

Νέο κείμενο 2010 = **έντονα γράμματα, υπογραμμισμένα**
Δημοσιεύτηκε 14 Δεκεμβρίου 2009

Κείμενα 2009 που έχουν διαγραφεί = ~~διαγραφή~~

Τροποποιήθηκε στο site της FIA 1η Ιουλίου 2010

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΡΑΛΛΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ FIA 2009

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ 4

- 1.1 Εφαρμογή
- 1.2 Επίσημη γλώσσα
- 1.3 Ερμηνεία 5
- 1.4 Ημερομηνία εφαρμογής

2. ΟΡΙΣΜΟΙ 5

- 2.1 Δελτίο πληροφοριών
- 2.2 Συμμετέχων **Ανακοίνωση**
- 2.3 **Χώροι Σταθμών Ελέγχου**
- 2.4 Πλήρωμα
- 2.5 Μέρα (σκέλος)
- 2.6 **Απόφαση**
- 2.7 **Λήξη του αγώνα**
- 2.8 Χώρος Αναμονής
- 2.9 Νεκρός χρόνος
- 2.10 Χώρος Επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Fermé)
- 2.11 Απαγορευμένο service
- 2.12 Αναγνωρίσεις
- 2.13 Πρόγραμμα αναγνωρίσεων
- 2.14 Ανασυγκρότηση
- 2.15 Τμήμα **του αγώνα**
- 2.16 Service
- 2.17 Εκκίνηση του αγώνα
- 2.18 Υπερειδική διαδρομή (Super Special Stage)
- 2.19 Καρνέ

ΣΤΕΛΕΧΗ

3. ΣΤΕΛΕΧΗ ΚΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ 5

- 3.1 Αγωνοδίκες
- 3.2 Εκπρόσωποι FIA 6
- 3.3 Υπεύθυνοι σχέσεων με αγωνιζομένους

ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ FIA 6

- 4.1 Περίληψη
- 4.2 Ομάδα R
- 4.3 Επιπλέον διατάξεις

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΙ

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ 6

- 5.1 Προϋπόθεση ένταξης ενός ράλλυ
- 5.2 Ματαίωση αγώνα του Πρωταθλήματος
- 5.3 Αναφορές
- 5.4 Υποψήφιοι αγώνες
- 5.5 Βαθμοί πρωταθλήματος
- 5.6 Παράβολα εγγραφής 7
- 5.7 Ελάχιστες απαιτήσεις συμμετοχής
- 5.8 Αριθμός αποτελεσμάτων για την τελική κατάταξη του Πρωταθλήματος

6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ 7

- 6.1 Οδηγοί και συνοδηγοί
- 6.2 Κατασκευαστές

7. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (FIA) 7

- 7.1 Οδηγοί FIA A
- 7.2 Οδηγοί FIA B

8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 8

- 8.1 Διάρκεια
- 8.2 Περιορισμός ορίου ταχύτητας στις απλές διαδρομές
- 8.3 Μορφή του αγώνα

ΠΡΟΤΥΠΑ (STANDARD) ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

9. ΓΕΝΙΚΑ 8

- 9.1 Πρότυπα έγγραφα της FIA
- ~~9.2 Γλώσσα~~
- 9.2** Λογότυπο Πρωταθλήματος

10. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8

- 10.1 Πρόγραμμα
- 10.2 Τροποποιήσεις στον Συμπληρωματικό Κανονισμό – Δελτία Πληροφοριών

11. ROAD BOOK 8

12. ΚΑΡΝΕ 8

- 12.1 Σχεδιασμός
- 12.2 Εγγραφές που γίνονται στο καρνέ
- 12.3 Έλλειψη εγγραφής 9
- 12.4 Ιδανικοί χρόνοι
- 12.5 Χρονομέτρηση
- 12.6 Υπευθυνότητα
- 12.7 Διαφορές
- 12.8 Ηλεκτρονικό καρνέ

13. ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ FIA 9

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

14. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ 9

- 14.1 Περιγραφή ασφαλιστικής κάλυψης
- 14.2 Κάλυψη αστικής ευθύνης
- 14.3 Εξαίρεση κάλυψης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

15. ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 9

- 15.1 Γενικά**
- 15.2 Πινακίδες πόρτας
- 15.3 Πίσω παράθυρο
- 15.4 Πλαϊνά παράθυρα
- 15.5 Πανώ ουρανού
- 15.6 Μπροστινή πινακίδα 10
- 15.7 Περιορισμοί στις διαφημίσεις**
- 15.8 Προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή**

16. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ 10

- 16.1 Πίσω πλαϊνά παράθυρα
- ~~16.2 Μπροστινά φτερά~~

ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

17. ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

- 17.1 Περιορισμοί στις διαφημίσεις
- 17.2 Υποχρεωτική διαφήμιση του οργανωτή
- 17.3 Προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή

ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

- 17. ΥΠΑΚΟΗ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ** 11
- 17.1 Γενικοί κανόνες
17.2 Στη διάρκεια των αναγνωρίσεων
17.3 Κανόνες οδικής κυκλοφορίας

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

- 18. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ** 11
- 18.1 Αριθμός συμμετοχών
18.2 Υποβολή δήλωσης συμμετοχής
18.3 Τροποποίηση στη δήλωση συμμετοχής
18.4 Εξουσιοδότηση Εθνικής Λέσχης
18.5 Αλλαγή συμμετέχοντος ή/και μέλους/μελών του πληρώματος
18.6 Υποχρεώσεις συμμετέχοντος και μελών του πληρώματος

- 19. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ** 11
- 19.1 Συνέπεια στην ημερομηνία λήξης των συμμετοχών
19.2 Ημερομηνία λήξης των συμμετοχών

- 20. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ** 12
- 20.1 Ανακοίνωση παραβόλων συμμετοχής
20.2 Αποδοχή δήλωσης συμμετοχής
20.3 Επιστροφή παραβόλου
20.4 Μερική επιστροφή του παραβόλου

- 21. ΚΛΑΣΕΙΣ** 12
- 21.1 Αλλαγή δηλωμένης κλάσης
21.2 Κλάσεις

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

- 22. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ** 12
- 22.1 Αυτοκίνητα αναγνωρίσεων
22.2 **Ελαστικά για τις αναγνωρίσεις**
22.3 Διάρκεια και περιορισμοί

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

- 23. ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ** 12
- 23.1 **Γενικά**
23.2 **Παρουσίαση αυτοκινήτων και πληρωμάτων**
24.1 Δελτίο αναγνώρισης
24.2 Ταυτοποίηση
24.3 Λήξη τεχνικού ελέγχου

- 24. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ** 12
- 24.1 Επιπλέον έλεγχοι
24.2 Ευθύνη των πληρωμάτων

- 25. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ** 13
- 25.1 Τελικό parc fermé
25.2 Επιλογή αυτοκινήτων
25.3 Χρόνος που απαιτείται για τελικό τεχνικό έλεγχο

SHAKEDOWN

- 26. SHAKEDOWN** 13
- 26.1 Διεξαγωγή του shakedown
26.2 Δήλωση αποποίησης ευθύνης
26.3 Ζημιά κατά τη διάρκεια του shakedown

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

- 27. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ** 13
- 27.1 Σηματοδότηση σταθμών ελέγχου
27.2 Προστατευτικά κάγκελα
27.3 Περιοχές σταθμών ελέγχου
27.3 Διάρκεια στάθμευσης στους σταθμούς ελέγχου
27.4 Ετοιμότητα για λειτουργία
27.5 Σειρά σταθμών ελέγχου και κατεύθυνση

- 27.6 Οδηγίες κριτών

- 28. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)** 13

- 29. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)** 13
- 29.1 Λειτουργία
29.2 Διαδικασία σφράγισης
29.3 ΣΕΧ που ακολουθείται από ειδική διαδρομή 14

- 30. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ** 14

- 30.1 Μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση
30.2 Προάφιξη
30.3 Ανακοίνωση αποκλεισμού

- 31. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ** 14

- 31.1 Διαδικασία εισόδου στην ανασυγκρότηση
31.2 Διαδικασία εξόδου από την ανασυγκρότηση

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

- 32. ΓΕΝΙΚΑ** 14

- 32.1 Χρονομέτρηση
32.2 Μέγιστη ΜΩΤ στις ΕΔ
32.3 Παρατηρητές

- 33. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ** 15

- 33.1 Αφετηρία
33.2 Διαδικασία εκκίνησης
33.3 Διαδικασία χειροκίνητης εκκίνησης
33.4 Καθυστέρηση εκκίνησης υπαιτιότητα του πληρώματος
33.5 Καθυστέρηση ειδικής διαδρομής
33.6 Λανθασμένη εκκίνηση
33.7 Διαστήματα μεταξύ εκκινήσεων

- 34. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ** 15

- 34.1 Γραμμή τερματισμού
34.2 Σταθμός Στοπ

- 35. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ** 15

- 36. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ** 15

- 36.1 Εξοπλισμός πληρώματος
36.2 Σήματα SOS/OK
36.3 Αναφορά ατυχήματος 16
36.4 Κόκκινο τρίγωνο
36.5 Χρήση κίτρινων σημαίων
36.6 Ελικόπτερο με ιατρικό εξοπλισμό
36.7 **Σύστημα Ανίχνευσης**

- 37. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ** 16

- 37.1 Χαρακτηριστικά υπερείδικής διαδρομής
37.2 Διεξαγωγή υπερείδικής διαδρομής
37.3 Σχέδιο ασφαλείας
37.4 Σειρά εκκίνησης

PARC FERME

- 38. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ PARC FERME** 16

- 38.1 Εφαρμογή
38.2 Προσωπικό που επιτρέπεται στο parc fermé
38.3 Όθηση αυτοκινήτου στο parc fermé 17
38.4 **Επισκευές στο parc fermé**

40. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΤΟ PARC FERME

- 40.1 Εντολή για επισκευή
40.2 Αλλαγή παραθύρου(ων)

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ

- 39. ΤΕΛΕΤΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ** 17

- 40. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ** 17

- 40.1 Εκκίνηση του αγώνα

40.2	Εκκίνηση Μέρας		53.6	Συμμετρικά σχέδια	
41.	ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ	17	53.7	Καθυστερήσεις σε εκκίνηση ειδικής	
41.1	Απαιτήση για την αναθεώρηση σειράς εκκίνησης		53.8	Χάραξη ελαστικών με το χέρι	
41.2	Αλλαγή σειράς εκκίνησης		53.9	Ελαστικά με καρφιά	
41.3	Διάστημα εκκίνησης		63.10	Ρεζέρβες	
	SERVICE (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ)		53.11	Επεξεργασία ελαστικών	
42.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ SERVICE	17	53.12	Ζάντες	
42.1	Εκτέλεση service		53.13	Απόσταση μεταξύ αλλαγής ελαστικών	21
42.2	Προσωπικό και περιορισμοί στο service		53.14	Διαθεσιμότητα ελαστικών	
43.	SERVICE PARKS	18		ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ	
43.1	Προσδιορισμός του Service park		54.	ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ	21
43.2	Ωράρια των Service park		55.	ΣΑΣΣΙ	21
43.3	Προσδιορισμός Service park		56.	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ	21
43.3	Ταχύτητα μέσα στα service park		56.1	Στροβιλοσυμπιεστές (τούρμπο)	
44.	ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARK	18	56.2	Συστήματα μετάδοσης	
44.1	Αριθμός αυτοκινήτων service		57.	ΟΡΙΟ ΘΟΥΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	21
44.2	Βοηθητικά οχήματα (auxiliary)			V1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΡΑΛΛΥ/ ΚΥΠΕΛΛΑ	
45.	ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ή/και ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟ SERVICE PARK	18		ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
46.	FLEXISERVICE – 45'	18	4.	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ FIA	
46.1	Γενικά		4.3	Επιπλέον Διατάξεις	22
46.2	Διεξαγωγή του flexiservice και ωράρια			ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΙ	
REMOTE SERVICE ZONE (RSZ) - Άρθρο 51 ΠΠΡ		18	5.	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ	22
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ		5.5	Βαθμοί Πρωταθλήματος	
47.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ	19	5.6	Παράβολο εγγραφής	
47.1	Έκδοση αποτελεσμάτων		5.7	Ελάχιστες απαιτήσεις συμμετοχής	
47.2	Ανακοίνωση αποτελεσμάτων		5.8	Αριθμός αποτελεσμάτων για την τελική κατάταξη του πρωταθλήματος	
47.3	Ισοβαθμία σε αγώνα πρωταθλήματος		5.9	Αριθμός πρωταθληματικών αγώνων	
47.4	Δίκαιη και αμερόληπτη κάλυψη		5.10	Ημερομηνίες λήξης εγγραφών	
48.	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ	19	5.11	Ευρωπαϊκά Κύπελλα ράλλυ	
48.1	Υποβολή ένστασης ή έφεσης		8.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	23
48.2	Παράβολο ένστασης		8.1	Διάρκεια	
48.3	Κατάθεση		8.4	Αποστάσεις	
48.4	Έξοδα		8.5	Χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών Κυπέλλων ράλλυ	
48.5	Εφέσεις		ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ		
49.	ΠΡΑΚΤΙΚΑ – ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	19	9	ΓΕΝΙΚΑ	23
50.	ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	20	9.1	Επίσημο Rally Guide	
50.1	Τερματισμός		11.	ROAD BOOK	23
50.2	Απονομή			ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
51.	ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ FIA	20	16.	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΟΔΗΓΩΝ & ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ	23
51.1	Υποχρεώσεις παρουσίας		16.1	Πίσω πλαϊνά παράθυρα	
51.2	Απουσία			ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ	
	ΚΑΥΣΙΜΑ – ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ		22.	23. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ	23
52.	ΖΩΝΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	20	22.3	Διάρκεια και περιορισμοί	
52.1	Γενικά		ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ		
52.2	Διαδικασία ανεφοδιασμού		24.	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ	23
	ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ		24.4	Παρουσίαση αυτοκινήτων	
53.	Γενικά	20		SHAKEDOWN	
53.1	Συμμόρφωση		26.	27. SHAKEDOWN	23
53.2	Ελαστικά από καλούπι		26.1	Διεξαγωγή Shakedown	
53.3	Έλεγχος				
53.4	Ζώνες αλλαγής ελαστικών				
53.5	Συσκευές που επιτρέπουν τη διατήρηση της πλήρους λειτουργίας ελαστικού				

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

32. 33. ΓΕΝΙΚΑ	23
32.1 Χρονομέτρηση	

37. 38. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	23
37.1 Χαρακτηριστικά μίας Υπερειδικής διαδρομής	
37.3 Σχέδιο ασφαλείας	

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ

41. 43 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ	23
41.1 Σειρά εκκίνησης	
41.3 Διαστήματα εκκινήσεων	
41.4 Επανεκκίνηση μετά από εγκατάλειψη	

SERVICE

44. 46. ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARK	24
44.1 Αριθμός αυτοκινήτων service	

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ

47. 49. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ	24
47.5 Πρόωθηση αποτελεσμάτων	

ΚΑΥΣΙΜΑ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

52.3 Ενιαίο καύσιμο	24
---------------------	----

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

58. 60. ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	24
58.1 Σύστημα ανίχνευσης	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα I Πινακίδες σηματοδότησης	25
Παράρτημα IV Κανονισμοί Ελαστικών	26

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ**1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ**

Η FIA οργανώνει τα Πρωταθλήματα Ράλλυ της FIA (τα Πρωταθλήματα), που είναι ιδιοκτησία της. Η λέξη "Πρωταθλήματα" περιλαμβάνει αυτόματα τα Πρωταθλήματα Ράλλυ της FIA, τα Επαθλα Ράλλυ της FIA και τα Κύπελλα Ράλλυ της FIA. Κάθε Πρωτάθλημα αποτελείται από τα ράλλυ που περιλαμβάνονται στο ημερολόγιο του αντίστοιχου Πρωταθλήματος.

Τα Πρωταθλήματα ρυθμίζονται από τον ΔΑΚ της FIA και τα παραρτήματά του (τον Κώδικα) και τον παρόντα κανονισμό που αποτελείται από τα άρθρα που εφαρμόζονται σε ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω ειδικά Πρωταθλήματα.

- * Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ράλλυ Οδηγών
- * Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ράλλυ Συνοδηγών
- * Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ράλλυ Κυπέλλων Περιοχών, Ανατολικό, Κεντρικό, Νοτιοδυτικό Οδηγών
- * Ευρωπαϊκό Κύπελλο Δικίνητων Αυτοκινήτων
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Αφρικής για Οδηγούς
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Αφρικής για Συνοδηγούς
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Αφρικής Κυπέλλου Κατασκευαστών
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Αφρικής Οδηγών & Συνοδηγών που χρησιμοποιούν Δικίνητα ατμοσφαιρικά αυτοκίνητα μέχρι 1600cc
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Μέσης Ανατολής Οδηγών
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Μέσης Ανατολής Συνοδηγών
- * Κύπελλο Ράλλυ Μέσης Ανατολής Οδηγών με αυτοκίνητα Ομάδας N
- * **Πρωτάθλημα Ράλλυ Μέσης Ανατολής Junior Οδηγών και Συνοδηγών**
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Ασίας - Ειρηνικού Οδηγών
- * Πρωτάθλημα Ράλλυ Ασίας - Ειρηνικού Συνοδηγών
- * Κύπελλο Ράλλυ Ασίας - Ειρηνικού Κατασκευαστών
- * Κύπελλο Ασίας Οδηγών
- * Κύπελλο Ασίας Συνοδηγών
- * Κύπελλο Ασίας Οδηγών, Συνοδηγών & Κατασκευαστών που χρησιμοποιούν Αυτοκίνητα Ομάδας N, Δικίνητα ατμοσφαιρικά μέχρι 2000cc
- * Κύπελλο Ειρηνικού Οδηγών
- * Κύπελλο Ειρηνικού Συνοδηγών

1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1.1.1 Μόνον η FIA μπορεί να δώσει άδεια σε θέματα που αφορούν αυτούς τους κανονισμούς. Κάθε παράβαση αυτών των κανονισμών θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες που μπορεί να εφαρμόσουν μία ποινή όπως αναφέρεται στα άρθρα 152 και 153 του ΔΑΚ. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται στον κανονισμό θα ελέγχεται από τους αγωνοδίκες, που έχουν τη δύναμη να αποφασίσουν (αρθ. 141 του ΔΑΚ).

1.1.2 Ο αλυτάρχης είναι επιφορτισμένος με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και του συμπληρωματικού κανονισμού του αγώνα **πριν και** κατά τη διεξαγωγή του αγώνα. ~~και~~ Πρέπει να ενημερώνει τους αγωνοδίκες για κάθε σοβαρό συμβάν που έχει προκύψει το οποίο απαιτεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή του συμπληρωματικού κανονισμού του αγώνα.

1.1.3 Οτιδήποτε δεν αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό ότι επιτρέπεται **απαγορεύεται**.

1.2 ΕΠΙΣΗΜΗ ΓΛΩΣΣΑ

Για όλα τα Πρωταθλήματα της FIA και τους υποψήφιους αγώνες, η επίσημη γλώσσα πρέπει να είναι τα αγγλικά ή/και τα γαλλικά. **Τα διάφορα έγγραφα και ειδικά ο συμπληρωματικός κανονισμός και οποιοδήποτε δελτίο πληροφοριών, πρέπει να είναι γραμμένα τουλάχιστον στη γλώσσα της διοργανώτριας χώρας και στα αγγλικά.** Σε περίπτωση που προκύψει διχογνωμία στη μετάφραση του παρόντος κανονισμού, τελεσίδικο είναι το αγγλικό κείμενο.

1.3 ΕΡΜΗΝΕΙΑ

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

1.4 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός έχει εφαρμογή από 1/1/2010.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ**2.1 ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ**

Επίσημο γραπτό **έγγραφο** που έχει σκοπό να τροποποιήσει, διευκρινίσει ή συμπληρώσει τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα. ~~Τα δελτία πληροφοριών πρέπει να έχουν εγκριθεί από τη FIA ή τους Αγωνοδίκες, εκτός από τροποποιήσεις στη διαδρομή ή στο πρόγραμμα αναγνωρίσεων που εκδίδει ο αλυτάρχη.~~

2.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Επίσημο γραπτό, ενημερωτικό έγγραφο που μπορεί να εκδοθεί είτε από τον αλυτάρχη είτε τους αγωνοδίκες.

2.3 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο χώρος μεταξύ της πρώτης κίτρινης προειδοποιητικής πινακίδας και της τελικής μπέζ με τις τρεις διαγώνιες μαύρες γραμμές θεωρείται σαν σταθμός ελέγχου.

2.2 ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ

~~Φυσικό ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει στον αγώνα.~~

2.4 ΠΛΗΡΩΜΑ

Το πλήρωμα αποτελείται από δύο άτομα που επιβαίνουν σε κάθε αυτοκίνητο και ονομάζονται οδηγός και συνοδηγός. Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά, οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος μπορούν να οδηγήσουν στη διάρκεια του αγώνα και ο κάθε ένας πρέπει να κατέχει έγκυρη άδεια οδηγού αγώνων της FIA για το τρέχον έτος, που να ισχύει για τον αγώνα. Ο οδηγός αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του συμμετέχοντα όταν ο τελευταίος δεν βρίσκεται στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

2.5 ΜΕΡΑ

Κάθε τμήμα του αγώνα που χωρίζεται από ολονύχτιο parc fermé. Εάν το βράδυ πριν την 1η Μέρα οργανωθεί μόνο μια υπερειδική διαδρομή, θα θεωρηθεί σαν 1ο Τμήμα και μέρος της 1ης Μέρας.

2.6 ΑΠΟΦΑΣΗ

Έγγραφο που εκδίδει ο αλυτάρχης ή οι αγωνοδίκες για να ανακοινώσουν τα ευρήματα που ακολουθούν ερώτηση, ακροαματική διαδικασία ή έρευνα.

2.7 ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας τελειώνει με την ανάρτηση της Τελικής Επίσημης Κατάταξης. Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα τελειώνει στον τελευταίο σταθμό ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ).

2.8 ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

Είναι όπως ένα parc fermé, όπου όμως επιτρέπεται η είσοδος στα ΜΜΕ και σε άτομα της ομάδας που φέρουν το κατάλληλο πάσο.

2.9 ΝΕΚΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ

Χρόνος κατά τον οποίο τα πλήρωμα έχουν σταματήσει με εντολή των Οργανωτών, για οποιαδήποτε αιτία, όπου και εφαρμόζονται οι κανονισμοί του parc fermé.

2.10 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

Χώρος μέσα στον οποίο επιτρέπεται η επισκευή ή η εξωτερική βοήθεια, μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται ειδικά από τον παρόντα κανονισμό ή τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα και όπου η είσοδος επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένα άτομα.

2.11 ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟ SERVICE

Απαγορεύεται η χρήση ή η λήψη από το πλήρωμα οποιουδήποτε κατασκευασμένου υλικού (στερεού ή υγρού, εκτός από νερό για πόση που προμηθεύει ο οργανωτής), ανταλλακτικών, εργαλείων ή εξοπλισμού, άλλων από αυτά που μεταφέρει το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, ή η παρουσία ατόμων ομάδας, όπως διευκρινίζεται στο Άρθρο 44.2 **42.2**.

2.12 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

Η παρουσία σε μια ειδική διαδρομή, με οποιαδήποτε τρόπο, FIA οδηγού ή/και συνοδηγού ή οποιοδήποτε μη FIA μέλους πληρώματος που σκοπεύει να συμμετάσχει σε αγώνα, μετά την ανακοίνωση της διαδρομής.

2.13 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Είναι το πρόγραμμα που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό κατά τη διάρκεια του οποίου τα πλήρωμα εξοικειώνονται με τη διαδρομή του αγώνα.

2.14 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Στάθμευση προγραμματισμένη από τους Οργανωτές, υπό καθεστώς parc fermé **ή χώρου αναμονής**, που έχει σταθμό ελέγχου χρόνου στην είσοδο και στην έξοδο, για να επιτευχθεί ή τήρηση του ωραρίου του αγώνα, ή/και για να ανασυγκροτηθούν τα αυτοκίνητα που συνεχίζουν τον αγώνα. Ο χρόνος στάθμευσης μπορεί να διαφέρει για κάθε πλήρωμα.

2.15 ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ

Όλα τα τμήματα της διαδρομής μεταξύ **της Εκκίνησης, συνεχόμενων ανασυγκροτήσεων και του Τερματισμού.**

- Της εκκίνησης του αγώνα ή μιας Μέρας και της 1ης ανασυγκρότησης
- Δύο συνεχόμενων ανασυγκροτήσεων
- Της τελευταίας ανασυγκρότησης και του τέλους μια Μέρας ή του αγώνα.

2.16 SERVICE

Κάθε εργασία πάνω σε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο, εκτός αν περιορίζεται από το άρθρο 44 **42**.

2.17 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας ξεκινάει από **τη μέρα** του διοικητικού ελέγχου **ή των αναγνωρίσεων (οποιοδήποτε είναι πρώτο)**, και τερματίζει με την ανακοίνωση της επίσημης οριστικής κατάταξη

Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα ξεκινάει από τον πρώτο σταθμό ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ).

2.18 ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ (SUPER SPECIAL STAGE)

Είναι μια ειδική διαδρομή που σχεδιάζεται με σκοπό το θέαμα των θεατών, με την πιθανότητα να εκκινούν συγχρόνως περισσότερα αυτοκίνητα από ένα. Το μήκος μιας υπερειδικής θα είναι μεταξύ 1.5 χλμ και 5 χλμ.

2.19 ΚΑΡΝΕ (ΚΑΡΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ)

Κάρτα που προορίζεται για τις σφραγίδες και την καταγραφή των χρόνων στους διαφορετικούς σταθμούς ελέγχου που έχουν προβλεφθεί στη διαδρομή.

ΣΤΕΛΕΧΗ**3. ΣΤΕΛΕΧΗ ΚΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ****3.1 ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ**

Το συμβούλιο των αγωνοδικών **(οι αγωνοδίκες)** θα αποτελείται πάντα από 3 μέλη. Ο προεδρεύων και ένα μέλος θα ορίζονται από τη FIA και θα είναι διαφορετικής εθνικότητας από τη διοργανώτρια χώρα. Το 3ο μέλος θα ορίζεται από την Αθλητική Αρχή της διοργανώτριας χώρας. Πρέπει να υπάρχει συνεχής επικοινωνία μεταξύ αγωνοδικών και του αλυτάρχη. Κατά τη διάρκεια του αγώνα, τουλάχιστον ένας αγωνοδικός πρέπει να είναι σε άμεση επαφή με το αρχηγείο του αγώνα.

3.2 ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ FIA

Τουλάχιστον οι παρακάτω εκπρόσωποι μπορεί να οριστούν από τη FIA:

3.2.1 Τεχνικός Εκπρόσωπος FIA

Ο Τεχνικός εκπρόσωπος FIA θα είναι σε επαφή με τον αλυτάρχη και θα είναι ο επικεφαλής τεχνικός έφορος, υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα.

3.2.2 Παρατηρητής (εξ) FIA

Ο Παρατηρητής (εξ) FIA θα ανακεφαλαιώσει όλα τα θέματα του αγώνα και θα συμπληρώσει την κατάλληλη αναφορά της FIA.

3.3 ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

Το κύριο καθήκον του υπευθύνου σχέσεων με αγωνιζόμενους είναι να δίνει πληροφορίες ή διευκρινίσεις στους αγωνιζόμενους για θέματα που αφορούν τους κανονισμούς και τη διεξαγωγή του αγώνα.

Ο υπεύθυνος σχέσεων με αγωνιζόμενους πρέπει να διακρίνεται εύκολα από τους αγωνιζόμενους.

ΔΕΚΤΑ (ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ FIA****4.1 ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

- Αυτοκίνητα ομάδας A (A5, A6, A7).
- Αυτοκίνητα Kit cars ομάδας A με ονομαστικό κυβισμό κάτω από 1600cc, υπό τον όρο ότι η FIA δέχεται ότι η homologation τους είναι αποδεκτή για το συγκεκριμένο πρωτάθλημα.
- Αυτοκίνητα ομάδων R1, R2 και R3
- Αυτοκίνητα ομάδας N (**N1, N2, N3, N4**)
- Αυτοκίνητα Super 2000

4.2 ΟΜΑΔΑ R

ΟΜΑΔΑ A/N – ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΜΑΔΑ R	
ΟΜΑΔΑ A/N	ΟΜΑΔΑ R - 2009
Ομάδα N1 - μέχρι 1400cc	R1A (μέχρι 1400cc)
Ομάδα N2 - πάνω από 1400cc και μέχρι 1600cc	R1B (πάνω από 1400cc και μέχρι 1600cc)
Ομάδα A6 - πάνω από 1400cc και μέχρι 1600cc	R2B (πάνω από 1400cc και μέχρι 1600cc)
	R2C (πάνω από 1600cc και μέχρι 2000cc)
	R3C πάνω από 1600cc και μέχρι 2000cc
	R3T: μέχρι 1600cc
Ομάδα A7 - πάνω από 1600cc και μέχρι 2000cc	R3D: μέχρι 2000cc (ονομαστικός)

Τα αυτοκίνητα της ομάδος R θα δηλώνονται στους αγώνες σαν ομάδα A ή N, όπως:

4.3 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Αυτοκίνητα αναγνωρισμένα σαν Kit cars, που ο κυβισμός τους είναι μεταξύ 1400 και 1600 cc, γίνονται δεκτά, εάν συμφωνούν με το άρθρο 255-6.2 "Βάρος" του Παραρτήματος J.
- Δικίνητα αυτοκίνητα εφοδιασμένα με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα diesel με ονομαστικό κυβισμό κάτω από 2000 cc γίνονται δεκτά στις ομάδες A ή N.
- Στα αναγνωρισμένα αυτοκίνητα S1600 επιτρέπεται η χρήση επεκτάσεων ER των δελτίων αναγνώρισης των οποίων η ισχύς έχει λήξει, χωρίς ποινή.

Βλέπε και παραλλαγές για κάθε περιοχή.

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΙ**5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ****5.1 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΕΝΤΑΞΗΣ ΕΝΟΣ ΡΑΛΛΥ**

Ένας υποψήφιος αγώνας μπορεί να ενταχθεί στο Πρωτάθλημα μόνο αν έχει οργανωθεί την προηγούμενη χρονιά από αυτή που θα ενταχθεί στο Πρωτάθλημα και αν οι αναφορές των εκπροσώπων που έχει ορίσει η FIA είναι ικανοποιητικές.

5.2 ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Κάθε πρωταθληματικός αγώνας που ματαιώνεται δεν θα εντάσσεται στο πρωτάθλημα στα επόμενα χρόνια, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας, που αναγνωρίστηκε σαν τέτοια από τη FIA.

5.3 ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Κάθε αγώνας του πρωταθλήματος του οποίου η αναφορά του παρατηρητή έδειξε ότι δεν ήταν σύμφωνος με τους κανονισμούς ή δεν εξασφάλισε επαρκές επίπεδο ασφαλείας, μπορεί πλέον να μην γίνει δεκτός στο πρωτάθλημα τα επόμενα χρόνια.

5.3.1 Για κάθε ράλλυ θα γίνει αναφορά από ένα Παρατηρητή της FIA και πιθανώς από άλλα στελέχη της FIA, και θα εξεταστεί από την αντίστοιχη επιτροπή της FIA.

5.3.2 Κάθε πρωταθληματικός αγώνας που από την έκθεση του Παρατηρητή φαίνεται είτε ότι δεν ήταν σύμφωνος με τους κανονισμούς είτε ότι απέτυχε να φτάσει σε επαρκές επίπεδο βάσει των σημείων που ελέγχθηκε, μπορεί να μην γίνει δεκτός τα επόμενα χρόνια στο πρωτάθλημα.

5.4 ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Οποιοσδήποτε αγώνας είναι υποψήφιος για ένα Τοπικό Πρωτάθλημα ή Κύπελλο της FIA, πρέπει να ακολουθήσει τους κανονισμούς του συγκεκριμένου Πρωταθλήματος. Όταν ένας αγώνας Τοπικού Πρωταθλήματος είναι υποψήφιος για το ΠΠΡ, πρέπει να ακολουθηθούν οι κανονισμοί του Τοπικού Πρωταθλήματος και όχι του ΠΠΡ, εκτός αν η FIA αποφασίσει διαφορετικά.

5.5 ΒΑΘΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ**5.5.1 Απόδοση βαθμών**

Για κάθε τίτλο Πρωταθλήματος οι βαθμοί θα αποδίδονται στον αγώνα λαμβάνοντας υπόψη τη σύμφωνο

1ος	25 βαθμούς	1ος	10 βαθμούς
2ος	18 βαθμούς	2ος	8 βαθμούς
3ος	15 βαθμούς	3ος	6 βαθμούς
4ος	12 βαθμούς	4ος	5 βαθμούς
5ος	10 βαθμούς	5ος	4 βαθμούς
6ος	8 βαθμούς	6ος	3 βαθμούς
7ος	6 βαθμούς	7ος	2 βαθμούς
8ος	4 βαθμούς	8ος	1 βαθμός
9ος	2 βαθμούς		
10ος	1 βαθμό		

5.5.2 Επιπλέον όροι για να αποδοθούν βαθμοί

Μόνο τα αυτοκίνητα που οδηγούνται από εγγεγραμμένο (στη FIA) οδηγό και συνοδηγό μπορούν να

βαθμολογηθούν μέσα από τη γενική κατάταξη, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες θέσεις τους και χωρίς να ληφθεί υπόψη η κατάταξη των μη εγγεγραμμένων οδηγών και συνοδηγών. Κάθε εγγεγραμμένος συνοδηγός θα λάβει τους ίδιους βαθμούς με τον/την οδηγό του.

Εκτός από τα Ευρωπαϊκά Κύπελλα Ράλλυ όπου δεν απαιτείται εγγραφή, μόνο τα αυτοκίνητα που οδηγούνται από εγγεγραμμένο οδηγό (στη FIA) μπορούν να βαθμολογηθούν μέσα από τη γενική κατάταξη, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες θέσεις τους και χωρίς να ληφθεί υπόψη η κατάταξη των μη εγγεγραμμένων οδηγών. Οι εγγεγραμμένοι συνοδηγοί μπορούν να βαθμολογηθούν μέσα από τη γενική κατάταξη, λαμβάνοντας υπόψη την αντίστοιχη θέση τους και χωρίς να λάβουν υπόψη τους την κατάταξη των μη εγγεγραμμένων συνοδηγών.

5.5.3 Για να είναι κατάλληλος για βαθμούς Πρωταθλήματος και έπαθλα, κάθε οδηγός και συνοδηγός πρέπει να εγγραφεί ατομικά στη FIA.

5.5.4 Βαθμοί μπορούν να αποδοθούν μόνο μετά την ημερομηνία εγγραφής.

5.5.5 Απόδοση μειωμένων βαθμών

Εάν ένας πρωταθληματικός αγώνας που μετράει στο πρωτάθλημα δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί, θα αποδοθούν βαθμοί σύμφωνα με την κατάταξη που θα εκδοθεί: Πλήρεις βαθμοί εάν πραγματοποιήθηκε περισσότερο από το 50% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών (χρονομετρημένων στο δευτερόλεπτο). Μισοί βαθμοί θα αποδοθούν αν έγινε μεταξύ του 25% και του 50% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών. Δεν θα αποδοθούν βαθμοί αν έγινε κάτω από το 25% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών διαδρομών.

5.6 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ

€204 για κάθε οδηγό και €204 για κάθε συνοδηγό.

Για εγγραφές που στάλθηκαν στη FIA και εφόσον το παράβολο πληρώθηκε πριν τις 28.02.2010, το παράβολο εγγραφής ορίζεται σε € 130.

Για εγγραφές και εφόσον το παράβολο πληρώθηκε μετά τις 28.02.2010, το παράβολο εγγραφής ορίζεται σε € 212. Για να θεωρηθεί εγγεγραμμένος ένας οδηγός ή ένας συνοδηγός πρέπει να έχει πληρωθεί το παράβολο.

5.7 ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

5.7.1 Ο ελάχιστος αριθμός συμμετοχών για να καταταγεί κάποιος στο τέλος της σαιζόν στην τελική κατάταξη των διαφόρων πρωταθλημάτων, αναφέρεται στις διατάξεις του αντίστοιχου πρωταθλήματος.

5.7.2 Εάν ο εγγεγραμμένος οδηγός και συνοδηγός δεν λάβει μέρος στον απαιτούμενο ελάχιστο αριθμό αγώνων μιάς περιοχής, όπου εφαρμόζεται, ή/και σε ένα από τους δηλωμένους του αγώνες, θα αποκλειστούν από την τελική κατάταξη του συγκεκριμένου Πρωταθλήματος. Σ'αυτή την περίπτωση οι βαθμοί δεν θα αναδιανεμηθούν σε αυτούς που παραμένουν στο Πρωτάθλημα. Μη συμμόρφωση με τις παραπάνω αναφερόμενες ελάχιστες απαιτήσεις συμμετοχής, μετά την εγγραφή, μπορεί να επιφέρει ποινές από την ΕΑΑ που εξέδωσε την αντίστοιχη αγωνιστική άδεια, αφού ελέγξει τις συνθήκες της μη συμμετοχής. Η FIA μπορεί να επιβάλλει επιπλέον ποινές σε εγγεγραμμένους συμμετέχοντες, οδηγούς και συνοδηγούς, που απέτυχαν να είναι συνεπείς με τις ελάχιστες απαιτήσεις συμμετοχής.

5.8 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Η κατάταξη θα βγει λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που απαιτούνται για κάθε περιοχή. Ο οδηγός και ο συνοδηγός που πέτυχαν την υψηλότερη βαθμολογία θα ονομαστούν πρωταθλητές για το αντίστοιχο τοπικό πρωτάθλημα.

6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

6.1 ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ

Για να βγει η τελική κατάταξη ενός πρωταθλήματος ο καθοριστικός κανόνας που θα ισχύσει για την περίπτωση που οδηγοί και συνοδηγοί έχουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς είναι:

6.1.1 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό πρώτων θέσεων, μετά δευτέρων θέσεων, μετά τρίτων κλπ που πραγματοποιήσαν στους αγώνες που χρησιμοποιήθηκαν για να βγει το σύνολο των βαθμών τους.

6.1.2 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό καλύτερων θέσεων που πραγματοποίησαν στη γενική κατάταξη όλων των αγώνων στους οποίους κάθε οδηγός και συνοδηγός που ισοβαθμεί έλαβε μέρος. Μία 7η θέση είναι καλύτερη από οποιονδήποτε αριθμό 8ων θέσεων, μία 8η θέση είναι καλύτερη από οποιονδήποτε αριθμό 9ων θέσεων κλπ.

~~**6.1.3** Στην περίπτωση που η ισοβαθμία συνεχίζεται, ο καθοριστικός κανόνας που θα ισχύσει για τους ενδιαφερόμενους οδηγούς και συνοδηγούς θα είναι σύμφωνα με τον αριθμό των καλύτερων χρόνων που πραγματοποίησαν στην πρώτη ειδική διαδρομή, που δεν είναι υπερειδική, κάθε πρωταθληματικού αγώνα στον οποίον έλαβαν μέρος.~~

6.1.3 Στην περίπτωση που η ισοβαθμία συνεχίζεται θα αποφασίσει η FIA για τον νικητή μεταξύ οποιουδήποτε ισοβαθμού οδηγού και συνοδηγού σύμφωνα με όσα αυτή θεωρήσει απαραίτητα.

6.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

Ο καθοριστικός κανόνας που θα ισχύσει μεταξύ των ~~εγγεγραμμένων~~ κατασκευαστών που έχουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς θα είναι:

6.2.1 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό καλύτερων θέσεων που πραγματοποίησαν στους αγώνες που χρησιμοποιήθηκαν για να βγει το σύνολο των βαθμών για κάθε Κατασκευαστή, λαμβάνοντας υπόψη μόνο την καλύτερη θέση από κάθε αγώνα, για κάθε Κατασκευαστή.

6.2.2 Σύμφωνα με τον αριθμό των 9ων θέσεων, 10ων θέσεων κλπ. Μία 9η θέση είναι καλύτερη από οποιοδήποτε αριθμό 10ων θέσεων κλπ.

6.2.3 Στην περίπτωση που η ισοβαθμία συνεχίζεται θα αποφασίσει η FIA για τον νικητή μεταξύ οποιουδήποτε άλλου ισοβαθμού Κατασκευαστή, σύμφωνα με όσα αυτή θεωρήσει απαραίτητα.

7. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

7.1 ΟΔΗΓΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Α (FIA A)

7.1.1 Οδηγοί που έχουν κερδίσει το ΠΠΡ σε ένα από τα προηγούμενα χρόνια.

7.1.2 Οδηγοί που έχουν καταταγεί μεταξύ των 3 πρώτων σε αγώνα που προσμετρά για το WRC την προηγούμενη ή την τρέχουσα χρονιά.

7.1.3 Οδηγοί που έχουν κερδίσει το JWRC ή το PWRC της προηγούμενης χρονιάς.

7.1.4 Οδηγοί που έχουν κερδίσει το Πρωτάθλημα Ευρώπης, Αφρικής, Μέσης Ανατολής ή Ασίας-Ειρηνικού της προηγούμενης χρονιάς.

7.2 ΟΔΗΓΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ Β (FIA B)

7.2.1 Οδηγοί που έχουν συμπεριληφθεί στον πίνακα Προτεραιότητας Α σε ένα από τα 2 προηγούμενα χρόνια και έχουν χάσει αυτό το δικαίωμα (ισχύει για 2 χρόνια).

7.2.2 Οδηγοί που έχουν καταταγεί 2οι ή 3οι στο Πρωτάθλημα Ευρώπης, Αφρικής, Μέσης Ανατολής ή Ασίας-Ειρηνικού της προηγούμενης χρονιάς.

7.2.3 Οδηγοί που έχουν καταταγεί 4οι, 5οι ή 6οι σε αγώνα που προσμετρά για το WRC Οδηγών την προηγούμενη χρονιά.

7.2.4 Οδηγοί που έχουν κερδίσει μια ομάδα αλλά δεν

έχουν έλθει πρώτοι στη γενική κατάταξη αγώνα που προσμετρά για το WRC Οδηγών την προηγούμενη χρονιά.

- 7.2.5** Οι αγωνοδίκες μπορεί να ανακατατάξουν ένα οδηγό FIA A ή B όταν έχει δηλώσει συμμετοχή με αυτοκίνητο που κατά την κρίση τους δεν δικαιολογεί το πλεονέκτημα της προτεραιότητας στην αρχική σειρά εκκίνησης.

8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

8.1 ΔΙΑΡΚΕΙΑ

- 8.1.1** Η μέγιστη προγραμματισμένη διάρκεια μιας Μέρας δεν μπορεί υπερβεί τις 18 ώρες οδήγησης για οποιοδήποτε πλήρωμα. Σε αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί να προστεθεί μέγιστη ανασυγκρότηση 3 ωρών.

- 8.1.2** Για τις Μέρες των οποίων η διάρκεια είναι μικρότερη από 6 ώρες, ο χρόνος διακοπής πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσος με τη διάρκεια της Μέρας. Για τις Μέρες των οποίων η διάρκεια είναι 6 ώρες ή περισσότερο η ελάχιστη διακοπή πρέπει να είναι 6 ώρες.

8.2 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΣΤΙΣ ΑΠΛΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Η μέση ωριαία ταχύτητα στις απλές διαδρομές είναι στην κρίση των Οργανωτών, πρέπει όμως πάντα να είναι σύμφωνη με τους νόμους του κράτους που γίνεται ο αγώνας. Η ταχύτητα αυτή πρέπει να αναφέρεται στο road book.

8.3 ΓΕΝΙΚΑ

Η καταλληλότητα των ειδικών που θα χρησιμοποιηθούν σε ένα ράλλυ είναι αποκλειστική ευθύνη των οργανωτών του αγώνα, οι οποίοι πρέπει να αποφεύγουν δρόμους που μπορεί να μην είναι σύμφωνοι με τους κανονισμούς ή/και τις συστάσεις της FIA. Η ασφάλεια είναι ύψιστης σημασίας στην επιλογή των ειδικών. Στην επιλογή της διαδρομής του αγώνα πρέπει να αποφεύγονται δρόμοι που μπορεί να επιφέρουν κυκλοφοριακή συμφόρηση.

ΠΡΟΤΥΠΑ (STANDARD) ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

9. ΓΕΝΙΚΑ

9.1 ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ FIA

Ο συμπληρωματικός κανονισμός, το καρνέ, το road book, καθώς και η δήλωση συμμετοχής πρέπει να είναι σύμφωνα με τα πρότυπα έγγραφα της FIA. (βλέπε Παραρτήματα). Το Rally Guide/s, το ωράριο και οι πίνακες εκκινούντων & τα αποτελέσματα, πρέπει να ακολουθούν τη φόρμα των πρότυπων εγγράφων της FIA, για τους αγώνες του WRC (βλέπε τον Αγωνιστικό Κανονισμό του WRC), ή τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραλλαγές των αντίστοιχων Πρωταθλημάτων.

Η μορφή των παρακάτω εντύπων που αναφέρονται στο Παράρτημα II πρέπει να ακολουθείται:

- Συμπληρωματικός κανονισμός
- Καρνέ
- Road Book
- Δήλωση συμμετοχής

Η μορφή των παρακάτω εντύπων πρέπει να ακολουθεί τα πρότυπα έντυπα όπως αναφέρονται στο Παράρτημα II, ή στις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραλλαγές των αντίστοιχων Πρωταθλημάτων.

- Rally Guide
- Ωράριο
- Πίνακες εκκινούντων και αποτελεσμάτων

9.2 ΓΛΩΣΣΑ

~~Τα διάφορα έγγραφα και ειδικά ο συμπληρωματικός κανονισμός και όποια δελτία πληροφοριών πρέπει να είναι γραμμένα τουλάχιστον στη γλώσσα της διοργανώτριας χώρας και στα αγγλικά.~~

9.2 ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

~~Ο τίτλος και το λογότυπο του αγώνα του Πρωταθλήματος της FIA στο οποίο ανήκει ο αγώνας και το επίσημο λογότυπο που προσδιορίζεται από τη FIA για το συγκεκριμένο Πρωτάθλημα πρέπει να εμφανίζονται στο εξώφυλλο του συμπληρωματικού κανονισμού, κάθε Πρωταθληματικού αγώνα, σε οποιοδήποτε δελτίο πληροφοριών και στην 1η σελίδα των επίσημων και επίσημων αποτελεσμάτων του αγώνα. **πάνω μέρος οποιουδήποτε επίσημου εγγράφου. Το λογότυπο του αγώνα πρέπει να εμφανίζεται στην αριστερή πλευρά και το λογότυπο του Πρωταθλήματος της FIA στη δεξιά πλευρά.**~~

10. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

10.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

- 10.1.1** Δύο αντίγραφα από το προσχέδιο του συμπληρωματικού κανονισμού πρέπει να φτάσουν στη γραμματεία της FIA τουλάχιστον 3 μήνες πριν την 1η Μέρα του αγώνα ηλεκτρονικά ή με ταχυδρομείο.

- 10.1.2** Μέσα στις επόμενες 4 εβδομάδες από την παραλαβή του προσχεδίου του συμπληρωματικού κανονισμού η FIA θα ενημερώσει τον οργανωτή για οποιοσδήποτε τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν και θα δώσει αριθμό έγκρισης, επιτρέποντας τη δημοσίευση του.

- 10.1.3** Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να τυπωθεί σε διάσταση A5 και να αναρτηθεί στο επίσημο site του αγώνα τουλάχιστον 1 μήνα πριν τη λήξη των συμμετοχών.

- 10.1.4** Δύο αντίγραφα του τελικού συμπληρωματικού κανονισμού πρέπει να σταλούν στη γραμματεία της FIA με τη δημοσίευση.

10.2 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ – ΔΕΛΤΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

- 10.2.1** Δελτία πληροφοριών μπορούν να εκδοθούν:

- Από τους οργανωτές μέχρι την αρχή του τεχνικού ελέγχου. Πρέπει να έχουν εγκριθεί από τη FIA εκτός αν αναφέρονται σε αλλαγές της διαδρομής ή του προγράμματος των αναγνωρίσεων.
- Από τους αγωνοδίκες στη διάρκεια του αγώνα, εκτός από τις περιπτώσεις τροποποίησης της διαδρομής για τις οποίες μπορεί να εκδοθούν από τον αλυτάρχη.

- 10.2.2** Τα δελτία πληροφοριών πρέπει να είναι τυπωμένα σε κίτρινο χαρτί και θα τοιχοκολληθούν στον/στους επίσημους πίνακες ανακοινώσεων. Επιπλέον μπορούν να διανεμηθούν ηλεκτρονικά.

- 10.2.3** Τα δελτία πληροφοριών πρέπει να είναι αριθμημένα και χρονολογημένα. Οι διαγωνιζόμενοι (ή τα μέλη του πληρώματος) οφείλουν να γνωστοποιήσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

11. ROAD BOOK (βιβλίο διαδρομής)

Όλοι οι αγωνιζόμενοι θα παραλάβουν το road book που θα περιέχει λεπτομερή περιγραφή της υποχρεωτικής διαδρομής. **Αυτή η διαδρομή και τα διαγράμματα κατεύθυνσης** πρέπει να ακολουθηθούν. Οποιαδήποτε παρέκκλιση θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

12. ΚΑΡΝΕ

12.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

~~Το καρνέ θα περιλαμβάνει μια σελίδα για κάθε απλή διαδρομή και μία για κάθε ειδική.~~

Για κάθε τμήμα διαδρομής, κάθε μέρας πρέπει να εκδοθούν διαφορετικές κάρτες. Όπου απαιτείται, θα υπάρχει πρόβλεψη για σφραγίδες και υπογραφές στους σταθμούς

ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ).

12.2 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΑΡΝΕ

Ο κατάλληλος κριτής του σταθμού είναι ο μόνος αρμόδιος για να κάνει εγγραφές στο καρνέ με το χέρι ή μέσω εκτυπωτικού μηχανήματος, εκτός από τα τμήματα όπου αναφέρεται "χρήση οδηγού **αγωνιζομένου**".

12.3 ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ

Έλλειψη σφραγίδας ή υπογραφής από οποιονδήποτε σταθμό ελέγχου ή έλλειψη εγγραφής χρόνου σε ένα σταθμό ελέγχου χρόνου ή μη παράδοση του καρνέ σε κάθε σταθμό ελέγχου (χρόνου ή διέλευσης ή ανασυγκρότησης) ή στον τερματισμό, θα επιφέρει τον αποκλεισμό του πληρώματος που θα ανακοινωθεί από τον αλυτάρχη **στο τέλος του τμήματος**.

12.4 ΙΔΑΝΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Ο ιδανικός χρόνος για την κάλυψη της απόστασης μεταξύ 2 συνεχόμενων ΣΕΧ πρέπει να εμφανίζεται στο καρνέ.

12.5 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Οι ώρες και τα πρώτα λεπτά θα αναφέρονται πάντοτε σαν 00.01 – 24.00, θα μετρούν δε μόνο τα συμπληρωμένα πρώτα λεπτά. Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα η επίσημη ώρα είναι αυτή που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

12.6 ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ

Κάθε πλήρωμα είναι **υπεύθυνο για**:

- Το μόνο ~~υπεύθυνο για~~ Το καρνέ του.
- ~~Υπεύθυνο για~~ Την παρουσίαση του καρνέ στους σταθμούς και για την ακρίβεια των εγγραφών,
- ~~Υπεύθυνο για~~ Οποιαδήποτε εγγραφή έγινε πάνω στο καρνέ.

Για τον λόγο αυτό είναι ευθύνη του πληρώματος η παράδοση του καρνέ στον κριτή του σταθμού στον σωστό χρόνο και η βεβαίωση ότι η εγγραφή του χρόνου έγινε σωστά.

12.7 ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Κάθε διαφορά μεταξύ των χρόνων που γράφτηκαν στο καρνέ του πληρώματος και αυτών που γράφτηκαν στις επίσημες καταστάσεις του αγώνα θα αποτελέσουν θέμα για έρευνα από ~~τους Αγωνοδίκες οι οποίοι θα αποφασίσουν τον αλυτάρχη~~.

12.8 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΚΑΡΝΕ

Ένας οργανωτής μπορεί να προτείνει στη FIA τη χρήση ενός ηλεκτρονικού καρνέ στη θέση του γραπτού συστήματος. Για τη χρήση ενός τέτοιου συστήματος απαιτείται η προηγούμενη έγκριση της FIA, πριν μπορέσει να χρησιμοποιηθεί.

13. ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ FIA

Πριν την έκδοση οποιασδήποτε άδειας, η FIA θα αξιολογήσει τον συμπληρωματικό κανονισμό όπως αναφέρεται στο άρθρο 10.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

14. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

14.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να δίνει ακριβείς πληροφορίες που να αφορούν την ασφάλεια που έχει προβλεφθεί για τα πληρώματα **από τους οργανωτές. Το ασφαλιστήριο θα αναφέρει τους αγωνιζόμενους, τη FIA και τα στελέχη του αγώνα** (περιγραφή καλύψεων και ποσών).

14.2 ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

14.2.1 Το ασφάλιστρο, που **πρέπει να συμ**περιλαμβάνεται στο παράβολο συμμετοχής, πρέπει να καλύπτει επαρκώς τον συμμετέχοντα για υλικές ζημιές έναντι τρίτων.

14.2.2 Η κάλυψη αστικής ευθύνης γίνεται επί πλέον και άσχετα με οποιοδήποτε συμβόλαιο προσωπικής ασφάλισης που έχει ένας συμμετέχων ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει στον αγώνα.

14.2.3 Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να είναι σε ισχύ τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του shakedown και μετά, για τα πληρώματα που συμμετέχουν στη διαδρομή του αγώνα από την εκκίνηση της 1ης Μέρας μέχρι τον τερματισμό, παύει δε να ισχύει από τη στιγμή της οριστικής εγκατάλειψης από τον αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν. Τα αυτοκίνητα που εγκαταλείπουν και επανεκκινούν την επόμενη Μέρα δεν θα θεωρούνται ότι εγκατέλειψαν οριστικά.

14.3 ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ

Τα αυτοκίνητα των service και τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται στις αναγνωρίσεις, ακόμα και αυτά που είναι εφοδιασμένα με τις ειδικές πινακίδες του οργανωτή, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως επίσημες συμμετοχές του αγώνα και κατά συνέπεια δεν καλύπτονται από την ασφάλιση του αγώνα.

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

15. ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

15.1 ΓΕΝΙΚΑ

15.1.1 Ο οργανωτής θα προμηθεύσει κάθε πλήρωμα με ~~τα παρακάτω~~ **αναγνωριστικούς αριθμούς**, που πρέπει να τοποθετηθούν στα αυτοκίνητά τους, στις οριζμένες θέσεις, πριν τον τεχνικό έλεγχο.

15.1.2 **Οποιαδήποτε διαφήμιση σ'αυτά τα νούμερα είναι υποχρεωτική και οι διαγωνιζόμενοι/συμμετέχοντες δεν μπορούν να την αρνηθούν.**

15.2 45-1 ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΠΟΡΤΑΣ

15.2.1 Δύο πινακίδες για τις μπροστινές πόρτες μήκους 67cm και ύψους 17cm, που γύρω θα έχουν μία λευκή φάσα 1cm. Κάθε τέτοια πινακίδα θα περιλαμβάνει μια **μαύρη ματ** επιφάνεια με διάσταση ~~15 x 15cm~~ για τον αριθμό συμμετοχής, που πάντα πρέπει να τοποθετείται στο μπροστινό τμήμα της πινακίδας. ~~Όταν ο αριθμός είναι μεγαλύτερος από 99 το μήκος αυτής της επιφάνειας μπορεί να μεγαλώσει.~~ Οι αριθμοί θα έχουν κίτρινο φωσφορίζον χρώμα (PMS 803), ύψους 14cm και πάχους 2cm ~~πάνω σε μαύρο ματ φόντο.~~ Το υπόλοιπο **αυτής** της πινακίδας μένει για ~~χρήση του τον~~ οργανωτή.

15.2.2 Κάθε πινακίδα θα τοποθετείται οριζόντια στη μπροστινή άκρη κάθε μπροστινής πόρτας, με τον αριθμό μπροστά. Η πάνω πλευρά της πινακίδας πρέπει να τοποθετείται 7 με 10 cm κάτω από την κάτω πλευρά της γραμμής του παραθύρου.

15.2.3 Σε απόσταση 10cm γύρω από την πινακίδα δεν επιτρέπεται να τοποθετείται καμία άλλη σήμανση.

15.3 45-2 ΠΙΣΩ ΠΑΡΑΘΥΡΟ

Μία πινακίδα για το πίσω παρμπρίζ μήκους 30cm και ύψους 10cm το πολύ, ~~για χρήση του οργανωτή.~~ Αυτή η πινακίδα θα τοποθετηθεί στο επάνω τμήμα του παραθύρου, στο ύψος του ματιού, κεντραρισμένη δεξιά ή αριστερά, όπως αναφέρει ο συμπληρωματικός κανονισμός. Δίπλα της θα τοποθετηθεί μια διαφανής επιφάνεια 15x15cm που θα περιλαμβάνει ~~τον ένα~~ αριθμό συμμετοχής ύψους 14cm, σε φωσφορίζον πορτοκαλί χρώμα (PMS 804). Αυτοί οι αριθμοί μπορεί να είναι ανακλαστικοί και πρέπει να διαβάζονται από την πίσω πλευρά του αυτοκινήτου, στο ύψος του ματιού.

15.4 45-3 ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Δύο αριθμούς για κάθε πλαϊνό πίσω παράθυρο, ύψους 25cm και πλάτους τουλάχιστον 2,5cm σε φωσφορίζον πορτοκαλί χρώμα (PMS 804), σε διαφανές φόντο, που

μπορεί να είναι ανακλαστικοί. Αυτοί οι αριθμοί θα τοποθετηθούν στο επάνω τμήμα των πίσω πλαϊνών παραθύρων, σε συνάρτηση με ~~το όνομα του οδηγού~~ **τα ονόματα των οδηγών**.

15.5 15.4 ΠΑΝΩ ΟΥΡΑΝΟΥ

15.5.1 Ένα πανώ ουρανού μήκους 50cm x 52cm ύψους που θα τοποθετηθεί στον ουρανό, με την επάνω πλευρά να βλέπει το εμπρός τμήμα του αυτοκινήτου. Θα περιλαμβάνει τον αριθμό συμμετοχής σε ματ μαύρο, πλάτους 5cm και ύψους 28cm, τοποθετημένο σε λευκή ματ επιφάνεια πλάτους 50cm και ύψους 38cm.

15.5.2 **Οποιαδήποτε διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να χωράει σε χώρο με το ίδιο πλάτος (50cm) και ύψος 14cm (ή ύψος 2x7 cm) τοποθετημένης επάνω ή/και κάτω από τους αριθμούς.**

15.6 15.5 ΜΠΡΟΣΤΙΝΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ

Μία πινακίδα (για τα καπό) που θα έχει διαστάσεις 43cm μήκος x 21.5cm ύψος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον τον αριθμό συμμετοχής και **ολόκληρη** την ονομασία του αγώνα.

15.7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

15.7.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν οποιαδήποτε διαφήμιση πάνω στα αυτοκίνητα τους με τους παρακάτω όρους:

- να μην αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της FIA,
- να μην είναι προσβλητικές,
- να μην έχουν θρησκευτικό ή πολιτικό περιεχόμενο,
- να ακολουθεί το άρθρο 15.2.3,
- να μην εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.

15.7.2 Το κείμενο οποιασδήποτε υποχρεωτικής διαφήμισης του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται ξεκάθαρα στον συμπληρωματικό κανονισμό ή σε δελτίο πληροφοριών πριν τη λήξη συμμετοχών του αγώνα.

15.8 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ

15.8.1 Ο οργανωτής μπορεί να απαιτήσει οι συμμετέχοντες να φέρουν επιπλέον προαιρετική διαφήμιση. Εάν ένας συμμετέχων αρνηθεί αυτή τη διαφήμιση, το παράβολο συμμετοχής του δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο από το διπλάσιο. Σε κάθε περίπτωση πάντως η επιπλέον αυτή χρέωση δεν μπορεί να είναι περισσότερο από 2000,00 ευρώ.

15.8.2 Σε περίπτωση που η προαιρετική διαφήμιση, αφορά κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικά, καύσιμα ή λιπαντικά, ο οργανωτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον αγωνιζόμενο/συμμετέχοντα αυξημένο παράβολο συμμετοχής, εάν ο αγωνιζόμενος την αρνηθεί.

15.8.3 Οι συμμετέχοντες που αποδέχονται την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή, όπως αυτή αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό, πρέπει να κρατήσουν τον απαραίτητο χώρο.

16. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ

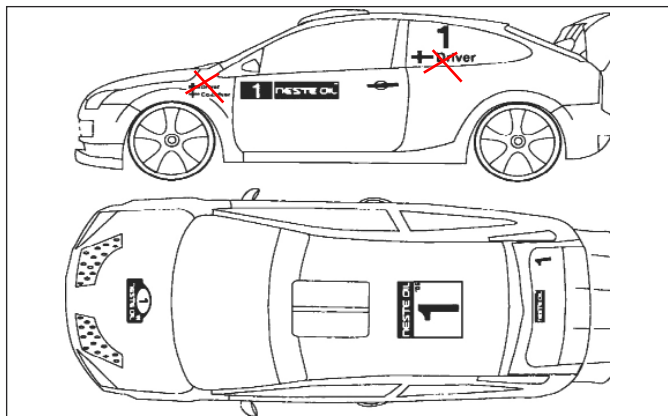
16.1 ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Το **πρώτο αρχικό(ά) και το** επίθετο του οδηγού **και του συνοδηγού** μαζί με τις σημαίες εθνικότητας του διαβατηρίου του / της, **της ΕΑΛ της χώρας που τους εξέδωσε την αγωνιστική τους άδεια**, πρέπει να εμφανίζεται **εμφανίζονται** στα δύο πίσω πλαϊνά παράθυρα, κάτω από τον **προσκείμενα στον** αριθμό συμμετοχής. Το επίθετο του οδηγού **Τα ονόματα** πρέπει να είναι:

- Σε **λευκή** γραμματοσειρά Helvetica. Το πρώτο γράμμα κεφαλαίο και τα υπόλοιπα μικρά (πεζά).
- **Τα αρχικά κάθε ονόματος και κάθε επιθέτου κεφαλαία**

και τα υπόλοιπα μικρά (πεζά)

- Σε λευκό χρώμα με διαφανές φόντο.
 - Ύψος γραμμάτων 40 **8** cm και πάχος 4.5 **1.0** cm
- Σε περίπτωση θραύσης παραθύρου, το χρηματικό πρόστιμο **η ποινή** που αναφέρεται για την έλλειψη του ονόματος του οδηγού, δεν θα επιβληθεί.



Το όνομα του οδηγού θα είναι από πάνω και στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου.

16.2 ΜΠΡΟΣΤΙΝΑ ΦΤΕΡΑ

Επιπλέον του άρθρου 16.1, τα ονόματα του οδηγού και του συνοδηγού, μαζί με τη σημαία της εθνικότητας της χώρας της ΕΑΛ που τους εξέδωσε την αγωνιστική τους άδεια, πρέπει να εμφανίζονται στα δύο μπροστινά φτερά.

Πινακίδες πόρτας και αριθμοί συμμετοχής ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

17. ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

17.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

17.1.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν πάνω στα αυτοκίνητα τους οποιαδήποτε διαφήμιση, με τους παρακάτω όρους:

- να μην αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της FIA,
- να μην είναι προσβλητικές,
- να μην έχουν θρησκευτικό ή πολιτικό περιεχόμενο,
- να μην καταλαμβάνουν τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες και τους αριθμούς συμμετοχής,
- να μην εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.

17.1.2 Το μέγεθος όλων των γραμμάτων της διαφήμισης του υποστηρικτή δεν πρέπει να ξεπερνά το μέγεθος των γραμμάτων (ύψος και πάχος) της ονομασίας του αγώνα.

17.2 ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ

Ο διαφημιστικός χώρος στους αριθμούς συμμετοχής για τις πόρτες, όπως ορίζεται στο άρθρο 15.1, προορίζεται για τη διαφήμιση του οργανωτή. Αυτή η διαφήμιση είναι υποχρεωτική και οι διαγωνιζόμενοι/συμμετέχοντες δεν μπορούν να την αρνηθούν.

Η διαφήμιση στα πανώ του ουρανού πρέπει να τοποθετείται σε χώρο με το ίδιο πλάτος (50cm) και ύψος 14cm (ή 2x7cm ύψος) πάνω ή/και κάτω από τους αριθμούς. Το κείμενο αυτής της διαφήμισης πρέπει να αναγράφεται καθαρά μέσα στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα, ή σε δελτίο πληροφοριών που πρέπει να εκδοθεί τουλάχιστον 1 μήνα πριν την 1η Μέρα του αγώνα.

17.3 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ

17.3.1 Ο οργανωτής μπορεί να απαιτήσει οι συμμετέχοντες να φέρουν επιπλέον προαιρετική διαφήμιση. Εάν

ένας συμμετέχων αρνηθεί αυτή τη διαφήμιση, το παράβολο συμμετοχής του δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο από το διπλάσιο. Σε κάθε περίπτωση πάντως η επιπλέον αυτή χρέωση δεν μπορεί να είναι περισσότερο από 2000,00 ευρώ.

17.3.2 Σε περίπτωση που η προαιρετική διαφήμιση, αφορά κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικά, καύσιμα ή λιπαντικά, ο οργανωτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον διαγωνιζόμενο / συμμετέχοντα αυξημένο παράβολο συμμετοχής, εάν ο διαγωνιζόμενος / συμμετέχων την αρνηθεί.

17.3.3 Οι συμμετέχοντες που αποδέχονται την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή, όπως αυτή αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό, πρέπει να κρατήσουν τον απαραίτητο χώρο.

ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

17. ~~18.~~ ΥΠΑΚΟΗ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

17.1 ~~18.1~~ ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

17.1.1 Τα πληρώματα πρέπει πάντα να συμπεριφέρονται με αθλητικό πνεύμα.

17.1.2 Τα αυτοκίνητα επιτρέπεται να ρυμουλκηθούν, να μεταφερθούν ή να ωθηθούν μόνο για να επαναφερθούν στον δρόμο **του ράλλυ** ή για να ελευθερωθεί η διαδρομή του αγώνα.

17.1.3 Οι «σβούρες» (doughnuts) επιτρέπονται μόνο αν επιτρέπεται από τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

17.1.4 Τα πληρώματα πρέπει πάντοτε να οδηγούν με τη φορά των ειδικών διαδρομών (εκτός από την περίπτωση που θα χρειαστεί να πραγματοποιήσουν επί τόπου στροφή πχ. μετά από έξοδο), με ποινή που μπορεί να φτάσει στον αποκλεισμό, η οποία θα ανακοινωθεί από τον αλυτάρχη.

17.2 ~~18.2~~ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

17.2.1 Τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι αναγνωρίσεις δεν είναι δοκιμές. Όλοι οι κανόνες του ΚΟΚ της χώρας που διεξάγεται ο αγώνας πρέπει να ακολουθούνται, και πρέπει να γίνονται σεβαστά τα δικαιώματα των άλλων οδηγών που χρησιμοποιούν τους δρόμους.

17.2.2 Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στις αναγνωρίσεις ~~μπορεί να~~ **θα** επιφέρει χρηματική ποινή από τον αλυτάρχη, όπως αναφέρεται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό. Το ποσό αυτού του προστίμου δεν μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί από την τροχαία.

17.2.3 Άλλες παραβάσεις ή υπέρβαση του ορίου ταχύτητας κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων, μπορεί να αναφερθούν στους αγωνοδίκες.

17.3 ~~18.3~~ ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

17.3.1 Στη διάρκεια του αγώνα τα πληρώματα οφείλουν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του ΚΟΚ της χώρας. Οι παραβάσεις θα αναφερθούν στους αγωνοδίκες.

17.3.2 Στην περίπτωση που η αστυνομία ή τα εντεταλμένα άτομα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιο πλήρωμα, που συμμετέχει στον αγώνα, πρέπει να του το γνωστοποιήσουν με τον ίδιο τρόπο που χρησιμοποιούν για τους άλλους οδηγούς.

17.3.3 Στην περίπτωση όμως που η αστυνομία αποφασίσει να μην σταματήσει τον παραβάτη οδηγό τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τον συμπληρωματικό κανονισμό ποινές με την προϋπόθεση ότι:

- η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει εγγράφως και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση της προσωρινής οριστικής κατάταξης.

- η κατάθεση θα είναι αρκετά λεπτομερής ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του παραβάτη οδηγού και θα καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.
- το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβητήσεις.

17.3.4 Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στον αγώνα, σαν πρώτη παράβαση θα επιφέρει χρηματική ποινή από τον Αλυτάρχη, όπως αναφέρεται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό. Το ποσό αυτού του προστίμου δεν μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί από την τροχαία.

17.3.5 Για 2η παράβαση: ποινή χρόνου 5 λεπτών.

17.3.6 Για 3η παράβαση: αποκλεισμός που θα ανακοινωθεί μόνο από τους αγωνοδίκες.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

18. ~~19.~~ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

18.1 ~~19.1~~ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Ο μέγιστος αριθμός συμμετοχών για κάθε αγώνα θα αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

18.2 ~~19.2~~ ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Όποιος κάτοχος αγωνιστικής άδειας της FIA επιθυμεί να λάβει μέρος σε ένα αγώνα οφείλει να στείλει το παράβολο που απαιτείται και συμπληρωμένη τη δήλωση συμμετοχής στη Γραμματεία του αγώνα, πριν την ημερομηνία λήξης των συμμετοχών, όπως αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό. Τα στοιχεία που αφορούν τον συνοδηγό μπορούν να δηλωθούν μέχρι μια αργότερη ημερομηνία, υπό τον όρο ότι θα αναφέρεται στο συμπληρωματικό κανονισμό.

Εάν η δήλωση αυτή έχει σταλεί με fax ή e-mail τότε η πρωτότυπη πρέπει να φτάσει στον οργανωτή το αργότερο 7 μέρες μετά τη λήξη των συμμετοχών.

18.3 ~~19.3~~ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ο συμμετέχων μπορεί ελεύθερα να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε στη δήλωσή του με άλλο της ίδιας ομάδας και ίδιας κλάσης, ως τον έλεγχο εξακρίβωσης.

18.4 ~~19.4~~ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

Η έγκριση για τη συμμετοχή των αλλοδαπών συμμετεχόντων, οδηγών και συνοδηγών πρέπει να δίνεται σύμφωνα με το άρθρο 70 του ΔΑΚ.

18.5 ~~19.5~~ ΑΛΛΑΓΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΟΣ ή/και ΜΕΛΟΥΣ/ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η αλλαγή του συμμετέχοντος επιτρέπεται μέχρι τη λήξη των συμμετοχών.

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

- των οργανωτών πριν την έναρξη του διοικητικού ελέγχου
- των αγωνοδικών μετά την έναρξη αυτού του ελέγχου και πριν την ανακοίνωση του πίνακα των πληρωμάτων που μπορούν να ξεκινήσουν.

Μόνο η FIA έχει το δικαίωμα να επιτρέψει την αντικατάσταση **είτε** και των δύο μελών του πληρώματος **είτε του συμμετέχοντα (όταν είναι ο ίδιος με τον αντικατασταθέντα οδηγό).**

18.6 ~~19.6~~ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής σημαίνει ότι ο συμμετέχων και το πλήρωμα θέτουν τον εαυτόν τους στην αθλητική δικαιοδοσία όπως ορίζεται από τον ΔΑΚ και τα Παραρτήματα του, τον παρόντα κανονισμό και τον συμπληρωματικό κανονισμό του ράλλυ.

19. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

19.1 ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΣΤΗΝ ΗΜΕΡ/ΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Η ημερομηνία λήξης των συμμετοχών σε κάθε μεμονωμένο αγώνα πρέπει να ακολουθείται, ανεξαρτήτως των προθεσμιών εγγραφής στο Πρωτάθλημα.

19.2 ΗΜΕΡ/ΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Η λήξη των συμμετοχών ορίζεται το αργότερο 12 μέρες πριν την 1η Μέρα. Ο πίνακας συμμετεχόντων καθώς και η σειρά εκκίνησης των πληρωμάτων πρέπει να ανακοινωθεί και να σταλεί στη FIA τουλάχιστον 8 μέρες πριν την 1η Μέρα του αγώνα.

20. 21- ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

20.1 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΑΡΑΒΟΛΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Το παράβολο συμμετοχής πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

20.2 ΑΠΟΔΟΧΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Η δήλωση συμμετοχής θα γίνει δεκτή μόνο αν συνοδεύεται από ολόκληρο το παράβολο ή από απόδειξη που έχει εκδώσει η ΕΑΛ του συμμετέχοντος.

20.3 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται εφ' ολοκλήρου:

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

20.4 ΜΕΡΙΚΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Μπορεί να επιστραφεί μέρος του παράβολου συμμετοχής σύμφωνα με όρους που θα αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

21. 22- ΚΛΑΣΕΙΣ

21.1 ΑΛΛΑΓΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Εάν στον τεχνικό έλεγχο ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην ανταποκρίνεται στην ομάδα ή/και στην κλάση που έχει εγγραφεί, μπορεί οι αγωνοδίκες μπορούν να το μεταφέρουν στην ομάδα ή/και στην κλάση που προτείνουν οι τεχνικοί έφοροι μετά από πρόταση των τεχνικών εφόρων και απόφαση των αγωνοδικών, να μετακινηθεί στην ομάδα ή/και στην κλάση που ανταποκρίνεται.

21.2 ΚΛΑΣΕΙΣ

Αν σε μια κλάση δεν επιτευχθεί ο ελάχιστος αριθμός 5 εκκινούντων, οι συμμετέχοντες αυτής της κλάσης θα δηλωθούν στην αμέσως επόμενη, προς τα πάνω, κλάση.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

22. 23- ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

22.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Κοινές απαιτήσεις:

- Το αυτοκίνητο πρέπει να είναι μονόχρωμο, χωρίς διαφημίσεις, χωρίς αυτοκόλλητα κλπ.
- Επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικής ποδιάς κάτω από το αυτοκίνητο (σύμφωνα με τον κανονισμό της ομάδας N).
- Επιτρέπονται δύο επιπλέον προβολείς, αναγνωρισμένοι για χρήση στην κυκλοφορία.
- Το πλήρωμα μπορεί να χρησιμοποιεί ένα "ελαφρύ" σύστημα ενδοεπικοινωνίας (χωρίς κράνη).
- Στο αυτ/το μπορεί να τοποθετηθεί σύστημα πιλοήγησης.

Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με τις παρακάτω προδιαγραφές:

22.1.1 Συμβατικά (Standard) αυτοκίνητα

Συμβατικά (χωρίς καμία μετατροπή) αυτοκίνητα, όπως αυτά πωλούνται στο ευρύ κοινό.

22.1.2 Αυτοκίνητα παραγωγής

- Ο κινητήρας πρέπει να είναι σειράς παραγωγής (σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας N).

- Το κιβώτιο ταχυτήτων πρέπει να είναι σειράς παραγωγής (σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας N).
- Η εξάτμιση πρέπει να είναι σειράς παραγωγής και πρέπει να ακολουθούνται τα επιτρεπόμενα όρια θορύβου της διοργανώτριας χώρας.
- Οι αναρτήσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό της Ομάδας N.
- Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός τοξυλίου ασφαλείας από ατσάλι, σύμφωνα με το Παράρτημα J, άρθρο 253-8.1 μέχρι ~~8-4~~ **8.3**.
- Επιτρέπονται μπάκετ καθίσματα σε παρόμοια χρώματα με αυτά του εσωτερικού του αυτοκινήτου.
- Οι ζάντες είναι ελεύθερες μέσα στα πλαίσια του παραρτήματος J για την ομάδα N, ~~και πρέπει να φέρουν:~~
 - α. ~~Ελαστικά σειράς παραγωγής αναγνωρισμένα για ασφάλτο.~~
 - β. ~~Ελεύθερα ελαστικά για χώμα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον συμπληρωματικό κανονισμό.~~

22.2 ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Τα ελαστικά που χρησιμοποιούνται στις αναγνωρίσεις θα είναι:

- **Ελαστικά σειράς παραγωγής αναγνωρισμένα για ασφάλτο.**
- **Ελεύθερα ελαστικά για χώμα, εκτός αν ο συμπληρωματικός κανονισμός ορίζει διαφορετικά.**

22.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Οι αναγνωρίσεις πρέπει να γίνουν σύμφωνα με ένα πρόγραμμα που έχει ορίσει ο οργανωτής. Η συμμετοχή στις αναγνωρίσεις δεν είναι υποχρεωτική. Ο αριθμός των περασμάτων είναι μέχρι 2 για κάθε οδηγό, σε κάθε ειδική διαδρομή, ή όπου εφαρμόζεται, τμήμα διαδρομής, (οι ειδικές που γίνονται 2 φορές θεωρούνται σαν μία ειδική). Κάθε παράβαση θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

23. 24- ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

23.1 ΓΕΝΙΚΑ

23.1.1 Τα αυτοκίνητα μπορούν να παρουσιαστούν στον τεχνικό έλεγχο από εκπρόσωπο της ομάδας εκτός αν αναφέρει διαφορετικά ο συμπληρωματικός κανονισμός, όπως στο άρθρο 23.2.

23.1.2 Στον τεχνικό έλεγχο οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παρουσιάσουν όλα αντικείμενα ένδυσης, συμπεριλαμβανομένων των HANS που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν. Θα ελεγχθεί η συμφωνία με το Παράρτημα L, Κεφάλαιο III.

23.1.3 ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ (HOMOLOGATION)

Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιάσει το πλήρες επικυρωμένο δελτίο αναγνώρισης.

23.1.4 ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ

Οι τεχνικοί έφοροι μπορεί να ζητήσουν την ταυτοποίηση του αυτοκινήτου. Μπορεί να μαρκαραστεί το μπλοκ του κινητήρα και το σασί.

23.1.5 ΑΞΙΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Εάν μετά 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 απαγορέψουν την εκκίνηση.

23.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι οργανωτές μπορούν να προγραμματίσουν τον τεχνικό έλεγχο σαν ευκαιρία για να παρουσιάσουν τα πλήρωματα και τα αυτοκίνητά τους στο κοινό. Σ'αυτήν την περίπτωση όλα τα πλήρωματα πρέπει να παρευρεθούν στον τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με ωράριο που θα ανακοινωθεί στον

συμπληρωματικό κανονισμό.**24. 25. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ****24.1 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΛΕΓΧΟΙ**

Σε οποιαδήποτε στιγμή μετά την έναρξη της 1ης Μέρας του αγώνα μπορεί να γίνουν επιπλέον έλεγχοι των συστημάτων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του ρουχισμού, καθώς και του αυτοκινήτου.

24.2 ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

24.2.1 Ο συμμετέχων είναι υπεύθυνος ώστε το αυτοκίνητό του να είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

24.2.2 Εάν έχουν τεθεί σήματα ταυτοποίησης (βλέπε άρθρο **24.2** **23.1.4** και **56**), είναι ευθύνη του συμμετέχοντος να παραμείνουν ανέπαφα μέχρι το τέλος του αγώνα. Εάν λείπουν, αυτό θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

24.2.3 Είναι επίσης ευθύνη του συμμετέχοντος να βεβαιωθεί ώστε κάθε τμήμα του αυτ/του που έχει μετακινηθεί κατά τη διάρκεια ελέγχου να επανατοποθετηθεί σωστά.

24.2.4 Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί, θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

25. 26 ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**25.1 ΤΕΛΙΚΟ PARC FERME**

Μετά τις διαδικασίες του τερματισμού τα αυτοκίνητα πρέπει να οδηγηθούν στο parc fermé, όπου θα παραμείνουν μέχρι την ώρα που θα ανοίξει, σύμφωνα με τις οδηγίες των αγωνοδικών.

25.2 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.

25.3 ΧΡΟΝΟΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΕΛ. ΤΕΧΝ. ΕΛΕΓΧΟ

Ο χρόνος που απαιτείται από την ώρα άφιξης των αυτοκινήτων στο χώρο του τεχνικού ελέγχου, που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό και την ανάρτηση της Προσωρινής Τελικής Κατάταξης, δεν πρέπει να είναι λιγότερος από δύο ώρες.

SHAKEDOWN**26. 27. SHAKEDOWN****26.1 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ SHAKEDOWN**

Όταν οργανώνεται ένα shakedown, θα διεξαχθεί σαν να ήταν ειδική διαδρομή του αγώνα και θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

Η διαδρομή του shakedown μπορεί να είναι η υπερειδική ή μέρος μιας ειδικής του αγώνα

26.2 ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Κάθε άτομο που επιβαίνει στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του shakedown, αλλά δεν συμμετέχει στον αγώνα, πρέπει να έχει υπογράψει δήλωση με την οποία να απαλλάσσει από κάθε ευθύνη τον οργανωτή. Η δήλωση θα διανέμεται από τον οργανωτή.

26.3 ΖΗΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ SHAKEDOWN

Ο αγωνιζόμενος του οποίου το αυτοκίνητο έπαθε ζημιά κατά τη διάρκεια του shakedown, πρέπει παρ' όλα αυτά να λάβει μέρος στην τελετή εκκίνησης, όπως αναφέρεται περιληπτικά στο άρθρο 44 **39**.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ**27. 28. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**
27.1 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Όλοι οι σταθμοί ελέγχου, δηλαδή οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης και χρόνου, εκκίνησης και τερματισμού ειδικών διαδρομών, ανασυγκρότησης και περιοχών νεκρού χρόνου, θα σηματοδοτούνται με εγκεκριμένες και τυποποιημένες από τη FIA πινακίδες, σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα και αποστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 1.

27.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΑΓΚΕΛΑ

Τουλάχιστον πέντε μέτρα πριν και μετά τον σταθμό, και από τις δύο πλευρές του δρόμου, θα τοποθετηθούν κάγκελα ώστε να γίνονται οι εργασίες των σταθμών χωρίς πρόβλημα.

28.3 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ος χώρος του σταθμού θεωρείται ότι είναι ο χώρος που περιλαμβάνεται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπλε με τις 3 πλαγίες μαύρες γραμμές.

27.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στον χώρο οποιουδήποτε σταθμού δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθούν οι εργασίες του σταθμού.

27.4 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

27.4.1 Οι σταθμοί πρέπει να είναι έτοιμοι για λειτουργία τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

27.4.2 Θα κλείσουν 15 λεπτά από τον ιδανικό χρόνο διέλευσης του τελευταίου διαγωνιζόμενου πληρώματος, συν το όριο θέσης εκτός αγώνα, εκτός αν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά.

27.5 ΣΕΙΡΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

27.5.1 Σε κάθε σταθμό τα πληρώματα πρέπει να εισέρχονται με τη σωστή σειρά και με την κατεύθυνση του αγώνα, με ποινή που μπορεί να φτάσει στον αποκλεισμό, που θα ανακοινωθεί από τους Αγωνοδίκες **τον αλυτάρχη**.

27.5.2 Η επανείσοδος στον χώρο του σταθμού απαγορεύεται.

27.6 ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΡΙΤΩΝ

27.6.1 Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τις οδηγίες του επικεφαλής κριτή **των κριτών** οποιουδήποτε σταθμού. Μη εφαρμογή αυτού θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες.

27.6.2 Όλοι οι κριτές πρέπει να αναγνωρίζονται. Ο επικεφαλής κριτής κάθε σταθμού ελέγχου πρέπει να φορά διακριτικό γιλέκο.

28. 29. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)

Στους σταθμούς αυτούς, που προσδιορίζονται από τις πινακίδες που φαίνονται στο Παράρτημα I, οι κριτές πρέπει απλά να σφραγίσουν ή/και να υπογράψουν το καρνέ αμέσως μόλις τους το παραδώσει το πλήρωμα, χωρίς να αναφέρουν την ώρα διέλευσης.

29. 30. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)**29.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

Στους σταθμούς αυτούς οι κριτές σημειώνουν στο καρνέ την ώρα επίδοσής του. Η εγγραφή του χρόνου θα γίνει σε ολοκληρωμένα λεπτά.

29.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΦΡΑΓΙΣΗΣ

29.2.1 Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει τη στιγμή που το αυτοκίνητο περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του σταθμού ελέγχου χρόνου.

29.2.2 Μεταξύ της πινακίδας εισόδου στην περιοχή και του σταθμού ελέγχου, απαγορεύεται στο πλήρωμα να σταματήσει για οποιονδήποτε λόγο ή να κινείται αφύσικα αργά.

29.2.3 Η ακριβής χρονομέτρηση και η ώρα σφράγισης του

καρνέ μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν τα 2 μέλη του πληρώματος και το αυτοκίνητό τους βρίσκονται μέσα στην περιοχή του σταθμού ελέγχου και σε άμεση οπτική επαφή με το τραπέζι του σταθμού.

- 29.2.4** Η ώρα σφράγισης ανταποκρίνεται ακριβώς στο λεπτό που ένα μέλος του πληρώματος παραδίδει το καρνέ στον κατάλληλο κριτή.
- 29.2.5** Τότε ο κριτής γράφει στο καρνέ με το χέρι ή με εκτυπωτικό μηχάνημα την πραγματική ώρα παράδοσης και τίποτα άλλο.
- 29.2.6** Η ιδανική ώρα σφράγισης είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον χρόνο που επιτρέπεται για να καλυφθεί η επί μέρους διαδρομή στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται με ακρίβεια λεπτού.
- 29.2.7** Η ιδανική ώρα σφράγισης είναι αποκλειστική ευθύνη μόνο των πληρωμάτων τα οποία επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονόμετρο που βρίσκεται στο τραπέζι του σταθμού. Οι κριτές δεν μπορούν να πληροφορήσουν τους αγωνιζόμενους για τον ιδανικό τους χρόνο σφράγισης.
- 29.2.8** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή προάφιξης εφόσον η ώρα εισόδου του αυτοκινήτου στην περιοχή του σταθμού ελέγχου αντιστοιχεί στην εξέλιξη (διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του προηγούμενου λεπτού.
- 29.2.9** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή καθυστέρησης εφόσον η ώρα παράδοσης του καρνέ στον αρμόδιο κριτή ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης.
- 29.2.10** Κάθε διαφορά μεταξύ της πραγματικής ώρας και της ιδανικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή όπως παρακάτω:
- για καθυστέρηση: 10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού
 - για προάφιξη: 60 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού.
- 29.2.11** Υπό τον όρο ότι αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα ή σε μεταγενέστερο δελτίο πληροφοριών, ο οργανωτής μπορεί να επιτρέψει την προάφιξη σε σταθμούς ελέγχου χρόνου χωρίς την επιβολή οποιασδήποτε ποινής. Σε αυτή την περίπτωση, ο χρόνος που θα γραφτεί στο καρνέ θα είναι ο προβλεπόμενος χρόνος του αγώνα και όχι ο πραγματικός.
- 29.2.12** Εάν αποδειχτεί ότι ένα πλήρωμα δεν ακολούθησε τους κανονισμούς της διαδικασίας σφράγισης, ο επικεφαλής κριτής του σταθμού πρέπει να κάνει γραπτή αναφορά που θα σταλεί αμέσως στον αλυτάρχη.
- 29.3 ΣΕΧ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ**
Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από σταθμό αφετηρίας για ειδική διαδρομή, πρέπει να ακολουθείται η παρακάτω διαδικασία:
- 29.3.1** Στον ΣΕΧ που βρίσκεται στο τέλος της επί μέρους διαδρομής, ο αρμόδιος κριτής θα γράψει στο καρνέ **και** την ώρα άφιξης του πληρώματος, και την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης για την ειδική διαδρομή. Πρέπει να υπολογιστεί ένα κενό χρόνου 3' λεπτών για να μπορέσει το πλήρωμα να ετοιμασθεί για την εκκίνηση και να έρθει στη γραμμή εκκίνησης. ~~από όπου και αρχίζει η διαδικασία εκκίνησης. Η ώρα εκκίνησης της ειδικής θα είναι πλέον η ώρα εκκίνησης για την επόμενη διαδρομή.~~
- 29.3.2** Εάν δύο ή περισσότερα αυτοκίνητα εισέλθουν σε έναν ΣΕΧ στο ίδιο λεπτό τότε ο προτεινόμενος χρόνος εκκίνησης για αυτή την ειδική θα είναι με τη σειρά της αντίστοιχης άφιξής τους (των δύο ή περισσότερων αυτοκινήτων) στον προηγούμενο ΣΕΧ. Εάν οι χρόνοι άφιξης στον προηγούμενο ΣΕΧ είναι ίδιοι, τότε θα ληφθούν υπόψη οι χρόνοι άφιξης του ΣΕΧ που προηγείται αυτού, κοκ.

29.3.3 Αμέσως μετά τη σφράγιση **Αφού κτυπήσει χρόνο** στον ΣΕΧ το πλήρωμα πρέπει να κατευθυνθεί στον σταθμό αφετηρίας της ειδικής διαδρομής. Ο αρμόδιος κριτής αυτού του σταθμού, γράφει στην κάρτα της ειδικής διαδρομής την προβλεπόμενη ώρα εκκίνησης, η οποία, φυσιολογικά ανταποκρίνεται στην ήδη προβλεφθείσα ώρα εκκίνησης για την επί μέρους διαδρομή. Στη συνέχεια θα δώσει την εκκίνηση στο **από όπου θα εκκινήσει το** πλήρωμα σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

29.3.4 Εάν υπάρχει **υπάρξει** διαφορά μεταξύ των δύο εγγράφων, **της προτεινόμενης και της πραγματικής ώρας εκκίνησης** επικρατέστερη είναι η ώρα που έγραψε ο κριτής στην αφετηρία της ειδικής διαδρομής, εκτός αν οι αγωνοδίκες αποφασίσουν διαφορετικά.

29.3.5 **Η ώρα εκκίνησης της ειδικής θα είναι πλέον η ώρα εκκίνησης για το επόμενο τμήμα διαδρομής.**

30. 34 ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

30.1 ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Κάθε καθυστέρηση που υπερβαίνει τα **45 30** λεπτά του ιδανικού χρόνου μεταξύ δύο ΣΕΧ, ή ~~καθυστέρηση που υπερβαίνει τα 30 λεπτά~~ στον τερματισμό κάθε τμήματος ή/και Μέρας του αγώνα, ~~καθώς επίσης συνολική καθυστέρηση που υπερβαίνει τα 60 λεπτά σε ολόκληρο τον αγώνα~~, θα έχει σαν αποτέλεσμα να αποκλειστεί ο συγκεκριμένος αγωνιζόμενος από τον αλυτάρχη. Παρόλα αυτά, το πλήρωμα μπορεί να επανεκκινήσει σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στο αντίστοιχο Πρωτάθλημα, εάν εφαρμόζεται. Για τον υπολογισμό αυτού του αποκλεισμού λαμβάνεται υπόψη ο πραγματικός χρόνος και όχι ο χρόνος των ποινών (10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό).

30.2 ΠΡΟΑΦΙΞΗ

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται στα πληρώματα να μειώσουν με την προάφιξη την καθυστέρηση που επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.

30.3 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

Ο αποκλεισμός λόγω υπέρβασης της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης μπορεί να ανακοινωθεί μόνο στο τέλος ενός τμήματος ή στο τέλος μιας Μέρας.

31. 32. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

31.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

31.1.1 Κατά την άφιξή τους στους σταθμούς ανασυγκρότησης τα πληρώματα θα λάβουν οδηγίες για την ώρα εκκίνησης τους. Στη συνέχεια θα οδηγήσουν τα αυτοκίνητα τους χωρίς καθυστέρηση κατευθυνθαιαν στο parc fermé, όπου οι κινητήρες πρέπει να σβήσουν και τα πληρώματα πρέπει να αποχωρήσουν.

31.1.2 Όταν η ανασυγκρότηση δεν υπερβαίνει τα 15 λεπτά τα πληρώματα μπορούν να παραμείνουν στον χώρο αυτής της ανασυγκρότησης.

31.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Μετά από ανασυγκρότηση κατά τη διάρκεια μιας Μέρας, τα αυτοκίνητα θα **επαν**εκκινήσουν με τη σειρά ~~που~~ εκκίνησαν **άφιξης** στο προηγούμενο τμήμα.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

32. 33. ΓΕΝΙΚΑ

32.1 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Η χρονομέτρηση στις ειδικές διαδρομές θα γίνει στο δευτερόλεπτο. Παρόλα αυτά, η χρονομέτρηση στο δέκατο του δευτερολέπτου επιτρέπεται για όλα τα ράλλυ που

μετρούν σε ένα Πρωτάθλημα.

32.2 ΜΕΓΙΣΤΗ ΜΩΤ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Η μέγιστη ωριαία ταχύτητα που επιτρέπεται στις ειδικές διαδρομές δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 130 χλμ/ω.

32.3 ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων τους, η είσοδος των Παρατηρητών στις ειδικές διαδρομές θα γίνεται το αργότερο 30 λεπτά πριν την εκκίνηση του τελευταίου πλοηγού (No 0), αν και ο Επικεφαλής Ασφαλείας της FIA μπορεί να εισέλθει στις ειδικές διαδρομές και αργότερα. Εάν τους πιάσει το πλοηγό 0 την ώρα που βρίσκονται στην ειδική, πρέπει να σταματήσουν, να παρκάρουν και να περιμένουν να περάσει και ο ουραγός πριν συνεχίσουν.

33. 34- ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

33.1 ΑΦΕΤΗΡΙΑ

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

33.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

33.2.1 Η διαδικασία εκκίνησης με ηλεκτρονικό τρόπο θα είναι πλήρως ορατή στο πλήρωμα από τη γραμμή εκκίνησης και μπορεί να επιδεικνύεται είτε με ρολόι αντίστροφης μέτρησης ή/και με σύστημα διαδοχικής σειράς φώτων. Σε οποιαδήποτε περίπτωση από τις δύο, το σύστημα πρέπει να περιγράφεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

33.2.2 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 (jump start).

33.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

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

33.4 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

33.4.1 Σε περίπτωση καθυστέρησης εκκίνησης που οφείλεται στο πλήρωμα ο κριτής θα γράψει στο καρνέ νέα ώρα και η ποινή που θα επιβληθεί θα είναι ένα λεπτό για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης.

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

33.4.3 Κάθε αυτοκίνητο που δεν είναι σε θέση να εκκινήσει από τη γραμμή εκκίνησης μέσα στο διάστημα των 20 δευτερολέπτων που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης, θα αποκλείεται και θα απομακρύνεται αμέσως σε ασφαλή θέση.

33.5 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Όταν η διεξαγωγή μιας ειδικής καθυστερήσει πάνω από 20 λεπτά πρέπει να περάσει τουλάχιστον ένα πλοηγό που θα είναι εφοδιασμένο με μέσα ενημέρωσης για το κοινό, πριν ξεκινήσει το επόμενο αγωνιστικό, ώστε να ειδοποιήσει το κοινό ότι η ειδική πρόκειται να επανεκκινήσει. Εναλλακτικά η ειδική θα σταματήσει.

33.6 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.

34.7 ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΞΥ ΕΚΚΙΝΗΣΕΩΝ

Το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων στις ειδικές διαδρομές πρέπει να ακολουθεί τις ίδιες διατάξεις που προβλέπονται για την εκκίνηση της Μέρας.

34. 35- ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

34.1 ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ο τερματισμός των ειδικών διαδρομών **πρέπει να** γίνεται με φορά (flying). Απαγορεύεται η στάση μεταξύ της κίτρινης προειδοποιητικής πινακίδας και της πινακίδας ΣΤΟΠ και κάθε παράβαση θα αναφερθεί στους αγωνοδίκες. Η χρονομέτρηση γίνεται στη γραμμή τερματισμού με τη χρήση ηλεκτρονικού φωτοκύτταρου ή χρονομέτρου που πρέπει να έχει εκτυπωτικό μηχανισμό, υποστηριζόμενου από εφεδρικά χρονομετρα χεριός. Στον τερματισμό (flying) των ειδικών διαδρομών **Ο** χρονομέτρης πρέπει να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο με τη γραμμή τερματισμού, η οποία σημαίνεται με πινακίδα που φέρει καρρό σημαία σε κόκκινο φόντο.

34.2 ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟΠ

Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιαστεί στον σταθμό ελέγχου Στοπ που σηματοδοτείται με κόκκινη πινακίδα ΣΤΟΠ, για να γίνει η εγγραφή του χρόνου τερματισμού του στο καρνέ (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα και όπου εφαρμόζεται, δέκατα του δευτερολέπτου). Αν οι χρονομέτρης δεν μπορούν να μεταδώσουν αμέσως την ακριβή ώρα τερματισμού στους κριτές του Στοπ, οι τελευταίοι **θα μπορούν να** σφραγίσουν μόνο την κάρτα του πληρώματος και η εγγραφή του χρόνου θα πραγματοποιηθεί στη επόμενη ουδέτερη ζώνη ή στον επόμενο σταθμό ανασυγκρότησης.

35. 36- ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Εάν για οποιονδήποτε λόγο διακοπεί ή σταματήσει η διεξαγωγή μιας ειδικής διαδρομής, οι αγωνοδίκες μπορούν να δώσουν σε κάθε πλήρωμα που επιρρεάστηκε τον χρόνο που θεωρούν ως πιο δίκαιο. Μολαταύτα, κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή της ειδικής σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον πραγματικό χρόνο που έκανε, αν έκανε.

36. 37- ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

36.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Κατά τη διάρκεια των ειδικών διαδρομών **Οποτεδήποτε ένα αυτοκίνητο κινείται σε ειδική διαδρομή** το πλήρωμα πρέπει να φορά αναγνωρισμένα κράνη, ζώνες ασφαλείας και όλο τον απαιτούμενο ρουχισμό και εξοπλισμό ασφαλείας, όπως προβλέπεται από το Παράρτημα L Κεφάλαιο III - Εξοπλισμός οδηγών **και να έχει δεμένες τις ζώνες ασφαλείας.**

36.2 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK

36.2.1 Κάθε road book πρέπει να περιλαμβάνει, σαν οπισθόφυλλο, σε διάσταση A4 (διπλωμένο), ένα κόκκινο σήμα "SOS" και από τη μέση πλευρά ένα πράσινο "OK".

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

36.2.3 Κάθε πλήρωμα που του επιδεικνύεται το κόκκινο SOS ή δει 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 σταματήσουν όλα τα αυτοκίνητα που ακολουθούν. Το δεύτερο αυτοκίνητο που θα φτάσει στο σημείο του ατυχήματος θα προχωρήσει για να

ενημερώσει τον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο κριτή. Τα επόμενα αυτοκίνητα θα ανοίξουν τον δρόμο για να πλησιάσουν τα αυτοκίνητα άμεσης βοήθειας.

~~Κάθε πλήρωμα που είναι σε θέση να συμμορφωθεί αλλά δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον κανόνα, θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες.~~

36.2.4 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.

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

36.2.6 Κάθε πλήρωμα που είναι σε θέση να συμμορφωθεί αλλά δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον κανόνα, θα αναφερθεί στον αλυτάρχη.

36.2.7 Το road book πρέπει να περιλαμβάνει μια σελίδα που να αναφέρει τη διαδικασία ατυχήματος.

36.2.8 Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει από ένα 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.

36.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Αν ένα πλήρωμα αναμειχθεί σε ατύχημα όπου τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο συγκεκριμένος οδηγός ή ο συνοδηγός πρέπει να αναφέρει το γεγονός στον επόμενο ενδιάμεσο που αναφέρεται στο 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 ακολουθήσουν σχετικά με τα ατυχήματα. ~~Αυτοί οι νόμοι πρέπει να περιληφθούν επιγραμματικά στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.~~

36.4 ΚΟΚΚΙΝΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

36.4.1 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 50μ. πριν το αυτοκίνητο, ώστε να προειδοποιεί τους οδηγούς που ακολουθούν. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται μπορεί να επιβληθεί ποινή, στην κρίση των αγωνοδικών.

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

36.5 ΧΡΗΣΗ ΚΙΤΡΙΝΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

36.5.1 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 και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων ασφαλείας άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία που προηγούνται του ατυχήματος. Μη συμμόρφωση με αυτόν τον κανόνα θα επιφέρει ποινή στην κρίση των αγωνοδικών.

36.5.2 Το πλήρωμα στο οποίο επιδείχθηκε η κίτρινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την ειδική, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ~~ως~~ όπως αναφέρονται στο άρθρο 36.35.

36.5.3 Η κίτρινη σημαία θα επιδεικνύεται στα πληρώματα μόνο μετά από εντολή του αλυτάρχη. Η κίτρινη σημαία μπορεί να επιδεικνύεται μόνο από κριτή που φορά το διακριτικό γιλέκο, κατά προτίμηση στο χρώμα που συνιστάται στο Παράρτημα Η, επάνω στο οποίο φαίνεται το σήμα του ενδιαμέσου (κεραυνός). Ο χρόνος επίδειξης της σημαίας θα καταγράφεται και θα γνωστοποιείται στους

αγωνοδίκες από τον αλυτάρχη.

36.5.4 Εκτός από την κίτρινη σημαία καμία άλλη σημαία δεν επιτρέπεται να επιδεικνύεται σε οποιοδήποτε σημείο της ειδικής διαδρομής.

36.5.5 Η κίτρινη σημαία πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε σημείο με ενδιάμεσο κριτή (τοποθετημένος περίπου κάθε 5χλμ).

36.5.6 Σε μία υπερείδικη επιτρέπεται η χρήση διαφορετικού συστήματος σηματοδότησης (πχ αναβοσβύνονται φώτα). Πλήρεις λεπτομέρειες πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

36.6 ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΟ ΓΙΑ ΙΑΤΡΙΚΟ ΣΚΟΠΟ

Στους αγώνες των Πρωταθλημάτων της FIA απαιτείται ελικόπτερο όταν η διαδρομή (οδικώς) μεταξύ του μακρύτερου σημείου μίας ειδικής και του κοντινότερου νοσοκομείου είναι 1 1/2 ώρα ή περισσότερο.

36.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗΣ

Στους αγώνες των Τοπικών Πρωταθλημάτων της FIA όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν σύστημα ανίχνευσης για την ασφάλεια. Η τοποθέτηση θα ελεγχθεί στον τεχνικό έλεγχο. Οι οδηγίες που αφορούν την παραλαβή, τοποθέτηση και επιστροφή θα ανακοινωθούν από κάθε οργανωτή.

Για τους αγώνες των Κυπέλλων της FIA, η χρήση συστήματος ανίχνευσης συνιστάται σθεναρά.

37. 38- ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

37.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

37.1.1 Όταν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα εκκινούν ταυτόχρονα οι ~~δρόμοι στο~~ κάθε σημείο της εκκίνησης στο σχεδιασμό της πίστας πρέπει να συγκλείνουν μεταξύ τους είναι παρόμοιο. Για κάθε αυτοκίνητο πρέπει να ισχύει η ίδια διαδικασία εκκίνησης. Επιτρέπεται η μετακίνηση (ρύθμιση της απόστασης) της γραμμής εκκίνησης για τα αυτοκίνητα ώστε να εξισώνεται το μήκος της ειδικής από τα διάφορα σημεία εκκίνησης.

37.1.2 Η ~~οργάνωση~~ διεξαγωγή υπερείδικής διαδρομής είναι προαιρετική.

37.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Ο ειδικός κανονισμός που αφορά τη διεξαγωγή μιας υπερείδικης, τη σειρά εκκίνησης και το διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων πρέπει να περιλαμβάνεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

37.3 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

37.3.1 Πρέπει να σταλεί ξεχωριστό σχέδιο ασφαλείας στη FIA, που να είναι σύμφωνο με το στάνταρ σχέδιο ασφαλείας, ώστε να εγκριθεί από τους παρατηρητές που έχουν οριστεί για τον αγώνα.

37.3.2 Πρέπει να χρησιμοποιηθούν κίτρινες σημαίες για να επιδειχθούν από τους κριτές ή κίτρινα φώτα, ώστε να ειδοποιηθούν τα πληρώματα είτε να σταματήσουν είτε να πάνε πιο σιγά. Βλέπε επίσης άρθρο 36.5.6

37.3.3 Για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια, το αυτοκίνητο ενός πληρώματος που δεν κατάφερε να τερματίσει την ειδική μπορεί να μεταφερθεί στον τερματισμό της ειδικής από τους οργανωτές.

38.4 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

~~Η σειρά εκκίνησης και τα διαστήματα μεταξύ των εκκινήσεων αφήνεται τελείως στην ευχέρεια των Οργανωτών. Πα' όλα αυτά, η διαδικασία πρέπει να αναφέρεται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό ή σε δελτίο πληροφοριών.~~

PARC FERME (ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)**38. 39. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ PARC FERME****38.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε καθεστώς parc fermé:

- 38.1.1** Από τη στιγμή που εισέρχονται σε ανασυγκρότηση ή χώρο τερματισμού της Μέρας, μέχρι την αναχώρησή τους απ' αυτούς.
- 38.1.2** Από τη στιγμή που εισέρχονται σε σταθμό ελέγχου, μέχρι την αναχώρησή τους απ' αυτούς.
- 38.1.3** Από την άφιξή τους στον τερματισμό του αγώνα μέχρι να επιτρέψουν οι αγωνοδίκες τη λήξη του parc fermé.

38.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ PARC FERME

- 38.2.1** Μόλις σταματήσουν το αυτοκίνητό τους στο parc fermé οι οδηγοί πρέπει να σβήσουν τον κινητήρα και το πλήρωμα πρέπει να εγκαταλείψει το parc fermé. Κανένας άλλος, εκτός από τα άτομα της οργάνωσης που εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα δεν επιτρέπεται να βρίσκεται στο parc fermé.
- 38.2.2** Τα πλήρωμα επιτρέπεται να εισέλθουν στο parc fermé 10 λεπτά πριν την ώρα αναχώρησής τους.

38.3 ΩΘΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΜΕΣΑ ΣΤΟ PARC FERME

Μόνο τα στελέχη της οργάνωσης που εκτελούν καθήκοντα ή/και τα μέλη του πληρώματος επιτρέπεται να σπρώξουν ένα διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο μέσα σε ένα parc fermé.

38.4 40. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΤΟ PARC FERME**40.1 ΕΝΤΟΛΗ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ**

- 38.4.1** Εάν οι τεχνικοί έφοροι του αγώνα κρίνουν ότι ένα αυτοκίνητο βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση και η ασφάλειά του μπορεί να επηρεαστεί, το αυτοκίνητο πρέπει **μπορεί** να επισκευαστεί **στο parc fermé** με την παρουσία τεχνικού εφόρου.
- 38.4.2** **Με την επίθεση αρμοδίου κριτή ή τεχνικού εφόρου, το πλήρωμα, με τη βοήθεια 3 ατόμων το πολύ, μπορεί να αντικαταστήσει το παράθυρο(α).**
- 38.4.3** Εάν ο χρόνος που θα χρειασθεί για να **ολοκληρωθούν οι παραπάνω επισκευές** έχει σαν αποτέλεσμα την οποιαδήποτε καθυστέρηση πέρα της αρχικά προγραμματισμένης ώρας εκκίνησης, μετά την **ολοκλήρωση της** επισκευής θα δοθεί στο πλήρωμα νέα ώρα εκκίνησης και θα του επιβληθεί ποινή που είναι 1 λεπτό για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού.

40.2 ΑΛΛΑΓΗ ΠΑΡΑΘΥΡΟΥ(ΩΝ)

- 40.2.1** Ενώ βρίσκεται στο parc fermé και με την επίθεση αρμοδίου κριτή ή τεχνικού εφόρου, το πλήρωμα, με τη βοήθεια 3 ατόμων το πολύ, μπορεί να αντικαταστήσει το παράθυρο(α). Αυτές οι επεμβάσεις πρέπει να έχουν τελειώσει πριν από την ώρα εκκίνησης, διαφορετικά θα επιβληθεί ποινή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 40.1.2.
- 40.2.2** Εάν, προκειμένου να αντικατασταθεί το(τα) παράθυρο(α) πρέπει να ισιωθεί το αμάξωμα ή/και ο κλωβός ασφαλείας, θα εφαρμοστεί το άρθρο 40.1.2.

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ**39. 41. ΤΕΛΕΤΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ**

Μπορεί να οργανωθεί τελετή εκκίνησης με σκοπό **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 της **οποιασδήποτε** τελετής πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό. 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 1ης Μέρας, στον καθορισμένο του χρόνο, υπό τον όρο ότι οι αγωνοδίκες θα ενημερωθούν στην 1η 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.

40. 42. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ**40.1 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Πριν την εκκίνηση, οι οργανωτές μπορούν να συγκεντρώσουν όλα τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα σε ένα χώρο εκκίνησης, στον οποίο τα αυτοκίνητα πρέπει να οδηγηθούν 4 ώρες το πολύ πριν την εκκίνηση, σύμφωνα με όσα αναφέρονται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό. Οι αποκλειστικά χρηματικές ποινές που θα επιβληθούν για καθυστερημένη άφιξη στον χώρο εκκίνησης, πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

40.2 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΡΑΣ

Σε κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει περισσότερο από **45' 30'** λεπτά στην εκκίνηση μίας Μέρας θα απαγορευτεί η εκκίνηση αυτή τη Μέρα.

41. 43. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ**41.1 ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ 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.**

Η σειρά εκκίνησης για τη 2η Μέρα και όπου ισχύει για την 3η Μέρα, θα βασίζεται στην κατάταξη της τελευταίας ειδικής της προηγούμενης Μέρας, εκτός από Υπεριδική διαδρομή, όταν αυτή είναι η τελευταία ειδική της προηγούμενης Μέρας.

41.2 ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ

Για λόγους ασφαλείας, **οι Αγωνοδίκες ο αλυτάρχης, και εφόσον είναι σε γνώση οι αγωνοδίκες,** έχει το δικαίωμα, να αλλάξει τη σειρά εκκίνησης των οδηγών ή να αλλάξει το χρονικό διάστημα εκκίνησης μεταξύ αυτοκινήτων, σύμφωνα με το άρθρο 141 του ΔΑΚ.

41.3 ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Στην εκκίνηση κάθε Μέρας οι οργανωτές θα προγραμματίσουν τις εκκινήσεις των διαγωνιζόμενων αυτοκινήτων με διάστημα τουλάχιστον ενός λεπτού.

SERVICE (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ)**42. 44. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ SERVICE****42.1 ΕΚΤΕΛΕΣΗ SERVICE**

- 42.1.1** Από τον 1ο ΣΕΧ και μετά, ένα αυτοκίνητο επιτρέπεται να δεχθεί εξωτερική βοήθεια μόνο στα service park.
- 42.1.2** **Μολαταύτα, το** πλήρωμα, χρησιμοποιώντας μόνο τα μέσα που έχει μαζί του στο αυτοκίνητο, και χωρίς εξωτερική φυσική βοήθεια, μπορεί να κάνει σέρβις στο αυτοκίνητό του, σε οποιοδήποτε στιγμή εκτός από τις περιπτώσεις όπου το σέρβις απαγορεύεται ρητά.

42.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ & ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΟ SERVICE

- 42.2.1** Η παρουσία προσωπικού ή οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο της ομάδας (συμπεριλαμβανομένου και του ελικοπτέρου), **απαγορεύεται** σε απόσταση ενός χιλιομέτρου από το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητό του, **απαγορεύεται**, εκτός:
- Στα service parks και ένα άτομο της ομάδας, για κάθε αυτοκίνητο, που θα βοηθήσει σε προγραμματισμένους χώρους πλουσίματος του αυτοκινήτου.
 - **Στους χώρους ανεφοδιασμού**
 - Σε ένα άτομο της ομάδας, για κάθε αυτοκίνητο,

που θα βοηθήσει σε προγραμματισμένους **σε επίσημους** χώρους πλυσίματος του αυτοκινήτου

- Όπου επιτρέπεται με δελτίο πληροφοριών.
- Στις ειδικές διαδρομές, (από την κίτρινη πινακίδα στην αρχή του ΣΕΧ μέχρι την πινακίδα ΣΤΟΠ, στον τερματισμό της ειδικής διαδρομής).
- ~~Στις περιπτώσεις όπου τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα περιμένουν στους ΣΕΧ εισόδου σε ανασυγκρότηση, σε χώρους αναμονής, ή service parks ή όντας μέσα σε χώρους ανασυγκρότησης ή χώρους αναμονής, όπου όμως η παράδοση φαγητού, ποτού, ρουχισμού και η ανταλλαγή πληροφοριών (data card, road book κλπ) από και προς το πλήρωμα επιτρέπεται.~~
- Στο διάστημα που τα αυτοκίνητα είναι σε ~~parc fermé~~ **χώρο αναμονής**.
- Όταν τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα ακολουθώντας τη διαδρομή που περιγράφεται στο road book, είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τον ίδιο δρόμο(ους) με τα άτομα της ομάδας τους, υπό τον όρο ότι δεν θα σταματήσουν στο ίδιο σημείο την ίδια χρονική στιγμή.

42.2.2 Η παράδοση φαγητού, ποτού, ρουχισμού και η ανταλλαγή πληροφοριών (κάρτα δεδομένων, road book κλπ) από και προς το πλήρωμα επιτρέπεται στα service park ή στη διάρκεια που τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε χώρο αναμονής.

43. 45. SERVICE PARK

45.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ SERVICE PARK

Τα service park επισημαίνονται στο ωράριο του αγώνα με Σταθμό Ελέγχου Χρόνου στην είσοδο και έξοδο. (Τα 25μ που αναφέρονται στο Παράρτημα I θα μειωθούν σε 5μ).

43.1 45.2 ΩΡΑΡΙΑ ΤΩΝ SERVICE PARK

Το ωράριο κάθε αυτοκινήτου στο service park είναι το παρακάτω:

- 43.1.1** 10' λεπτά πριν την 1η ΕΔ κάθε Μέρα
- Δεν είναι υποχρεωτικό για την 1η Μέρα, εκτός αν έπεται από μια αγωνιστική εκδήλωση και βραδινό parc fermé.
 - Στο parc fermé μπορεί να γίνουν τεχνικοί έλεγχοι.
- 43.1.2** 20' λεπτά μεταξύ 2 ομάδων ειδικών διαδρομών
- 43.1.3** 45' λεπτά στο τέλος της 1ης Μέρα
- 43.1.4** 10' λεπτά πριν τον τερματισμό του αγώνα, στην ευχέρεια του οργανωτή.

43.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ SERVICE PARK

Τα service park επισημαίνονται στο ωράριο του αγώνα με Σταθμό Ελέγχου Χρόνου στην είσοδο και έξοδο. (Τα 25μ που αναφέρονται στο Παράρτημα I θα μειωθούν σε 5μ).

43.3 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ SERVICE PARK

Η ταχύτητα των αυτοκινήτων μέσα στα service park απαγορεύεται να ξεπερνάει τα 30 χλμ/ώρα. Μη συμμόρφωση με αυτό το όριο ταχύτητας θα επιφέρει ποινή από τους αγωνοδίκες.

44. 46. ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARK

44.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ SERVICE

Κάθε συμμετέχον αυτοκίνητο που παίρνει εκκίνηση στον αγώνα μπορεί να χρησιμοποιήσει 2 αυτοκίνητα σέρβις το πολύ σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Αυτά τα αυτοκίνητα θα αναγνωρίζονται από τις πινακίδες Service με τις οποίες θα τα εφοδιάσει ο οργανωτής και οι οποίες πρέπει να είναι τοποθετημένες σε συγκεκριμένα σημεία.

44.2 ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (AUXILIARY)

Τα άλλα βοηθητικά οχήματα των ομάδων θα αναγνωρίζονται από τις πινακίδες «Auxiliary» που θα τα εφοδιάσει ο

οργανωτής.

Όπου το επιτρέπει ο χώρος οι οργανωτές μπορούν να επιτρέψουν στα βοηθητικά οχήματα να παρκάρουν δίπλα στα αυτοκίνητα service τους που γίνονται δεκτά στα service park.

Όπου δεν υπάρχει αρκετός χώρος οι οργανωτές θα προβλέψουν ειδικό χώρο στάθμευσης για τα βοηθητικά αυτοκίνητα σε άμεση επαφή με το service park.

45. 47. ΑΔΕΙΑΣΜΑ ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ή/και ΓΕΜΙΣΜΑ ΤΟΥ ΣΤΟ SERVICE PARK

Όταν, σαν μέρος του σέρβις, κριθεί απαραίτητο (π.χ. η αλλαγή δεξαμενής καυσίμου ή αντλίας), το άδειασμα ή/και το γέμισμα επιτρέπεται σε ένα service park με τους παρακάτω όρους:

- Οι εργασίες θα γίνουν υπό την επίβλεψη κριτή **με γνώση των οργανωτών**.
- **Στον χώρο θα βρίσκεται πυροσβεστήρας με χειριστή έτοιμο να παρέμβει**
- Κατά την ώρα του αδειάσματος / γεμίσματος δεν θα γίνεται άλλη εργασία πάνω στο αυτοκίνητο,
- Περιμετρικά του αυτοκινήτου θα υπάρχει ένας επαρκής χώρος ασφαλείας,
- Στο αυτοκίνητο θα προστεθεί μόνο το απαραίτητο καύσιμο για να φτάσει στην αμέσως επόμενη ζώνη ανεφοδιασμού.

46. 48. FLEXISERVICE – 45'

46.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το flexiservice των 45 λεπτών επιτρέπει τη μετακίνηση του διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου από το parc fermé σε γειτονικό service park που συνδέεται με το parc fermé με κοινή οριοθέτηση και με **κοινούς** ΣΕΧ εισόδου και εξόδου.

46.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ FLEXISERVICE ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΑ

- 48.2.1** Για τη λειτουργία του 45λεπτου flexi service τα πληρώματα θα εισέλθουν στο parc fermé στον καθορισμένο χρόνο (άρθρο 30.2.11 του παρόντος κανονισμού)
- 46.2.2** Τα πληρώματα τότε μπορούν είτε να εισέλθουν στο service park είτε να αφήσουν το αυτοκίνητό τους στο parc fermé.
- 46.2.3** Το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο μπορεί να οδηγηθεί από ένα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του συμμετέχοντα, μόνο μία φορά από το parc fermé στο service park και αντίστροφα, ακολουθώντας τους κανονισμούς εγγραφής χρόνου στο καρνέ και αντίστοιχων ποινών.
- 46.2.4** Τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα μπορούν να επιστρέψουν στο parc fermé πριν λήξει ο χρόνος των 45 λεπτών, χωρίς ποινή.
- 46.2.5** Ο λειτουργικός χρόνος του flexi service, που αρχίζει από την ώρα άφιξης του πρώτου αυτοκινήτου στο parc fermé, είναι στην κρίση του οργανωτή, αλλά πρέπει να αναφέρεται στο ωράριο του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 51 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ ΡΑΛΛΥ (ΠΠΡ)

51. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) (μακρινοί χώροι service)

51.1 ΓΕΝΙΚΑ

Μπορούν να οργανωθούν RSZ, τα οποία πρέπει:

- Να ακολουθούν τις αποστάσεις των ειδικών που αναφέρονται στο Παράρτημα V (του ΠΠΡ).
- Να ορίζονται με ΣΕΧ στην είσοδο και έξοδο.
- Να μην υπερβαίνουν τα 15 λεπτά για κάθε αυτοκίνητο.
- Να επιτρέπουν αλλαγή ελαστικών και οποιοδήποτε service, σύμφωνα με το άρθρο 51.3 (του ΠΠΡ)
- Να υπάρχει τεχνική ζώνη 3' λεπτών πριν την είσοδο στον

ΣΕΧ.

- Να υπάρχει χώρος μαρκαρίσματος ελαστικών μετά την έξοδο από τον ΣΕΧ.
- Να επιτρέπεται η είσοδος μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό, όπως αναφέρεται στο άρθρο 51.2 (του ΠΠΡ), σε άτομα της οργάνωσης και στα ΜΜΕ που φέρουν τα κατάλληλα πάσα.
- Για να προωθήσουν οι οργανωτές τον αγώνα συνιστάται να οργανώνουν το RSZ σε πόλεις ή κέντρα με πληθυσμό.

51.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

51.2.1 Σε ένα RSZ μπορούν να εργαστούν στο αυτοκίνητό (ά) τους οι παρακάτω:

- Για κάθε αυτοκίνητο, το πλήρωμα συν μέχρι 4 άτομα της ομάδας. Αυτά τα άτομα θα παραμένουν τα ίδια όσο το αυτοκίνητο είναι στο RSZ.
- Για συμμετέχοντες που έχουν FIA οδηγούς ή περισσότερες συμμετοχές από μία, το πλήρωμα συν μέχρι 4 άτομα της ομάδας για κάθε αυτοκίνητο. Αυτά τα άτομα μπορούν να εναλλάσσονται μεταξύ των αυτοκινήτων τους μέσα στο RSZ.

51.2.2 Στην περίπτωση των FIA 1 και FIA 3 τα περιβραχιόνια αναγνώρισης πρέπει να είναι ευδιάκριτα.

51.2.3 Οι χώροι αυτοί πρέπει να προγραμματίζονται έτσι ώστε το ίδιο προσωπικό να μπορεί να παρευρεθεί και στους χώρους αυτούς και στα service park όταν χρησιμοποιούν την προτεινόμενη διαδρομή που θα τους δοθεί. Ο ανεφοδιασμός των δοχείων για υγρά προς τους οδηγούς δεν θεωρείται σαν εργασία στο αυτοκίνητο.

51.3 ΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

51.3.1 Κατά τη διάρκεια που το αυτοκίνητο είναι στο RSZ επιτρέπονται τα παρακάτω:

- Η χρήση γρύλλων, βάσεων στήριξης σασσι (τρίποδα), ραμπών, μπουλονόκλειδων (wheel nut spanner), δυναμόκλειδων (torque wrench), χειροκίνητα εργαλεία και σκέτο νερό,
- Η χρήση μόνον εξοπλισμού ή εργαλείων και ανταλλακτικών που μεταφέρει το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο.
- Η χρήση εργαλείων που λειτουργούν με μπαταρία, συμπεριλαμβανομένου του απαραίτητου φωτισμού.
- Η προσθήκη σκέτου νερού στα συστήματα του αυτοκινήτου, για τα οποία επιτρέπεται η χρήση διάταξης πλήρωσης (π.χ. χωνί).
- Η χρήση εξοπλισμού εξαέρωσης φρένων.

51.3.2 Πρέπει να χρησιμοποιούνται προστατευτικά του δαπέδου.

51.3.3 Επιτρέπεται σε ένα διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο να είναι συνδεδεμένο μέσω καλωδίου με υπολογιστή, που θα είναι τοποθετημένος έξω από το RSZ. Το άτομο που θα τον χειρίζεται δεν είναι υποχρεωμένο να φέρει το ειδικό πάσο για το RSZ.

51.3.4 Η τοποθέτηση επιπλέον φώτων επιτρέπεται στα RSZ. Τα επιπλέον αυτά φώτα επιτρέπεται να μεταφέρονται με το αυτοκίνητο service.

51.4 ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΙΑ ΤΟ RSZ

Για κάθε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο οι οργανωτές θα εκδώσουν μια πινακίδα για το αυτοκίνητο που θα μεταφέρει τους μηχανικούς, τον επιτρεπτό εξοπλισμό και τα εργαλεία στον χώρο του RSZ.

ΟΙ ΠΑΡΑΚΑΤΩ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ ΝΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ??**51.5 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**

Ενώ το αγωνιστικό αυτοκίνητο είναι στο RSZ, οποιοσδήποτε εξοπλισμός, τροχοί και ελαστικά που μεταφέρονται με το αγωνιστικό μπορεί να παραμείνουν στο RSZ και να απομακρυνθούν από τους μηχανικούς, μετά την αναχώριση του αυτοκινήτου.

51.6 ΧΡΟΝΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟ RSZ

Οι μηχανικοί κάθε πληρώματος επιτρέπεται να εισέλθουν στο RSZ αφού πάρουν την άδεια του υπεύθυνου κριτή. Μόλις τελειώσει το service ενός αυτοκινήτου, οι μηχανικοί του πρέπει να εξέλθουν και να εισέλθουν πάλι αργότερα όταν θα "ξαναεπισκεφτεί" το αγωνιστικό το RSZ, με τους ίδιους όρους.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ**47. 49- ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ****47.1 ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Για την έκδοση των αποτελεσμάτων θα προστεθούν **όλοι** οι χρόνοι των ειδικών διαδρομών και όλες οι ποινές που επιβλήθηκαν στα τμήματα της διαδρομής, μαζί με οποιεσδήποτε άλλες ποινές που εκφράζονται σε χρόνο.

47.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Κατά τη διάρκεια του αγώνα οι κατατάξεις που θα ανακοινώνονται θα είναι οι παρακάτω:

47.2.1 Ανεπίσημες Κατατάξεις: διανέμονται από τον οργανωτή κατά τη διάρκεια της Μέρας.

47.2.2 Τμηματικές Ανεπίσημες Κατατάξεις: κατατάξεις που δημοσιεύονται στο τέλος της Μέρας.

47.2.3 Προσωρινή Τελική Κατάταξη: κατάταξη που δημοσιεύεται από τον οργανωτή στο τέλος του αγώνα.

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

47.2.5 Σε περίπτωση που καθυστερήσει η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων, πρέπει να αναρτηθεί η νέα ώρα ανακοίνωσης στον επίσημο(ους) πίνακα(ες) ανακοινώσεων.

47.3 ΙΣΟΒΑΘΜΙΑ ΣΕ ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Σε περίπτωση ισοπαλίας, ο αγωνιζόμενος που έκανε τον καλύτερο χρόνο στην 1η ειδική διαδρομή, που δεν είναι όμως υπερειδική, ανακηρύσσεται νικητής. Αν αυτό δεν αρκεί, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης 4ης ειδικής διαδρομής κλπ.

47.4 ΔΙΚΑΙΗ ΚΑΙ ΑΜΕΡΟΛΗΠΤΗ ΚΑΛΥΨΗ

Ο οργανωτής ενός αγώνα πρέπει να διασφαλίσει ότι οποιαδήποτε τηλεοπτική κάλυψη είναι δίκαιη και αμερόληπτη και ότι δεν παρουσιάζει λάθος τα αποτελέσματα του αγώνα.

48. 50- ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΗΣ**48.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ ή ΕΦΕΣΗΣ**

Όλες οι ενστάσεις ή/και οι εφέσεις υποβάλλονται σύμφωνα με **τους όρους των Κεφαλαίων XII και XIII** του ΔΑΚ.

48.2 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΕΝΣΤΑΣΗΣ

Το παράβολο ένστασης ορίζεται σε 500,00 ευρώ.

48.3 ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Αν η ένσταση απαιτεί την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση ενός ξεκάθαρα προσδιορισμένου τμήματος του αυτοκινήτου (κινητήρας, μετάδοση, διεύθυνση, σύστημα φρένων, ηλεκτρολογική εγκατάσταση, σασσι κλπ) ο ενιστάμενος πρέπει να καταθέσει ένα **κάθε** επιπλέον παράβολο ~~που~~ **πρέπει να** προβλέπεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του ραλλυ.

48.4 ΕΞΟΔΑ

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

48.4.2 Αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή και αν τα έξοδα που

έγιναν λόγω της ένστασης (τεχνικός έλεγχος, μεταφορά κλπ) είναι μεγαλύτερα από το ποσό που κατατέθηκε, η διαφορά επιβαρύνει τον ενιστάμενο. Σε αντίθετη περίπτωση αν τα έξοδα είναι λιγότερα θα του επιστραφεί η διαφορά.

48.5 ΕΦΕΣΕΙΣ

Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να ορίζει το παράβολο της εθνικής έφεσης.
Το παράβολο της διεθνούς έφεσης είναι 6000,00 ευρώ.

49. 51. ΠΡΑΚΤΙΚΑ & ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Κατά τη διάρκεια του αγώνα οι ενέργειες που θα γίνουν στις συνεδριάσεις των αγωνοδικών θα καταγράφονται σε πρακτικά. **Αυτά** τα πρακτικά, τα αποτελέσματα και η τελική αναφορά **και η Επίσημη Οριστική Κατάταξη** θα στέλνονται **ηλεκτρονικά** στη FIA μέσα σε 7 μέρες από τον τερματισμό του αγώνα.

50. 52. ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

50.1 ΤΕΛΕΤΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Το αγωνιστικό κομμάτι του ράλλυ θα τελειώσει στον ΣΕΧ ΙΝ που βρίσκεται στον χώρο αναμονής του τερματισμού.

50.2 ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή για όλους τους αγωνιζόμενους θα γίνει στη ράμπα, εκτός από τους πρώτους, δεύτερους και τρίτους στη γενική κατάταξη, για τους οποίους θα χρησιμοποιηθεί βάθρο ολυμπιακού τύπου. Εάν επιθυμεί ο οργανωτής μπορεί, το ίδιο απόγευμα, να οργανώσει μια κοινωνική συγκέντρωση με χορηγούς κλπ. Εάν πρέπει να παρευρεθούν πληρώματα, αυτό πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

51. 53. ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ FIA

51.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ

Κάθε οδηγός και κάθε συνοδηγός που κέρδισε ένα Πρωτάθλημα της FIA πρέπει να παρευρεθεί στην ετήσια τελετή απονομής της FIA

51.2 ΑΠΟΥΣΙΑ

Εκτός από λόγους ανωτέρας βίας, για κάθε απουσία θα επιβληθεί χρηματικό πρόστιμο από τη FIA.

ΚΑΥΣΙΜΑ – ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

52. 54. ΖΩΝΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

52.1 ΓΕΝΙΚΑ

52.1.1 Οι αγωνιζόμενοι μπορούν να ανεφοδιάζονται μόνο στις ζώνες ανεφοδιασμού ή στις μακρινές ζώνες ανεφοδιασμού που καθορίζονται στο road book από τους οργανωτές, εκτός από την περίπτωση που αναφέρεται στο Άρθρο 47 **45**.

52.1.2 **Ένα αυτοκίνητο μπορεί να σπρωχτεί έξω από τη ζώνη (ανεφοδιασμού) από το πλήρωμα, άτομα της οργάνωσης ή/και τους δύο μηχανικούς του χωρίς να του επιβληθεί ποινή.**

52.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

52.2.1 Μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού (ΖΑ) επιτρέπονται μόνο οι εργασίες που έχουν άμεση σχέση με τον ανεφοδιασμό του διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

52.2.2 Η ταχύτητα μέσα σε όλες τις ζώνες ανεφοδιασμού δεν πρέπει να ξεπερνά τα 5 χλμ/ω.

52.2.3 Συνιστάται οι μηχανικοί να φορούν άφλεκτες φόρμες.

52.2.4 Την ευθύνη του ανεφοδιασμού την έχει μόνο ο συμμετέχων.

52.2.5 Σε όλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού οι κινητήρες πρέπει να είναι σβηστοί.

52.2.6 Στη διάρκεια του ανεφοδιασμού συνιστάται το

πλήρωμα να μην είναι μέσα στο αυτοκίνητο. Αν όμως παραμείνει τότε δεν πρέπει να φορά ζώνες ασφαλείας.

52.2.7 Για να βοηθήσουν στη διαδικασία του ανεφοδιασμού και μόνο, επιτρέπεται η είσοδος σε αυτή τη ζώνη σε δύο άτομα του συνεργείου κάθε πληρώματος.

54.2.8 **Ένα αυτοκίνητο μπορεί να σπρωχτεί έξω από τη ζώνη (ανεφοδιασμού) από το πλήρωμα, άτομα της οργάνωσης ή/και τους δύο μηχανικούς του χωρίς να του επιβληθεί ποινή.**

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΤΡΟΧΟΙ

53. 55. ΓΕΝΙΚΑ

53.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ

Όλα τα ελαστικά πρέπει να είναι σύμφωνα με το παρόν άρθρο σε συνάρτηση με το Παράρτημα IV.

53.2 ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΚΑΛΟΥΠΙ

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν ελαστικά κατασκευασμένα από καλούπι. **Όταν αυτά τα ελαστικά** Εκτός από τα Πρωταθλήματα Αφρικής και Ασίας-Ειρηνικού, σε ειδικές διαδρομές **επιτρέπεται να** χρησιμοποιούνται **μόνο μαρκαρισμένα ελαστικά**

53.3 ΕΛΕΓΧΟΣ

Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα τα ελαστικά θα μαρκάρονται σύμφωνα με τη διαδικασία που θα αποφασίσουν οι τεχνικοί έφοροι.

Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα μπορεί να ελεγχθεί η συμφωνία των ελαστικών. Κάθε ελαστικό που δεν είναι σύμφωνο θα μαρκαριστεί με ειδική σφραγίδα και δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

53.4 ΖΩΝΕΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Στην έξοδο των επιτρεπτών ζωνών αλλαγής ελαστικών **service park** **θα μπορεί να** οργανωθεί ένας χώρος μαρκαρίσματος τροχών/ελαστικών, και όπου έχει εφαρμογή, ελέγχου των bar code (γραμμωτοί κώδικες). Με μοναδικό σκοπό τη βοήθεια στη διαδικασία σήμανσης ελαστικών/ελέγχου των bar code, επιτρέπεται η είσοδος σ' αυτό τον χώρο, ενός ατόμου της ομάδας κάθε πληρώματος. Το bar code του ελαστικού, **όπου έχει εφαρμογή,** πρέπει πάντα να φαίνεται από την εξωτερική πλευρά του αυτοκινήτου.

Στην είσοδο των επιτρεπτών ζωνών αλλαγής ελαστικών μπορεί να οργανωθεί χώρος μαρκαρίσματος ελαστικών.

53.5 ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΛΑΣΤΙΚΟΥ

Η χρήση οποιουδήποτε υλικού που θα επιτρέψει στα ελαστικά να διατηρήσουν τη λειτουργία τους με εσωτερική πίεση ίση ή μικρότερη από την ατμοσφαιρική πίεση, απαγορεύεται. Το εσωτερικό των ελαστικών (ο χώρος μεταξύ της ζάντας και του εσωτερικού τμήματος του ελαστικού) πρέπει να είναι γεμάτος μόνο με αέρα.

53.6 ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Όταν τα αριστερά ελαστικά είναι διαφορετικά από τα δεξιά, το σχέδιο τους πρέπει να είναι συμμετρικό.

53.7 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ

Όταν η εκκίνηση μιας ειδικής καθυστερήσει πάνω από 10 λεπτά για οποιονδήποτε αγωνιζόμενο, η ρύθμιση της πίεσης των ελαστικών επιτρέπεται.

53.8 ΧΑΡΑΞΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟ ΧΕΡΙ

Η ηθελημένη τροποποίηση του σχεδίου του ελαστικού ή του αριθμού των καρφιών στα ελαστικά που φορά ή φέρει το αυτοκίνητο, επιτρέπεται μόνο στο service park.

53.9 ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΕ ΚΑΡΦΙΑ

Εάν σε ένα αγώνα επιτρέπονται ελαστικά με καρφία ο

κανονισμός και η μέθοδος ελέγχου των καρφιών πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Για τα ελαστικά με καρφιά δεν υπάρχει περιορισμός στα ελαστικά αυτά καθ'εαυτά, στον αριθμό των ελαστικών και στη γόμμα τους.

Παρόλα αυτά, τα καρφιά πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς κάθε χώρας από όπου περνάει ο αγώνας. Οι οργανωτές πρέπει να ανακοινώνουν τους κανονισμούς που ισχύουν στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

53.10 ΡΕΖΕΡΒΕΣ

Τα αυτοκίνητα επιτρέπεται να φέρουν μέχρι 2 ρεζέρβες.

53.11 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Οποιαδήποτε χημική ή /και μηχανική επεξεργασία των ελαστικών απαγορεύεται.

53.12 ΖΑΝΤΕΣ

Απαγορεύεται η χρήση οποιουδήποτε εξαρτήματος αγκίστρωσης της ζάντας στο ελαστικό.

53.13 ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Το μήκος των ειδικών ή ο συνδυασμός της απόστασης των ειδικών διαδρομών μεταξύ δύο αλλαγών ελαστικών πρέπει να είναι μεταξύ 30 και 60 χλμ, εκτός αν έχει δοθεί άδεια από τη FIA.

53.14 ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Όλα τα ελαστικά που χρησιμοποιούνται στα Πρωταθλήματα Περιοχών πρέπει να διατίθενται έτοιμα στο εμπόριο.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ

54. 56. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Ο ίδιος κινητήρας πρέπει να χρησιμοποιείται από τον τεχνικό έλεγχο μέχρι και τον τερματισμό του αγώνα.

55. 57. ΣΑΣΣΙ

Το ίδιο σασσί πρέπει να χρησιμοποιείται μετά τον τεχνικό έλεγχο και μέχρι το τέλος του αγώνα.

56. 58 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

56.1 ΣΤΡΟΒΙΛΟΣΥΜΠΙΕΣΤΕΣ (ΤΟΥΡΜΠΟ)

56.1.1 Στροβιλοσυμπιεστής και συμπιεστής (από εδώ και στο εξής θα αναφέρονται σαν Συμπιεστής (Τούρμπο)).

56.1.2 Οι υφιστάμενοι κανονισμοί που αφορούν τον περιοριστή του αέρα και το μαρκάρισμα (Άρθρο 254.6.1 και 255.5.1.8.3 του Παραρτήματος J) εξακολουθούν να εφαρμόζονται.

56.1.3 Ο τοποθετημένος στο αυτοκίνητο συμπιεστής και όλοι οι εφεδρικοί (ένας για κάθε μέρα) θα ελέγχονται και θα σφραγίζονται στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

56.1.4 Οι συμπιεστές θα μαρκάρονται με τον αριθμό συμμετοχής του αυτοκινήτου, για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από το συγκεκριμένο αυτοκίνητο.

56.1.5 Εάν σε μία Μέρα δεν χρησιμοποιήθηκε διαφορετικός εφεδρικός συμπιεστής, ο αριθμός των εφεδρικών συμπιεστών μειώνεται αυτόματα.

56.1.6 Στην περίπτωση μιας και της ίδιας Μέρας ο συμπιεστής που έχει αντικατασταθεί μπορεί να χρησιμοποιηθεί και πάλι στο ίδιο αυτοκίνητο.

56.1.7 Όλοι οι χρησιμοποιημένοι συμπιεστές πρέπει να παραμείνουν σφραγισμένοι μέχρι το τέλος του αγώνα ώστε να μπορέσουν οι τεχνικοί έφοροι να ελέγξουν τη νομιμότητά τους.

56.1.8 Οι παραπάνω κανονισμοί είναι επίσης υποχρεωτικοί και για όλα τα αυτοκίνητα των οποίων οι συμπιεστές δεν είναι εφοδιασμένοι με περιοριστή αέρος. Σ' αυτήν την περίπτωση οι συμπιεστές θα μαρκαρι-

στούν με μόνο σκοπό την καταμέτρησή τους.

56.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ

56.2.1 Σε κάθε αυτοκίνητο FIA οδηγού και σε κάθε ράλλυ, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί ένα εφεδρικό κιβώτιο ταχυτήτων και μία σειρά διαφορικών, (εμπρός ή/και κεντρικό ή/και πίσω).

56.2.2 Αυτά τα εφεδρικά εξαρτήματα και αυτά που είναι τοποθετημένα στο αυτοκίνητο θα σφραγιστούν/μαρκαριστούν στον αρχικό τεχνικό έλεγχο. Η εφαρμογή αυτού του κανόνα σε άλλα αυτοκίνητα αφήνεται στην κρίση των Οργανωτών, σε συμφωνία με τη FIA.

56.2.3 Οι σφραγίσεις/μαρκάρια θα επιτρέπουν στους αγωνιζόμενους να αντικαταστήσουν το αμπραγιάζ και τα σχετικά εξαρτήματα.

56.2.4 Όλα τα εξαρτήματα θα αναγνωρίζονται από τον αριθμό συμμετοχής του αυτοκινήτου (π.χ. αυτοκίνητο Νο 1 – κιβώτιο ταχυτήτων 1, εφεδρικό κιβώτιο ταχυτήτων 1R).

56.2.5 Όλες οι σφραγίσεις και τα μαρκάρια θα γίνουν σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που ανακοινώνονται από τη FIA για κάθε μοντέλο αυτοκινήτου.

56.2.6 Τα κιβώτια ταχυτήτων και τα διαφορικά επιτρέπεται να αλλαχθούν σε οποιοδήποτε service park, υπό τον όρο ότι είτε ο Αλυτάρχης είτε οι τεχνικοί έφοροι θα έχουν προηγουμένως ενημερωθεί για την πρόθεση να γίνει αυτή η αντικατάσταση.

56.2.7 Υπό τον όρο ότι οι σφραγίδες και τα μαρκάρια ενός αποσυαρμολογημένου κιβωτίου ταχυτήτων/διαφορικού/ών παραμένουν ανέπαφα, τα εξαρτήματα μπορούν να ξαναχρησιμοποιηθούν στο ίδιο αυτοκίνητο.

56.2.8 Οι σφραγίδες/μαρκάρια πρέπει να παραμείνουν ανέπαφα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Οι τεχνικοί έφοροι μπορούν να ελέγξουν το μαρκάρισμα/σφραγίδα οποιαδήποτε στιγμή, και στο τέλος του αγώνα μπορούν να αποσυαρμολογήσουν αυτά τα εξαρτήματα με σκοπό να ελέγξουν τη νομιμότητά τους.

57. 59. ΟΡΙΟ ΘΟΥΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Για λόγους ασφαλείας, και μόνο στις ειδικές διαδρομές, συνιστάται η δυνατότητα παράκαμψης του σιωπητήρα (σιλανσίε) της εξάτμισης, υπό τον όρο ότι η έξοδος των καυσαερίων είναι σύμφωνη με το Παράρτημα J, και για αυτοκίνητα με καταλύτη, ότι τα καυσαέρια πρέπει να περνούν μέσα από τον καταλύτη. ~~Σε όλες τις περιπτώσεις, και Σε~~ οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια των απλών διαδρομών, η στάθμη θορύβου πρέπει να συμφωνεί με το Παράρτημα J.

V1 - ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΡΑΛΛΥ FIA

ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ FIA

4.3 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Αυτοκίνητα ομάδας A με ονομαστικό κυβισμό μικρότερο από 2000cc, για τα οποία η FIA πρέπει να έχει δεχτεί το δελτίο αναγνώρισής τους για την Περιοχή.
- Στο Ευρωπαϊκό Κύπελλο 2WD γίνονται δεκτά αυτοκίνητα ομάδας A (A5, A6, A7), αυτ/τα Kit car ομάδας A, όπως αυτά περιγράφονται στο Αρθ. 4 του Αγωνιστικού Κανονισμού Ράλλυ των Πρωταθλημάτων Περιοχών, αυτ/τα ομάδας R (R1, R2, R3) και αυτ/τα ομάδας N (N1, N2, N3).

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΙ

5. ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

5.5 ΒΑΘΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

5.5.1 Απόδοση βαθμών

Για κάθε τίτλο Πρωταθλήματος οι βαθμοί θα αποδίδονται σύμφωνα με τον πίνακα που αναφέρεται στο άρθρο 5.5.1, του Αγωνιστικού Κανονισμού Ράλλυ των Πρωταθλημάτων Περιοχών.

Επιπλέον, για κάθε τίτλο θα αποδοθούν βαθμοί "bonus" όπως παρακάτω, ~~3~~ **7**, ~~2~~ **5**, ~~3~~, ~~2~~, και 1, για τον 1ο, 2ο ~~3ο~~, ~~4ο~~ και ~~5ο~~ **5ο** αντιστοίχως, στα αποτελέσματα κάθε Μέρας. Για να λάβει ένας αγωνιζόμενος βαθμούς "bonus", το αυτοκίνητό του πρέπει να παραμείνει στο τελικό parc fermé μέχρι να ανακοινωθούν τα οριστικά αποτελέσματα.

Βαθμοί θα αποδοθούν για τα Κύπελλα σε κάθε αγώνα, λαμβάνοντας υπόψη τη γενική κατάταξη, σύμφωνα με τον πίνακα που αναφέρεται στο άρθρο 5.5.1, του Αγωνιστικού Κανονισμού Ράλλυ των Πρωταθλημάτων Περιοχών. Για τα Κύπελλα οι βαθμοί θα πολλαπλασιαστούν με τον συντελεστή κάθε αγώνα, σύμφωνα με το παρακάτω άρθρο 5.11.3. Οι βαθμοί που θα αποδοθούν από μία περιοχή δεν μπορούν να μεταφερθούν στους βαθμούς άλλης περιοχής, αν ο οδηγός λάβει μέρος σε αγώνες διαφορετικών περιοχών.

5.6 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ

5.6.1 Το παράβολο εγγραφής για το Ευρωπαϊκό Κύπελλο 2WD είναι ίσο με το 50% του βασικού ~~ή του προδευτικού~~ παραβόλου που περιγράφεται στον Αγωνιστικό Κανονισμό Ράλλυ των Πρωταθλημάτων Περιοχών.

~~**5.6.2** Το σπάνιο παράβολο εγγραφής είναι αυξανόμενο σε €450 για κάθε οδηγό και σε €450 για κάθε συνοδηγό, στην περίπτωση καθυστερημένης εγγραφής. Για το Ευρωπαϊκό Κύπελλο 2WD, η αύξηση του παραβόλου εγγραφής είναι επίσης ίση με το 50% του βασικού παραβόλου.~~

5.6.2 Για τα Ευρωπαϊκά Κύπελλα Περιοχών δεν υπάρχει παράβολο.

5.7 ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

6 **5** αγώνες.

5.8 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Λαμβάνονται υπόψη όλα τα αποτελέσματα.

5.9 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Το Πρωτάθλημα αποτελείται από 11 αγώνες το πολύ.

5.10 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΛΗΞΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Στην ημερομηνία που λήγουν οι συμμετοχές για τον 1ο αγώνα της χρονιάς ή μετά τον 1ο αγώνα και μέχρι τη λήξη των συμμετοχών για τον 4ο αγώνα (καθυστερημένη εγγραφή με αυξημένο παράβολο).

Μετά την 31η Μαΐου της χρονιάς του Πρωταθλήματος καμία συμμετοχή δεν θα γίνει δεκτή.

5.11 ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΥΠΕΛΛΑ ΡΑΛΛΥ

5.11.1 Γενικές Διατάξεις

Η FIA οργανώνει 3 Ευρωπαϊκά Κύπελλα Ράλλυ (τα Κύπελλα), με ένα Κύπελλο για κάθε περιοχή. Οι προδιαγραφές για αυτό το Πρωτάθλημα είναι ίδιες με αυτές που περιλαμβάνονται στον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος, εκτός από τα παρακάτω άρθρα.

5.11.2 Σύνθεση των 3 διαφορετικών Περιοχών

Κύπελλο Ανατολής Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλλυ: Βουλγαρία, Γεωργία, Ρουμανία, Σερβία (Γιουγκοσλαβία), Ουκρανία, Ρωσία.

Κεντρικό Κύπελλο Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλλυ: Αυστρία, Τσεχία, Κροατία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία.

Νοτιο-Δυτικό Κύπελλο Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλλυ: Βέλγιο, Γαλλία, **Μεγάλη Βρετανία**, Ιταλία, Πορτογαλία, Σαν Μαρίνο, Ισπανία, Ελβετία. Κάθε περιοχή μπορεί να περιλαμβάνει μέχρι 13 αγώνες. Σε κάθε χώρα, η ΕΑΛ της δεν μπορεί να ορίσει πάνω από 5 αγώνες.

Σε κάθε χώρα και για κάθε οδηγό, θα ληφθούν υπόψη για το Κύπελλο, οι βαθμοί από 3 το πολύ αγώνες από αυτούς που έλαβε μέρος.

5.11.3 Συντελεστές των ράλλυ

Τα ράλλυ για τα Κύπελλα διαφοροποιούνται ανάλογα με τους συντελεστές 10, 5 και 2.

Σε κάθε περιοχή, ο αριθμός των αγώνων με συντελεστή 10 δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από 4 και όλοι να είναι σε διαφορετική χώρα. Ο συντελεστής ενός αγώνα μπορεί να ανέβει ή να κατέβει υπέρ ή κατά ενός αγώνα που ήδη περιλαμβάνεται στο ημερολόγιο.

Εκτός αν επικρατήσουν ειδικές συνθήκες, ένας αγώνας μπορεί να μετακινηθεί μόνο κατά ένα συντελεστή. Μόνο τα ράλλυ συντελεστού 10 μπορούν να προωθηθούν στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα.

Κάθε οργανωτής που θέλει να δει τον συντελεστή του αγώνα του να ανεβαίνει, πρέπει να κάνει αίτηση στη γραμματεία της FIA, μέσω της Εθνικής του Λέσχης (ΕΑΛ), το αργότερο 4 μήνες πριν τη διεξαγωγή του αγώνα. Τα ράλλυ με συντελεστή 10, 5 ή 2 και τα υποψήφια ράλλυ πρέπει να ελεγχθούν τουλάχιστον από 1 παρατηρητή.

Οι υποψήφιοι αγώνες πρέπει να είναι συνεπείς τουλάχιστον με τα κριτήρια για τα ράλλυ συντελεστού 2.

5.11.4 Αριθμός αποτελεσμάτων

Τα αποτελέσματα που θα μετρούν για τα Κύπελλα θα βγαίνουν όπως παρακάτω:

- 11 με 13 αγώνες: Ο αριθμός των αγώνων που έγιναν μείον 4
- 9 με 10 αγώνες: Ο αριθμός των αγώνων που έγιναν μείον 3
- 9 με 8 αγώνες: Ο αριθμός των αγώνων που έγιναν μείον 2
- Λιγότεροι αγώνες από 7: Μετρούν όλοι οι αγώνες.

Η βαθμολογία για κάθε Κύπελλο θα βγαίνει λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των αποτελεσμάτων σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο 5.11.2. Για να μπορεί κάποιος να περιλη-

φθεί στην τελική βαθμολογία πρέπει να έχει αποτελέσματα τουλάχιστον από 3 αγώνες. Ο οδηγός που έχει πετύχει την υψηλότερη βαθμολογία σε κάθε περιοχή, στο τέλος του χρόνου θα ανακηρυχθεί Νικητής του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλλυ Κυπέλλου Περιοχής, Νοτιο-Δυτικό, Κεντρικό ή Ανατολικό.

8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

8.1 ΔΙΑΡΚΕΙΑ

8.1.3 Διάρκεια του αγώνα και Πρόγραμμα (προτεινόμενο και μέγιστη διάρκεια)

Η διάρκεια ενός αγώνα είναι:

3 μέρες από την έναρξη του τεχνικού ελέγχου μέχρι την **ανακοίνωση της οριστικής τελικής κατάταξης** ~~απονομή~~ του αγώνα.

Για τα κύπελλα, η διάρκεια ενός ράλλυ είναι 3 μέρες για ράλλυ με συντελεστή 10 και 5, από την εκκίνηση του αγώνα (έναρξη του τεχνικού ελέγχου) μέχρι και την **ανακοίνωση της οριστικής τελικής κατάταξης** ~~απονομή~~ του αγώνα και 2 μέρες για ράλλυ με συντελεστή 2.

8.4 ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

Το συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών ορίζεται μεταξύ 250 και 300 χλμ.

8.5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΥΠΕΛΛΩΝ ΡΑΛΛΥ

Για ράλλυ με συντελεστή 10 το συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών ορίζεται μεταξύ 220 και 250 χλμ.

Για ράλλυ με συντελεστή 5 το συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών ορίζεται μεταξύ 190 και 220 χλμ.

Για ράλλυ με συντελεστή 2 το συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών ορίζεται μεταξύ 170 και 190 χλμ.

ΠΡΟΤΥΠΑ (STANDARD) ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

9. ΓΕΝΙΚΑ

9.1 ΕΠΙΣΗΜΟ RALLY GUIDE (**ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΥΠΕΛΛΑ ΡΑΛΛΥ**)

Το επίσημο rally guide και ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να δημοσιευτούν στο website του αγώνα, σύμφωνα με το απαιτούμενο πρόγραμμα. Η εκτύπωση του rally guide και του συμπληρωματικού κανονισμού είναι προαιρετική.

11. ROAD BOOK

Το road book πρέπει να διατίθεται σε όλους τους αγωνιζόμενους τουλάχιστον 12 μέρες πριν την 1η Μέρα (του αγώνα).

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

16. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ

16.1 ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Επιπλέον, πρέπει να τοποθετηθεί το όνομα του Συνοδηγού κάτω από το όνομα του Οδηγού, με την ίδια γραμματοσειρά, αλλά μέγιστου ύψους 50mm, μαζί με τη σημαία της εθνικότητας **της ΕΑΛ της χώρας που εξέδωσε την αγωνιστική του/της άδεια.** ~~της~~.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

~~22.~~ **23.** ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

22.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Στη διάρκεια των αναγνώρισεων θα υπάρχουν κριτές στην αφετηρία και τερματισμό κάθε ειδικής διαδρομής. Μέσα

στις ειδικές μπορεί να γίνουν επιπλέον έλεγχοι.

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

~~24.~~ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

24.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Το δηλωμένο αυτοκίνητο μπορεί να παρουσιαστεί στον τεχνικό έλεγχο από εκπρόσωπο της ομάδας.

SHAKEDOWN

~~26.~~ **27.** SHAKEDOWN

26.1 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ SHAKEDOWN

Η επιφάνεια του shakedown πρέπει να είναι ίδια με τις περισσότερες ειδικές.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

~~32.~~ **33.** ΓΕΝΙΚΑ

32.1 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Η χρονομέτρηση θα γίνει στο δέκατο του δευτερολέπτου.

~~37.~~ **38.** ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

37.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΙΑΣ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Η επιφάνεια του οδοστρώματος πρέπει να είναι ίδιας μορφής με την Μέρα στην οποία θα διεξαχθεί.

37.3 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το σχέδιο πρέπει να υποβληθεί μέσω της ΕΑΛ του οργανωτή.

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ

~~41.~~ **43.** ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ

41.1 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η σειρά εκκίνησης για την 1η Μέρα είναι όπως παρακάτω:

Οδηγοί FIA - FIA A

Οδηγοί FIA - FIA B

Σειρά 3: Εγγεγραμμένοι οδηγοί

Σειρά 4: Όλοι οι υπόλοιποι οδηγοί, ακολουθώντας σειρά που αφήνεται στην κρίση του οργανωτή.

41.3 ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΕΩΝ

Το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων των N κατεταγμένων οδηγών (όπου N = ο αμετάβλητος αριθμός εγγεγραμμένων οδηγών στην εκκίνηση του αγώνα), θα είναι για την 1η Μέρα, τουλάχιστον 2 λεπτά. Για τις επόμενες Μέρες τα πρώτα N + 5 κατεταγμένα πληρώματα στο τέλος της 1ης Μέρας, θα εκκινήσουν ανά 2 τουλάχιστον λεπτά.

41.4 ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

41.4.1 Γενικά

Σε ένα διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο που δεν κατάφερε να ολοκληρώσει οποιαδήποτε Μέρα ενός αγώνα θα του επιτραπεί να επανεκκινήσει την επόμενη Μέρα.

Αυτό θα εφαρμοστεί σε οποιοδήποτε αυτοκίνητο που έχει αποκλειστεί λόγω υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου ή λόγω μη παρουσίας σε ένα σταθμό ελέγχου, αλλά δεν θα εφαρμοστεί στην περίπτωση που ένα αυτοκίνητο αποκλείστηκε λόγω παράβασης απαιτήσεων καταλληλότητας, οδικών παραβάσεων ή μετά από απόφαση αγωνοδίκων. Κάθε συμμετέχων που επανεκκινεί δεν θα καταταγεί στην τελική γενική κατάταξη, και για το λόγο αυτό δεν θα πάρει βαθμούς Πρωταθλήματος, εκτός από βαθμούς

“bonus”.

41.4.2 Τόπος Service και επιτρεπτός χρόνος

Οποιοδήποτε αυτοκίνητο δεν κατάφερε να ολοκληρώσει μια Μέρα σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορεί να επισκευαστεί όπου επιθυμεί το πλήρωμα. Παρόλα αυτά, το αυτοκίνητο πρέπει να παρουσιαστεί στο νυχτερινό parc fermé, πριν την επόμενη Μέρα, το αργότερο 6 ώρες πριν την προγραμματισμένη εκκίνηση αυτής της Μέρας (1ου αυτ/του).

41.4.3 Τεχνικός έλεγχος επανεκκινούντων αυτοκινήτων

Το αυτοκίνητο πρέπει να κρατήσει το αρχικό σασσί και μπλοκ κινητήρα που μαρκαρίστηκαν στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

Ο συμμετέχων πρέπει να ενημερώσει τους οργανωτές για την πρόθεσή του να επανελεγχθεί το αυτοκίνητό του, πριν τη συνεδρίαση των Αγωνοδικών η οποία θα γίνει στο τέλος της Μέρας στην οποία το αυτοκίνητο δεν κατάφερε να τερματίσει.

41.4.4 Επισκευές για επανεκκίνηση στο 2ο Τμήμα της 1ης Μέρας

Για τα αυτοκίνητα που δεν τερμάτισαν την υπερειδική διαδρομή **που οργανώθηκε σαν Τμήμα 1 της 1ης Μέρας ή εγκατέλειψαν μεταξύ του Στοπ της Υπερειδικής και του parc fermé**, οι επισκευές θα γίνουν σύμφωνα με το άρθρο ~~43-4-2~~ **41.4.2** και ο αγωνιζόμενος μπορεί να επανεκκινήσει στο 2ο Τμήμα της 1ης Μέρας.

Ο συμπληρωματικός κανονισμός θα προσδιορίζει τον χρόνο για τους αγωνιζόμενους που δεν τερμάτισαν την υπερειδική.

SERVICE

~~44. 46.~~ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARK

44.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ SERVICE

Σε κάθε service park και για κάθε πλήρωμα, επιτρέπεται μόνο ένα αυτοκίνητο service και αν το επιτρέπει ο χώρος, επιτρέπεται και ένα βοηθητικό αυτοκίνητο (auxiliary).

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ

~~47. 49.~~ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ

47.5 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Κάθε διαφημιστική ανακοίνωση για την προώθηση των αποτελεσμάτων μίας μόνο Μέρας του αγώνα, απαγορεύεται. Παρ'όλα αυτά, οι αγωνιζόμενοι επιτρέπεται να αναφερθούν σε ανακοινώσεις Τύπου για τον “νικητή” μίας Μέρας, υπό τον όρο δεν υπάρχει κανένα υπονοούμενο που να σχετίζεται με ολόκληρο τον αγώνα.

ΚΑΥΣΙΜΑ – ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

~~52.3 54.3~~ ΕΝΙΑΙΟ ΚΑΥΣΙΜΟ





























Για τα Ιταλικά ράλλυ που προσμετρούν μόνο στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ράλλυ και στα Κύπελλα Ράλλυ Περιοχών, όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να χρησιμοποιούν το ενιαίο καύσιμο που διανέμεται από τους οργανωτές, το οποίο είναι σύμφωνο με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 252.9 του Παραρτήματος J.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

~~58. 60.~~ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

58.1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗΣ

Η χρήση συστήματος ανίχνευσης για την ασφάλεια ~~συνιστάται~~ **είναι υποχρεωτική για το ΕΠΡ και συνιστάται θερμά για τα Κύπελλα**. Εάν χρησιμοποιηθεί πρέπει να περιγραφεί στον συμπληρωματικό κανονισμό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι			
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ			
Είδος Σταθμού	ΖΩΝΗ ΣΤΑΘΜΟΥ Κατεύθυνση του αγώνα		
	 ΚΙΤΡΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Αρχή ζώνης Σταθμού	 ΚΟΚΚΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Υποχρεωτικό ΣΤΟΠ	 ΜΠΕΖ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Τέλος ζώνης Σταθμού
ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)	 ← 25 μ τουλαχ. →	 PC ← 25 μ →	
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)	 ← 25 μ τουλαχ. →	 TC ← 25 μ →	
ΣΕΧ ΣΕ ΕΙΣΟΔΟ SERVICE PARK	 ← 5 μ →	 TC ← 5 μ →	
ΣΕΧ ΣΕ ΕΞΟΔΟ SERVICE PARK	 ← 5 μ →	 TC Συνήθως οδηγεί σε Ζώνη Ανεφοδιασμού ή Μαρκαρίσματος Ελαστικών ← 5 μ →	
ΣΕΧ & ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΔ	 ← 25 μ →	 TC ← 50-200 μ →	 ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΔ ← 25 μ →
ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΔ	 ← 100 μ → ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	 ← 100-300 μ → ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	 ← 25 μ → ΣΤΟΠ ΕΔ
ΆΛΛΕΣ ΣΤΑΝΤΑΡ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΡΑΛΛΥ ΤΗΣ FIA			
	ΛΕΥΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ ΣΕ ΚΙΤΡΙΝΟ ΦΟΝΤΟ	ΛΕΥΚΟ ΣΥΜΒΟΛΟ ΣΕ ΜΠΛΕ ΦΟΝΤΟ	
ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ		 Μία πινακίδα για όλες τις εργασίες που αφορούν ελαστικά	
ΖΩΝΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ		 Μία πινακίδα για όλες τις εργασίες που αφορούν ανεφοδιασμό	
ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	 ← 100 μ → ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	 ΣΗΜΕΙΟ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ	
ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟ	 ← 100 μ → ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	 ΣΗΜΕΙΟ ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟΥ	
Οι αποστάσεις θα ακολουθηθούν όσο το δυνατόν πιο πολύ			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

1. Ορισμός ελαστικών από καλούπι

- 1.1** Μία επιφάνεια πέλματος ελαστικού με πλάτος 170 mm (85mm αριστερά και δεξιά στον άξονα κίνησης) και μήκος (στην περιφέρεια του ελαστικού) 140mm. Σε αυτή την επιφάνεια, το ποσοστό των αυλακώσεων βάθους τουλάχιστον 5.5mm, πλάτους 2mm και με γωνία τουλάχιστον 60° μεταξύ των περιοχών (βλ. διάγραμμα) πρέπει να είναι τουλάχιστον 17%. Αυτή η επιφάνεια πέλματος πρέπει να προέρχεται από καλούπι.

	Μήκος x Πλάτος	Επιφάνεια	Ποσοστό 17%
9.0 "	170 x 140	23800	4046
8.5 "	161 x 140	22540	3832
8.0 "	148 x 140	20720	3522
7.5 "	142 x 140	19880	3380
7.0 "	133 x 140	18620	3165
6.5 "	124 x 140	17360	2951

- 1.2** Το συνολικό πλάτος των ανοιγμάτων της γόμας τα οποία τέμνονται από κυκλική γραμμή κατά μήκος της περιφέρειας του ελαστικού και τα οποία συμπεριλαμβάνονται μέσα στην περιοχή που περιγράφεται παραπάνω δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 4mm.
- 1.3** Το συνολικό πλάτος των αυλακώσεων που τέμνονται από μια γραμμή στο πέλμα, κάθετη στον άξονα κίνησης πρέπει να είναι τουλάχιστον 16mm.
- 1.4** Τα τετραγωνίδια (κυβίδια) της γόμας και τα ανοίγματα που είναι μικρότερα των 2mm πρέπει να θεωρούνται μέρος του πέλματος του ελαστικού.

2. Αναγνώριση ελαστικών

- 2.1** Τουλάχιστον 2 εβδομάδες πριν την εκκίνηση του αγώνα ο προμηθευτής ελαστικών θα παρουσιάσει στη FIA σχέδιο ή σχέδια με το πέλμα (πέλματα) των ελαστικών που θα χρησιμοποιηθούν στον αγώνα, ώστε να λάβει δελτίο αναγνώρισης. Από τη στιγμή που έχει αναγνωριστεί ένα ελαστικό η αναγνώρισή του δεν έχει ημερομηνία λήξης.
- 2.2** Η FIA θα εκδώσει ένα δελτίο για κάθε σχέδιο πέλματος που θα περιλαμβάνει τις διάφορες παραμέτρους.
- 2.3** Το σχεδιάγραμμα πρέπει να δείχνει:
- Το σχέδιο του πέλματος
 - Τη διάσταση της μικρότερης αυλάκωσης, σύμφωνα με το σημείο 2
 - Τη διάσταση της ζάντας
 - Τις διαστάσεις (του ελαστικού) για τον καθορισμό της επιφάνειας του ελέγχου.
- 2.4** Αυτό το άρθρο αφορά μόνο τα ελαστικά με ποσοστό αυλακώσεων λιγότερο από 25%.

3. Κατά τη διάρκεια του αγώνα

- 3.1** Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα το βάθος των αυλακώσεων του πέλματος των ελαστικών που χρησιμοποιούνται στο αυτοκίνητο δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1.6mm πάνω από τουλάχιστον τα 3/4 του πλάτους του πέλματος. Συνιστάται στον κατασκευαστή να προβλέψει μέθοδο οπτικής επιβεβαίωσης αυτού του στοιχείου.
- 3.2** Οι εφεδρικοί τροχοί μπορούν να ξαναχρησιμοποιηθούν εάν και μόνο εάν το ελάχιστο βάθος είναι 1.6 mm, αλλά πρέπει πάντα να βρίσκονται μέσα στο διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο.
- 3.3** Κάθε πλήρης τροχός που τοποθετείται είτε πάνω είτε μέσα στο αυτοκίνητο στη διάρκεια ενός service πρέπει να φτάσει στο επόμενο service park ή στον επόμενο χώρο service όπου επιτρέπεται η αλλαγή του ελαστικού. Κανένας πλήρης τροχός δεν μπορεί να τοποθετηθεί ή να βγει από το αυτοκίνητο σε σημείο άλλο εκτός από τα service park ή χώρους service όπου επιτρέπεται η αλλαγή του ελαστικού.