηση, οι οργανωτές μπορούν να συγκεντρώσουν όλα τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα σε ένα καθορισμένο χώρο, σύμφωνα με όσα αναφέρονται λεπτομερώς στους συμπληρωματικούς κανονισμούς. Οι χρηματικές ποινές που θα επιβληθούν για καθυστερημένη άφιξη στον χώρο εκκίνησης, πρέπει να αναφέρονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς. Καμιά επιδιόρθωση ή επισκευή δεν επιτρέπεται στο χώρο εκκίνησης.

35.2 ΜΕΓΙΣΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει περισσότερο από 15 λεπτά στην εκκίνηση ενός σκέλους θα απαγορεύεται να εκκινήσει.

36. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ

36.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η σειρά εκκίνησης θα παραμείνει αμετάβλητη εφόσον δεν έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον το 10% του συνόλου των χιλιομέτρων των ειδικών διαδρομών που αναφέρονται στο τελικό ωράριο.

36.2 ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ

Για λόγους ασφαλείας, ο αλυτάρχης και εφόσον είναι σε γνώση των αγωνοδικών, έχει το δικαίωμα, να αλλάξει τη σειρά εκκίνησης των οδηγών ή να αλλάξει το χρονικό διάστημα εκκίνησης μεταξύ αυτοκινήτων.

36.3 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΠΡΩΤΟΥ ΣΚΕΛΟΥΣ

Η σειρά εκκίνησης του πρώτου σκέλους έχει ως ακολούθως:

- Λίστα προτεραιότητας οδηγών της FIA.
- Εθνική λίστα οδηγών
- Όλοι οι άλλοι οδηγοί υπόκεινται στην κρίση των οργανωτών.

36.4 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΔΙΑΔΟΧΙΚΑ ΣΚΕΛΗ

Η σειρά εκκίνησης θα στηρίζεται στην τελική κατάταξη του προηγούμενου σκέλους.

36.5 ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Σε όλους τους αγώνες το διάστημα εκκίνησης θα είναι 2 λεπτά εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά από τους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

37. ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ

37.1 ΓΕΝΙΚΑ

Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του ράλλυ, ένα πλήρωμα που δεν κατάφερε να ολοκληρώσει ένα τμήμα θα θεωρείται ότι μπορεί να επανεκκινήσει το ράλλυ από την αρχή του επόμενου σκέλους, συμπληρώνοντας τη φόρμα που βρίσκεται στο πίσω μέρος του βιβλίου διαδρομής, και καταθέτοντάς την στον οργανωτή το συντομότερο δυνατό πριν από τη δημοσίευση της σειράς εκκίνησης του επόμενου σκέλους.

Το πιο πάνω θα ισχύει σε περίπτωση που ο διαγωνιζόμενος έχει αποχωρήσει λόγω υπέρβασης της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης ή αν ο διαγωνιζόμενος δεν μπόρεσε να παρουσιαστεί σε κάποιο ΣΕΧ. Δεν θα επιτραπεί επανεκκίνηση σε περίπτωση που ο διαγωνιζόμενος έχει αποκλειστεί λόγω παραβίασης των απαιτήσεων συμμετοχής στον αγώνα, τροχαία αδικήματα ή αν έχει αποκλειστεί από τους αγωνοδίκες.

37.2 ΠΟΙΝΕΣ

Για όλα τα πληρώματα που θα επανεκκινήσουν, θα εφαρμόζονται οι πιο κάτω ποινές:

37.2.1 Για κάθε ειδική ή υπερείδική διαδρομή που δεν συμπλήρωσε το πλήρωμα: 7 λεπτά

37.2.2 Σε περίπτωση που η πρώτη ειδική ή υπερείδική διαδρομή που δεν συμπληρώνεται από το πλήρωμα είναι η τελευταία διαδρομή πριν από ολονύκτια

ανασυγκρότηση, η ποινή θα είναι 10 λεπτά. Αυτή η ποινή 10 λεπτών μπορεί να δοθεί μόνο μία φορά σε ένα αγώνα.

37.2.3 Η ποινή χρόνου θα προστίθεται στον ταχύτερο χρόνο της ίδιας κλάσης στην οποία διαγωνίζεται ο οδηγός για κάθε ειδική διαδρομή που δεν έκανε, η οποία περιλαμβάνει την ειδική ή υπεριδική διαδρομή στην οποία το πλήρωμα εγκατέλειψε. Στην περίπτωση της αποχώρησης όλων των οδηγών σε μια συγκεκριμένη κλάση, αυτή η ποινή θα προστεθεί στο μέσο χρόνο όλων των διαγωνιζομένων της πιο πάνω κλάσης.

37.2.4 Σε περίπτωση που η εγκατάλειψη γίνει μετά την τελευταία ειδική ή υπεριδική διαδρομή πριν από ολονύκτια ανασυγκρότηση, θα θεωρείται ότι το πλήρωμα δεν έχει συμπληρώσει αυτή την ειδική ή υπεριδική διαδρομή και θα επιβάλλεται ποινή 10 λεπτών όπως προνοείται στην παράγραφο 37.2.2.

38. ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ

38.1 ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ

Κάθε αυτοκίνητο που δεν κατάφερε να τερματίσει ένα σκέλος, σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορεί να επιδιορθωθεί κατά την κρίση του διαγωνιζόμενου, Ωστόσο, το αυτοκίνητο πρέπει να παρουσιαστεί στην ολονύκτια ανασυγκρότηση πριν το επόμενο σκέλος, μέχρι 1 ώρα πριν από την προγραμματισμένη εκκίνηση του πρώτου αυτοκινήτου.

38.2 ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Το αυτοκίνητο πρέπει να διατηρήσει την αρχική μορφή του αμαξώματος και του μπλοκ του κινητήρα του, όπως είχε σημειωθεί στον αρχικό τεχνικό έλεγχο. Το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο πρέπει να παρουσιαστεί για νέο τεχνικό έλεγχο, σε χρόνο που θα καθορίζεται από τους οργανωτές.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

39. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

39.1 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

39.1.1 Από τον 1^ο ΣΕΧ και μετά, ένα αυτοκίνητο επιτρέπεται να δεχθεί εξυπηρέτηση μόνο στα πάρκα εξυπηρέτησης (service parks) ή περιοχές εξυπηρέτησης (service areas) ή στα μακρινά σημεία εξυπηρέτησης (remote service zones - RSZ).

39.1.2 Το πλήρωμα, χρησιμοποιώντας μόνο τα μέσα που έχει μαζί του στο αυτοκίνητο, και χωρίς εξωτερική φυσική βοήθεια, μπορεί να επιδιορθώσει το αυτοκίνητό του, σε οποιοδήποτε στιγμή εκτός από τις περιπτώσεις όπου η εξυπηρέτηση απαγορεύεται ρητά.

39.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ & ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

39.2.1 Η παρουσία προσωπικού ή οποιοδήποτε μεταφορικού μέσου της ομάδας απαγορεύεται σε απόσταση ενός χιλιομέτρου από το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητό της ομάδας, εκτός:

- Στα πάρκα εξυπηρέτησης (service parks) και τα μακρινά σημεία εξυπηρέτησης (remote service zones – RSZ)
- Στους χώρους ανεφοδιασμού (refueling zones)

- Σε ένα άτομο της ομάδας, σε επίσημους χώρους πλυσίματος του αυτοκίνητου
- Σε ειδικές διαδρομές από την κίτρινη πινακίδα στην αρχή του ΣΕΧ μέχρι την κόκκινη στοπ πινακίδα στο τέλος της ειδικής διαδρομής
- Όπου τα αγωνιστικά αυτοκίνητα ακολουθούν την διαδρομή που αναγράφεται στο βιβλίο διαδρομής και είναι υποχρεωμένα να ακολουθήσουν τον ίδιο δρόμο/ους την ίδια ώρα με τα άτομα της ομάδας τους, υπό τον όρο ότι δεν θα σταματήσουν στο ίδιο σημείο την ίδια χρονική στιγμή.

39.2.2 Η παράδοση φαγητού, ποτού, ρουχισμού και πληροφοριών (κάρτα δεδομένων, βιβλίο διαδρομής κλπ.) από και προς το πλήρωμα επιτρέπεται στα πάρκα εξυπηρέτησης (service parks) τα μακρινά σημεία εξυπηρέτησης (remote service zones – RSZ) και σταθμούς ανασυγκρότησης.

40. ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

40.1 ΓΕΝΙΚΑ

Τα πάρκα εξυπηρέτησης θα διευκρινίζονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς και στο βιβλίο διαδρομής.

40.2 ΩΡΑΡΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Το ωράριο κάθε αυτοκινήτου στο πάρκο εξυπηρέτησης θα είναι σύμφωνα με το πρόγραμμα του αγώνα

40.3 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Τα πάρκα εξυπηρέτησης επισημαίνονται στο χρονοδιάγραμμα του αγώνα με Σταθμό Ελέγχου Χρόνου στην είσοδο και έξοδο.

40.4 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Η ταχύτητα των αγωνιστικών αυτοκινήτων και αυτοκινήτων εξυπηρέτησης δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 30χλμ. Σε περίπτωση παράβασης το γεγονός θα αναφέρεται στους Αγωνοδίκες.

40.5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

40.5.1 Οι οργανωτές πρέπει να καθορίσουν μια ζώνη εξυπηρέτησης για κάθε αγωνιστική ομάδα μέσα στο χώρο εξυπηρέτησης. Όλα τα αυτοκίνητα των ομάδων πρέπει να σταθμεύουν μέσα στην προκαθορισμένη ζώνη. Αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν πινακίδες service ή auxiliary.

40.5.2 Τα αυτοκίνητα που δεν μπορούν να σταθμεύουν μέσα στο χώρο εξυπηρέτησης θα σταθμεύουν σε χώρο παράλληλο με αυτόν.

41. ΑΔΕΙΑΣΜΑ Ή ΓΕΜΙΣΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΑ ΠΑΡΚΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Όταν είναι απαραίτητο, ως μέρος της εξυπηρέτησης, η αλλαγή της δεξαμενής καυσίμου, της αντλίας καυσίμου, του φίλτρου καυσίμου και η αλλαγή οποιουδήποτε άλλου στοιχείου του κυκλώματος καυσίμου, το άδειασμα ή το γέμισμα επιτρέπεται σε ένα πάρκο εξυπηρέτησης με την προϋπόθεση ότι:

- Η εργασία εκτελείται εις γνώση του διοργανωτή.

- Ο πυροσβεστήρας με τον χειριστή του που είναι μέλος της ομάδας του διαγωνιζομένου βρίσκεται σε κατάσταση αναμονής κατά την διαδικασία αυτή.
- Καμιά άλλη εργασία δεν διεξάγεται πάνω στο αγωνιστικό αυτοκίνητο κατά την διάρκεια της πιο πάνω διαδικασίας.
- Μια κατάλληλη περίμετρος ασφαλείας γύρω από το αυτοκίνητο πρέπει να καθορισθεί.
- Μόνο το απαραίτητο καύσιμο για να φτάσει μέχρι την αμέσως επόμενη ζώνη ανεφοδιασμού πρέπει να προστεθεί.

42. ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ (RSZ)

42.1 ΓΕΝΙΚΑ

Απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης μπορεί να δημιουργηθούν και πρέπει:

- Να προσδιορίζονται από ΣΕΧ στην είσοδο και έξοδο τους.
- Να μην υπερβαίνουν τα 15 λεπτά σε διάρκεια για κάθε αυτοκίνητο.
- Να επιτρέπουν την αλλαγή των ελαστικών που παρέχονται από ένα όχημα εξυπηρέτησης και οποιαδήποτε εξυπηρέτησης, σύμφωνα με αυτούς τους κανονισμούς των απομακρυσμένων ζωνών εξυπηρέτησης.
- Μπορεί να προηγηθεί 3λεπτη τεχνική ζώνη πριν από την είσοδο του ΣΕΧ.
- Να είναι ενσωματωμένες με ζώνες μαρκαρίσματος ελαστικών μετά την έξοδο από τον ΣΕΧ.
- Επιτρέπουν την είσοδο μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό των ομάδων, όπως προνοείται στους κανονισμούς των απομακρυσμένων ζωνών εξυπηρέτησης, στους αξιωματούχους του αγώνα και τα μέσα μαζικής επικοινωνίας που φέρουν τες κατάλληλες κάρτες πρόσβασης.
- Για να αυξηθεί η διαφημιστική αξία, οι διοργανωτές ενθαρρύνονται να τοποθετούν τις απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης σε πόλεις ή πληθυσμιακά κέντρα.

42.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΟΜΑΔΩΝ

42.2.1 Σε μια απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης, το ακόλουθο προσωπικό μπορεί να εργάζεται στο/α αυτοκίνητο/α:

- Για κάθε αυτοκίνητο, το πλήρωμα συν μέχρι 4 άτομα της ομάδας. Αυτά τα άτομα της ομάδας θα παραμείνουν τα ίδια, ενώ το αυτοκίνητο βρίσκεται στη ζώνη αυτή.
- Για τους διαγωνιζομένους που είναι οδηγοί προτεραιότητας ή διαγωνιζομένους που εκτελούν πολλαπλές συμμετοχές, το πλήρωμα συν μέχρι 4 άτομα της ομάδας ανά αυτοκίνητο. Αυτά τα άτομα μπορούν να ανταλλάσσονται μεταξύ των αυτοκινήτων μέσα στη ζώνη.

42.2.2 Οι ζώνες αυτές πρέπει να προγραμματίζονται έτσι ώστε τα ίδια μέλη μιας ομάδας να μπορούν να παραβρίσκονται σε αυτές τις ζώνες και στα πάρκα εξυπηρέτησης χρησιμοποιώντας την προτεινόμενη διαδρομή. Η αναπλήρωση των δοχείων που πίνουν οι οδηγοί δεν θεωρείται σαν εργασία πάνω στο αυτοκίνητο.

42.2.3 Κανένα μέλος του προσωπικού της ομάδας, δεν επιτρέπεται να βρίσκεται στη ζώνη αυτή εκτός από αυτά που επιτρέπονται βάσει των άρθρων 42.2.1 και 42.2.2.

42.3 ΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

42.3.1 Κατά την παραμονή στις απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης επιτρέπονται τα ακόλουθα:

- Η χρήση του γρύλλου, υποστηρίγματα του σασί, ράμπες , κλειδιά μπουλονιών, ένα δυναμόκλειδο, εργαλεία χειρός και πόσιμο νερό.
- Η χρήση εξοπλισμού ή εξαρτημάτων και εργαλείων που μεταφέρει το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο
- Η χρήση των εργαλείων μπαταρίας, συμπεριλαμβανομένου του απαραίτητου φωτισμού
- Η προσθήκη σκέτου νερού στα συστήματα του αυτοκινήτου για το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί μια συσκευή πλήρωσης.
- Η χρήση εξοπλισμού εξαέρωσης φρένων και καθαρισμού αυτοκινήτων.

42.3.2 Πρέπει να χρησιμοποιούνται πλαστικά προστατευτικά δαπέδου κάτω από κάθε αυτοκίνητο.

42.3.3 Επιτρέπεται το αγωνιστικό αυτοκίνητο να είναι συνδεδεμένο με καλώδιο σε έναν ηλεκτρονικό υπολογιστή που θα είναι τοποθετημένος μέσα στη απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης και τον χειρίζεται ένα επιπλέον άτομο εκτός από τα επιτρεπόμενα 4 άτομα της ομάδας. Αυτό το άτομο δεν μπορεί να έρχεται σε επαφή με το αυτοκίνητο ή οποιαδήποτε ανταλλακτικά που πρόκειται να τοποθετηθούν σε αυτό.

42.3.4 Η τοποθέτηση επιπλέον φώτων πάνω ή μέσα στο αυτοκίνητο επιτρέπεται στη απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης. Τα επιπλέον φώτα, ελαστικά και τα απαραίτητα εργαλεία για την εφαρμογή τους μπορούν να μεταφέρονται στη απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης σε αυτοκίνητο εξυπηρέτησης.

42.3.5 Οποιοσδήποτε εξοπλισμός ή εξαρτήματα από το αυτοκίνητο μπορούν να παραμείνουν στη απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης και να μετακινηθούν μετά την αναχώρηση του αυτοκινήτου.

42.4 ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Ένα διακριτικό αυτοκινήτου σε κάθε διαγωνιζόμενο θα εκδίδεται από το διοργανωτή για μεταφορά του προσωπικού της ομάδας και του επιτρεπόμενου εξοπλισμού και εργαλείων στη απομακρυσμένη ζώνη εξυπηρέτησης.

42.5 ΖΩΝΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ (TFZ)

Σε κάθε ζώνη εφαρμογής των ελαστικών:

- Δεν επιτρέπεται η εργασία εντός της προκαθορισμένης ζώνης, εκτός από το πλήρωμα και μόνο για να αλλάξει τους τροχούς και μόνο με τη χρήση εξοπλισμού που μεταφέρεται στο διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο.
- Κανένα μέλος του προσωπικού της ομάδας μπορεί να είναι παρόν στη ζώνη εκτός από εκείνα που επιτρέπονται από το άρθρο 48.3.
- Είναι υποχρεωτικό το πέρασμα και η στάθμευση για όλα τα αυτοκίνητα μέσα από την ζώνη εφαρμογής ελαστικών, ακόμη και αν δεν θα αλλάξουν ελαστικά.
- Η ζώνη μαρκαρίσματος και η αναγνώριση κωδικού (barcode reading) στην οποία υπόκεινται όλα τα αυτοκίνητα, έχει καθοριστεί στην έξοδο της ζώνης εφαρμογής ελαστικών.
- Η μεταφορά των ελαστικών στην ζώνη εφαρμογής των ελαστικών θα καθορίζεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς κάθε αγώνα.

42.6 ΖΩΝΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΡΟΒΟΛΕΩΝ (LFZ)

Σε κάθε ζώνη τοποθέτησης προβολέων:

- Δεν επιτρέπεται καμιά άλλη εργασία εντός της ζώνης αυτής παρά μόνο για 2 άτομα της ομάδας που εφαρμόζουν τους προβολείς χρησιμοποιώντας εργαλεία χειρός και πάντα υπό την επίβλεψη των αξιωματούχων του αγώνα.

- Τα δυο μέλη της ομάδας θα εισέρχονται στην ζώνη μονό όταν το όχημα τους εισέρχεται στο ΣΕΧ και αποχωρούν αμέσως μετά την τοποθέτηση προβολέων στο αυτοκίνητο τους.
- Οι προβολείς και τα εργαλεία μπορούν να μεταφέρονται με αυτοκίνητο εξυπηρέτησης.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ

43. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

43.1 ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Τα αποτελέσματα εκδίδονται από το άθροισμα όλων των χρόνων των ειδικών διαδρομών και με όλους τους χρόνους ποινής που επιβλήθηκαν στις απλές διαδρομές, μαζί με όλες τις άλλες χρονικές ποινές.

43.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Κατά τη διάρκεια του αγώνα οι κατατάξεις που θα δημοσιεύονται θα είναι ως εξής:

43.2.1 Ανεπίσημες Κατατάξεις: οι κατατάξεις διανέμονται από τον διοργανωτή κατά την διάρκεια του αγώνα

43.2.2 Μερικώς Ανεπίσημες Κατατάξεις: κατατάξεις που δημοσιεύθηκαν στο τέλος του κάθε σκέλους.

43.2.3 Προσωρινά Οριστικές Κατατάξεις: κατατάξεις που ανακοινώνονται από τον οργανωτή στο τέλος του αγώνα.

43.2.4 Επίσημη Τελική Κατάταξη: κατάταξη που εγκρίθηκε από τους αγωνοδίκες.

43.2.5 Στην περίπτωση που η Προσωρινή Τελική Κατάταξη καθυστερήσει, μια νέα ώρα θα πρέπει να κοινοποιηθεί με ανακοίνωση στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

43.3 ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΣΚΕΛΟΣ Ή ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

43.3.1 Σε περίπτωση ισοπαλίας σε ένα σκέλος, ο διαγωνιζόμενος που επιτυγχάνει τον καλύτερο χρόνο στην πρώτη ειδική διαδρομή του σκέλους, η οποία δεν είναι υπεريδική διαδρομή, θα ανακηρυχθεί ο νικητής. Αν αυτό δεν είναι επαρκές, οι χρόνοι της δεύτερης, τρίτης, τέταρτης, κλπ. ειδικής διαδρομής πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν.

43.3.2 Σε περίπτωση ισοπαλίας σε ένα ράλλυ, ο αγωνιζόμενος που καθορίζει τον καλύτερο χρόνο στην πρώτη ειδική διαδρομή του σκέλους, η οποία δεν είναι υπεριδική διαδρομή, θα ανακηρύσσεται ο νικητής. Αν αυτό δεν είναι επαρκές, οι χρόνοι της δεύτερης, τρίτης, τέταρτης, κλπ. ειδικής διαδρομής πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν.

43.4 ΔΙΚΑΙΗ ΚΑΙ ΑΜΕΡΟΛΗΠΤΗ ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Ο διοργανωτής του αγώνα εξασφαλίζει ότι κάθε τηλεοπτική κάλυψη είναι δίκαιη και αμερόληπτη και ότι δεν επιτρέπεται η παραποίηση των αποτελεσμάτων του αγώνα.

43.5 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Απαγορεύεται η δημοσίευση σε μορφή διαφήμισης των αποτελεσμάτων ενός ανεξάρτητου σκέλους του αγώνα. Οι διαγωνιζόμενοι ωστόσο μπορούν να αποτείνονται σε δελτία τύπου για τον νικητή του σκέλους, εφόσον δεν υπάρχει υποψία ότι το αποτέλεσμα σχετίζεται με ολόκληρο το ράλλυ.

44. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ

44.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ Ή ΕΦΕΣΗΣ

Όλες οι ενστάσεις ή και εφέσεις πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 του Κώδικα ΔΑΚ.

44.2 ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ

Το παράβολο της ένστασης είναι το διπλάσιο της συμμετοχής.

44.3 ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ

Αν μια ένσταση απαιτεί την αποσυναρμολόγηση και επανασυναρμολόγηση ενός καθορισμένου εξαρτήματος του αυτοκινήτου, κάθε επιπρόσθετη προκαταβολή πρέπει να αναφέρεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα ή θα ορίζεται από τους αγωνοδίκες σύμφωνα με την υπόδειξη του Ακόλουθου τεχνικού ελέγχου του ASN, ή του Επικεφαλή τεχνικού ελέγχου.

44.4 ΕΞΟΔΑ

44.4.1 Τα έξοδα για τις εργασίες και τη μεταφορά του αυτοκινήτου επιβαρύνουν τον ενιστάμενο αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή ή τον διαγωνιζόμενο εναντίον του οποίου γίνεται η ένσταση αν αυτή γίνει δεκτή.

44.4.2 Αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή και αν τα έξοδα τα οποία προκύπτουν από την ένσταση (τεχνικός έλεγχος, μεταφορά κλπ.) είναι μεγαλύτερα από το ποσό της προκαταβολής, η διαφορά θα επιβαρύνει τον ενιστάμενο. Αντίθετα, αν τα έξοδα είναι λιγότερα, η διαφορά επιστρέφεται.

44.5 ΕΦΕΣΕΙΣ

Το παράβολο της έφεσης είναι το διπλάσιο της ένστασης.

45. ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΚΥΠΕΛΛΩΝ ΡΑΛΛΥ

45.1 ΤΕΛΕΤΗ ΒΡΑΒΕΥΣΗΣ

Το αγωνιστικό κομμάτι του ράλλυ τελειώνει στο τέλος του τελευταίου σταθμού ελέγχου χρόνου.

45.2 ΑΠΟΝΟΜΗ ΒΡΑΒΕΙΩΝ

Όλα τα βραβεία των διαγωνιζομένων/πληρωμάτων θα απονέμονται στη ράμπα. Η απονομή θα καθορίζετε στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

ΚΑΥΣΙΜΑ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

46. ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

46.1 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

46.1.1 Εκτός όπως αναφέρεται λεπτομερώς για την αλλαγή της δεξαμενής καυσίμων, τα πληρώματα επιτρέπεται να ανεφοδιάζονται μόνο στις καθορισμένες ζώνες ανεφοδιασμού (RZ) ή σε εμπορικά πρατήρια καυσίμου που βρίσκονται στη διαδρομή

του αγώνα και έχουν οριστεί από τον διοργανωτή στους συμπληρωματικούς κανονισμούς και το βιβλίο διαδρομής.

Οι ζώνες ανεφοδιασμού μπορεί να βρίσκονται:

- Στην έξοδο των πάρκων εξυπηρέτησης
- Στην έξοδο των απομακρυσμένων περιοχών εξυπηρέτησης
- Στα απομακρυσμένα σημεία στη διαδρομή του αγώνα.

46.1.2 Οποιαδήποτε ζώνη ανεφοδιασμού πρέπει να αναφέρεται στο χρονοδιάγραμμα και στο βιβλίο διαδρομής του αγώνα.

46.1.3 Η είσοδος/έξοδος των χώρων ανεφοδιασμού πρέπει να καθορίζονται με μπλε πινακίδα με σύμβολο αντλίας ή κανίστρου, εκτός από τα εμπορικά πρατήρια καυσίμου.

46.1.4 Η παρουσία εξοπλισμού πυρόσβεσης ή και των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας απαιτείται να λαμβάνονται από τον οργανωτή σε κάθε ζώνη ανεφοδιασμού, εκτός από τα εμπορικά πρατήρια υγρών καυσίμων.

46.1.5 Ένα αυτοκίνητο μπορεί να σπρωχτεί έξω από ζώνη ανεφοδιασμού από το πλήρωμα, τους αξιωματούχους ή και τα δύο μέλη της ομάδας χωρίς να του επιβληθεί ποινή.

46.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

46.2.1 Οι εργασίες που επιτρέπονται μέσα στις ζώνες αυτές πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένες **μόνο** με τον ανεφοδιασμό αγωνιστικού αυτοκινήτου.

46.2.2 Σε όλες τις ζώνες ανεφοδιασμού το όριο ταχύτητας θα είναι 5 χιλιόμετρα την ώρα.

46.2.3 Συνιστάται οι μηχανικοί να φορούν πυρίμαχο ρουχισμό.

46.2.4 Η ευθύνη του ανεφοδιασμού βαρύνει μόνο τον διαγωνιζόμενο.

46.2.5 Οι κινητήρες πρέπει να είναι σβηστοί καθ' όλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού.

46.2.6 Συνιστάται το πλήρωμα να παραμείνει έξω από το αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Ωστόσο, αν παραμείνει μέσα, δεν πρέπει να φορά τις ζώνες ασφαλείας του και οι πόρτες του αυτοκινήτου πρέπει να παραμένουν ανοικτές.

46.2.7 Αποκλειστικά και μόνο για σκοπούς βοήθειας στη διαδικασία του ανεφοδιασμού του αυτοκινήτου τους, δύο μέλη της ομάδας του κάθε πληρώματος μπορεί να έχουν πρόσβαση στις ζώνες ανεφοδιασμού.

46.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΕ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

46.3.1 Οι οδηγοί μπορούν να χρησιμοποιούν εμπορικά διαθέσιμο καύσιμο από αντλίες σε εμπορικά πρατήρια υγρών καυσίμων ή από σημεία διανομής του διοργανωτή, που αναφέρονται στο βιβλίο διαδρομής του αγώνα. Το καύσιμο αυτό πρέπει να τοποθετηθεί απευθείας στη δεξαμενή του διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

46.3.2 Το πλήρωμα πρέπει να χρησιμοποιεί αποκλειστικά και μόνο τον εξοπλισμό του αυτοκινήτου και μόνο τις αντλίες χωρίς εξωτερική φυσική βοήθεια.

46.3.3 Τα αυτοκίνητα που είναι εξοπλισμένα μόνο με ειδικές προσαρμογές ανεφοδιασμού της FIA (refuel couplings), όταν θα ανεφοδιαστούν από πρατήρια καυσίμων πρέπει να φέρουν μέσα στο αυτοκίνητο τους τον προσαρμογέα (adaptor) και να τον παρουσιάσουν στο προκαταρκτικό τεχνικό έλεγχο του αγώνα.

47. ΧΡΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Επιτρέπεται η χρήση βενζίνης μέχρι 102 οκτάνια.

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ

48. ΓΕΝΙΚΑ

48.1 ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

48.1.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ

Όλα τα ελαστικά πρέπει να συμμορφώνονται με το άρθρο αυτό, σε συνδυασμό με το Παράρτημα V.

48.1.2 ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μορφοποιημένα ελαστικά. Κόψιμο με το χέρι ή η τροποποίηση της καθορισμένης επιφάνειας του πέλματος δεν επιτρέπεται. Μόνο μαρκαρισμένα ελαστικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ειδικές διαδρομές.

48.1.3 ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Οποιαδήποτε χημική ή και μηχανική επεξεργασία των ελαστικών απαγορεύεται. Οποιαδήποτε συσκευή για τη θέρμανση των ελαστικών απαγορεύεται εάν τα ελαστικά είναι εφαρμοσμένα σε ζάντες. Είτε τοποθετημένα σε ζάντες ή όχι, επιτρέπεται όπως τα ελαστικά κρατούνται σε ένα τεχνητά θερμαινόμενο περιβάλλον κάτω από τους 35°C.

48.1.4 ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Όλοι οι οδηγοί μπορούν να χρησιμοποιούν μόνο τη μέγιστη ποσότητα των ελαστικών που αναφέρετε στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα.

48.1.5 ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΛΗΡΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Η χρήση οποιασδήποτε συσκευής για τη διατήρηση της πλήρους απόδοσης του ελαστικού με εσωτερική πίεση ίση ή μικρότερη από την ατμοσφαιρική πίεση απαγορεύεται. Το εσωτερικό του ελαστικού (ο χώρος μεταξύ της ζάντας και του εσωτερικού τμήματος του ελαστικού) πρέπει να είναι γεμάτος μόνο με αέρα.

48.1.6 ΖΑΝΤΕΣ

Κάθε συσκευή που έχει σχεδιαστεί για να σφίγγει το ελαστικό στη ζάντα δεν επιτρέπεται.

48.1.7 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Η μέγιστη πίεση για την τοποθέτηση του ελαστικού πάνω στην ζάντα είναι 8 bar σε 20°C. Η πίεση αυτή πρέπει να επιτρέπει στο ελαστικό να κολλήσει στα εξωτερικά τοιχώματα του χείλους της ζάντας.

48.1.8 ΑΣΦΑΛΤΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ (ΣΤΕΓΝΗΣ ΚΑΙ ΒΡΕΓΜΕΝΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ)

Κατά τη διάρκεια του αγώνα, το βάθος πέλματος των ελαστικών ασφάλτου που τοποθετείτε στο αυτοκίνητο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,6mm πάνω από τουλάχιστον τα τρία τέταρτα του πλάτους του πέλματος. Ο κατασκευαστής του

ελαστικού πρέπει να παρέχει ορατά σημάδια ελέγχου. Τα ελαστικά ασφάλτου πρέπει να συμμορφώνονται με το Παράρτημα V και να είναι αναγνωρισμένα από τη FIA. Σημαντικό: απαγορεύονται ελαστικά που έχουν αναγνωρισθεί από τη FIA πριν την 05.01.2013. Οι οδηγοί μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα ήδη αναγνωρισμένα ελαστικά προδιαγραφών της FIA για ένα επιπλέον έτος. Παρακαλείσθε να συμβουλευθείτε τον κατάλογο των επιλέξιμων ασφάλτινων ελαστικών που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της FIA.

48.1.9 ΧΩΜΑΤΙΝΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Βλέπε Παράρτημα J.

48.1.10 ΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Η μάρκα των ελαστικών είναι ελεύθερη.

48.2 ΕΛΕΓΧΟΣ

Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα, μπορεί να διεκπεργηθεί έλεγχος για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση των ελαστικών. Κάθε ελαστικό που δεν είναι συμβατό θα σημανθεί με ειδική σφραγίδα και δεν πρέπει να χρησιμοποιείται.

48.3 ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ/ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Μια ζώνη μαρκαρίσματος ελαστικών μπορεί να δημιουργηθεί στην έξοδο των πάρκων εξυπηρέτησης ή απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης. Για αυτή την διαδικασία, ένα μέλος της ομάδας για κάθε πλήρωμα μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτή τη ζώνη. Το πλήρωμα πρέπει να σταματήσει το αυτοκίνητό του και να περιμένει τις οδηγίες των εφόρων τεχνικού ελέγχου ή και των κριτών. Εν απουσία των εφόρων τεχνικού ελέγχου ή και κριτών, το πλήρωμα μπορεί να εξέλθει από τη ζώνη χωρίς να σταματήσει. Μια ζώνη ελέγχου ελαστικών μπορεί να δημιουργηθεί στην είσοδο των εγκεκριμένων πάρκων εξυπηρέτησης και σε απομακρυσμένες ζώνες εξυπηρέτησης.

48.4 ΤΜΗΜΑΤΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Όπου δεν εμπλέκονται ειδικές διαδρομές, μη εγγεγραμμένα ελαστικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε τμήματα του οδικού δικτύου.

48.5 ΡΥΘΜΙΣΗ ΠΙΕΣΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Η ρύθμιση της πίεσης των ελαστικών επιτρέπεται:

- Όταν η εκκίνηση μιας ειδικής διαδρομής καθυστερήσει πάνω από 10 λεπτά για κάθε διαγωνιζόμενο.
- Σε ανασυγκροτήσεις διάρκειας άνω των 10 λεπτών για κάθε διαγωνιζόμενο, αν ακολουθείται από μια ειδική διαδρομή ή υπερειδική διαδρομή.

48.6 ΕΦΕΔΡΙΚΟΙ ΤΡΟΧΟΙ

Τα αυτοκίνητα επιτρέπεται να φέρουν μέχρι και δύο εφεδρικούς τροχούς. Κάθε πλήρης τροχός που τοποθετείται στο αυτοκίνητο ή μέσα στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια εξυπηρέτησης του πρέπει να φτάσει μέχρι το επόμενο πάρκο εξυπηρέτησης ή στον επόμενο χώρο εξυπηρέτησης όπου επιτρέπεται η αλλαγή του ελαστικού. Κανένας πλήρης τροχός δεν μπορεί να τοποθετηθεί ή να αφαιρεθεί από το αυτοκίνητο εκτός μόνο μέσα στα πάρκα εξυπηρέτησης ή περιοχές όπου επιτρέπεται η αλλαγή ελαστικών.

48.7 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Όλα τα ελαστικά που χρησιμοποιούνται στους Εθνικούς Αγώνες Ράλλυ πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα στο εμπόριο.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ

49. ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ

49.1 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

49.1.1 Σε περίπτωση βλάβης του κινητήρα μεταξύ του τεχνικού ελέγχου και του πρώτου σταθμού ελέγχου χρόνου, επιτρέπεται να αντικατασταθεί ο κινητήρας. Ωστόσο, μια ποινή 5 λεπτών θα εφαρμόζονται από τον αλυτάρχη.

49.1.2 Εκτός από το πιο πάνω, το ίδιο μπλοκ του κινητήρα πρέπει να χρησιμοποιείται από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο μέχρι και τον τερματισμό του αγώνα.

49.2 ΥΠΕΡΣΥΜΠΙΕΣΤΕΣ (TURBOCHARGERS)

49.2.1 Ο υπερσυμπιεστής και ο συμπιεστής θα αναφέρεται στο εξής ως «συμπιεστής».

49.2.2 Οι ισχύοντες κανονισμοί που αφορούν τον περιοριστή (δακτυλίδι του τούρμπο) του αέρα και το σφράγισμα, εξακολουθούν να ισχύουν (Άρθρα 254-6.1 και 255-5.1.8.3 του Παραρτήματος J).

49.2.3 Ο συμπιεστής που είναι τοποθετημένος στο αυτοκίνητο και ένας εφεδρικός θα ελέγχονται και θα σφραγίζονται με σφραγίδες που φέρουν τον ίδιο αριθμό στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

49.2.4 Οι συμπιεστές θα φέρουν τον αγωνιστικό αριθμό του αυτοκινήτου και θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε αυτό το αυτοκίνητο.

49.2.5 Όλοι οι χρησιμοποιημένοι συμπιεστές πρέπει να παραμένουν σφραγισμένοι από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο μέχρι το τέλος του αγώνα ούτως ώστε οι έφοροι τεχνικού ελέγχου να μπορούν να ελέγξουν τη συμμόρφωση τους.

49.2.6 Οι παραπάνω κανονισμοί είναι επίσης υποχρεωτικοί για όλα τα αυτοκίνητα των οποίων οι συμπιεστές δεν είναι εφοδιασμένοι με περιοριστή αέρα. Στην περίπτωση αυτή, οι συμπιεστές θα σημαίνονται μόνο για σκοπούς καταμέτρησης τους.

49.3 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ

49.3.1 Για κάθε αυτοκίνητο, ένα εφεδρικό κιβώτιο ταχυτήτων και ένα σύνολο διαφορικών (μπροστά και ή το κεντρικό ή και πίσω) μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε κάθε αγώνα.

49.3.2 Αυτά τα εφεδρικά εξαρτήματα και αυτά που είναι τοποθετημένα στο αυτοκίνητο θα σφραγιστούν/μαρκαριστούν στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

49.3.3 Οι σημάνσεις/σφραγίδες θα επιτρέπουν στον διαγωνιζόμενο να αντικαταστήσει τον συμπλέκτη και τα σχετικά ανταλλακτικά που τον πλαισιώνουν.

49.3.4 Όλα τα εξαρτήματα θα αναγνωρίζονται από σφραγίδες που φέρουν τον ίδιο αριθμό.

49.3.5 Όλες οι σημάνσεις/σφραγίδες θα διεκπεραιωθούν σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύτηκαν από τη FIA για τα διαφορετικά μοντέλα αυτοκινήτων.

49.3.6 Τα κιβώτια ταχυτήτων και τα διαφορικά επιτρέπεται να αλλαχθούν σε οποιοδήποτε πάρκο εξυπηρέτησης, υπό τον όρο ότι οι έφοροι τεχνικού ελέγχου έχουν ενημερωθεί εκ των προτέρων σχετικά με την πρόθεση αυτή.

49.3.7 Με την προϋπόθεση ότι οι σφραγίδες και οι σημάνσεις ενός αποσυνδεδεμένου κιβωτίου ταχυτήτων/διαφορικών παραμένουν ανέπαφες, τα εξαρτήματα αυτά μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν στο το ίδιο αυτοκίνητο.

49.3.8 Όλες οι σημάνσεις/σφραγίδες πρέπει να παραμείνουν ανέπαφες από τον αρχικό τεχνικό έλεγχο μέχρι το τέλος του αγώνα. Οι έφοροι τεχνικού ελέγχου μπορούν να ελέγξουν όλες τις σημάνσεις/σφραγίδες σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή και στο τέλος του αγώνα μπορεί να αποσυναρμολογήσουν τα εξαρτήματα και να ελέγξουν τη συμμόρφωση τους.

50. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

50.1 ON-BOARD ΚΑΜΕΡΕΣ































50.1.1 Σε περίπτωση που απαιτείται από τον διοργανωτή ή τον υποστηρικτή του πρωταθλήματος (αν υπάρχει), ένα αυτοκίνητο διαγωνιζομένου θα πρέπει να φέρει ON-BOARD κάμερες ή άλλη συσκευή καταγραφής, αυτή θα τοποθετηθεί από τον οργανωτή ή τον υποστηρικτή του πρωταθλήματος και εγκριθεί από τον έφορο τεχνικού ελέγχου.

50.1.2 Ο διαγωνιζόμενος του κάθε αυτοκινήτου που θα φέρει ON-BOARD κάμερα πρέπει να έχει συμφωνήσει με τον διοργανωτή ή υποστηρικτή του πρωταθλήματος (αν υπάρχει). Εξουσιοδοτημένες κάμερες θα αναγνωρίζονται από ένα αυτοκόλλητο σήμα και πρέπει να τοποθετούνται στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου.

50.2 ΕΠΙΠΕΔΟ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Για λόγους ασφαλείας, μόνο στις ειδικές διαδρομές, η δυνατότητα παράκαμψης του σιγαστήρα της εξάτμισης συνιστάται, υπό τον όρο ότι η έξοδος των καυσαερίων είναι σύμφωνη με το Παράρτημα J, και για αυτοκίνητα εφοδιασμένα με καταλύτη, τα καυσαέρια πρέπει να περνούν μέσα από τον καταλύτη. Σε οποιαδήποτε στιγμή στις απλές διαδρομές, το επίπεδο του θορύβου θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J.

APPENDIX I

Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)		
Direction of travel			
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 ← 25 m min. →	 PC ← 25 m →	
TIME CONTROL	 ← 25 m min. →	 TC ← 25 m →	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ← 5 m →	 TC ← 5 m →	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ← 5 m →	 TC Usually leads to RZ and/or TZ ← 5 m →	
TIME CONTROL AND SS START	 ← 25m min. →	 TC ← 50-200m →	 SS START ← 25 m →
END OF SS	 ADVANCE INDICATION ← 100 m →	 FLYING FINISH LINE ← 100-300 m →	 STOP CONTROL ← 25 m →
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (Diameter of signs: about 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations	
RADIO POINT	 WARNING SIGN ← 100 m →	 RADIO POINT	
MEDICAL VEHICLE POINT	 WARNING SIGN ← 100 m →	 MEDICAL VEHICLE POINT	

Distances shall be respected as near as practically possible.

* Previous colours/design of these signs may be used until replacements are required.

RALLY CONTROL SIGNS

Time Control



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

SS Start



Colour: **RED**

Flying Finish Line



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

Stop Control



Colour: **RED**

End of Control Area



Colour: **BEIGE**

Passage Control



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **RED**

Begin of Refuel Zone



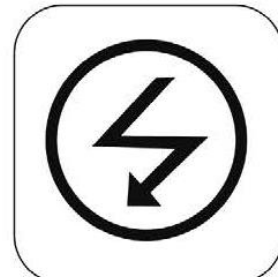
Colour: **BLUE**

End of Refuel Zone



Colour: **BLUE**

Radio Point



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **BLUE**

Medical Vehicle Point



Colour of Control Area Entry: **YELLOW**
Colour of Control: **BLUE**

Begin of Tyre Marking/Checking



Colour: **BLUE**

End of Tyre Marking/Checking



Colour: **BLUE**