

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 10 / 2015 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

1^η έκδοση: Δεκέμβριος 2014

2^η έκδοση: Μάρτιος 2015

1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ

1.1 Εισαγωγή

Με βάση την προηγούμενη ενασχόληση κι εμπειρία τους και τα αποτελέσματα δοκιμασιών στις οποίες υποβάλλονται κατά καιρούς, οι Τεχνικοί Εφοροί (Τ.Ε.) κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες εμπειρίας: Αυξημένης εμπειρίας και Κανονικής εμπειρίας. Επιπλέον υπάρχουν και οι Δόκιμοι (νέοι) Τ.Ε.

Σκοπός της κατάταξης είναι:

- Να διευκολυνθούν οι Οργανωτές να επιλέξουν τους καταλληλότερους Τ.Ε., ανάλογα με το είδος του κάθε αγώνα
- Να δοθούν κίνητρα στους Τ.Ε. για συνεχή βελτίωση
- Να μην επιβαρύνονται υπερβολικά κάποιοι Τ.Ε. ενώ κάποιοι άλλοι δεν έχουν αρκετές ευκαιρίες ενασχόλησης με το αντικείμενο

Οι Οργανωτές θα λάβουν τον κατάλογο των Τ.Ε. και την κατηγορία στην οποία ανήκει καθένας με ξεχωριστή επιστολή.

1.2 Εκπαίδευση και επιμόρφωση Τ.Ε.

Η εκπαίδευση και επιμόρφωση των Τ.Ε. γίνεται σύμφωνα με τα ακόλουθα :

Για Δόκιμους (νέους) Τ.Ε.:

1. *Προϋποθέσεις για δόκιμους (νέους) Τ.Ε.* Απαραίτητες προϋποθέσεις για τους δόκιμους (νέους) Τ.Ε. είναι η επαρκής γνώση της μηχανολογίας του αυτοκινήτου και η αξιοπρεπής γνώση μίας τουλάχιστον ξένης γλώσσας (κατά προτίμηση Αγγλικών) ενώ επιθυμητή (αν και όχι απαραίτητη) είναι η σχετική Πανεπιστημιακή ή Πολυτεχνική ή Τεχνική (ΤΕΙ) εκπαίδευση.
2. *Σεμινάριο εκπαίδευσης δόκιμων (νέων) Τ.Ε. κάθε 2 έτη.* Κατά τους μήνες Ιανουάριο – Φεβρουάριο κάθε δύο χρόνια διενεργείται από ένα σεμινάριο εκπαίδευσης δόκιμων (νέων) Τ.Ε. σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη (και ενδεχομένως και σε άλλες πόλεις). Για κάθε σεμινάριο εκπαίδευσης απευθύνεται από τα ΜΜΕ (περιοδικά, Internet) αλλά και σε “ειδικούς” χώρους (πχ. στο ΕΜΠ και λοιπές σχετικές σχολές ΑΕΙ και ΤΕΙ) πρόσκληση συμμετοχής προς όσους ενδιαφέρονται να γίνουν Τ.Ε. Στο σεμινάριο αναπτύσσονται ζητήματα τεχνικών κανονισμών, διαδικαστικά, σχέσεων με αγωνιζόμενους και οργανωτές κοκ. Επίσης υπάρχει και πρακτική εξάσκηση σε κοινούς ελέγχους. Τέλος υπάρχει γραπτή δοκιμασία αξιολόγησης. Μετά το πέρας του σεμιναρίου, κάθε νέος Τ.Ε. λαμβάνει αυτόματα το χαρακτηρισμό του “δόκιμου” Τ.Ε.
3. *Αξιολόγηση νέων (δόκιμων) Τ.Ε.* Όλοι οι δόκιμοι Τ.Ε. οφείλουν να συμμετάσχουν σε τουλάχιστον 4 αγώνες πανελλήνιων Πρωταθλημάτων ή Κυπέλλων σε διάστημα 2 ετών. Για το λόγο αυτό πρέπει να έρχονται σε συνεννόηση με τον επικεφαλής Τ.Ε. του αγώνα (υποχρεωτικά κατηγορίας Αυξημένης εμπειρίας), ο οποίος είναι υποχρεωμένος να τους αναθέσει καθήκοντα και να τους επιβλέπει κατά τη διάρκεια της εκτέλεσής τους, μετά δε το πέρας του αγώνα συμπληρώνει σχετικό “έντυπο αξιολόγησης” και θα το αποστέλλει στην Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ. Μόλις ο δόκιμος Τ.Ε. συγκεντρώσει 4 έντυπα αξιολόγησης, και ανάλογα τόσο με τα περιεχόμενά τους όσο και με τα αποτελέσματα της τελευταίας γραπτής εξέτασης, μπορεί να καταταχθεί από την Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ σε οποιαδήποτε κατηγορία εμπειρίας. Για να διατηρήσει τη σχετική ιδιότητα, ένας δόκιμος Τ.Ε. πρέπει, στο διάστημα των 2 ετών, είτε να συμμετάσχει σε ένα τουλάχιστον σεμινάριο επιμόρφωσης (βλ. παρακάτω) είτε να συμμετάσχει στους εν λόγω 4 αγώνες. Σε διαφορετική περίπτωση, χάνει την ιδιότητα του δόκιμου Τ.Ε. και, αν επιθυμεί να την αποκτήσει πάλι, είναι υποχρεωμένος να επαναλάβει το σεμινάριο εκπαίδευσης.

Για Τ.Ε. και δόκιμους Τ.Ε.:

1. *Σεμινάριο επιμόρφωσης Τ.Ε. και δόκιμων Τ.Ε. κάθε έτος.* Κατά τους μήνες Ιανουάριο – Φεβρουάριο κάθε έτος διενεργείται από ένα σεμινάριο επιμόρφωσης Τ.Ε. και δόκιμων Τ.Ε. σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη (και ενδεχομένως και σε άλλες πόλεις). Οι Τ.Ε. και οι δόκιμοι Τ.Ε. ειδοποιούνται από την ΕΠΑ. Κάθε Τ.Ε. είναι υποχρεωμένος να παρακολουθήσει μέσα σε διάστημα δύο ετών ένα τουλάχιστον από αυτά τα σεμινάρια και να έχει συμμετάσχει σε τουλάχιστον 4 αγώνες, διαφορετικά χάνει αυτόματα τη σχετική ιδιότητα. Το τι ισχύει για τους δόκιμους Τ.Ε. αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο. Στο σεμινάριο αναπτύσσονται ζητήματα

τεχνικών κανονισμών, διαδικαστικά, σχέσεων με αγωνιζόμενους και οργανωτές κοκ. Επίσης υπάρχει ενδεχομένως και πρακτική εξάσκηση σε κοινούς ελέγχους. Τέλος υπάρχει γραπτή δοκιμασία αξιολόγησης.

2. **Κατηγοριοποίηση Τ.Ε.** Ανάλογα με τα αποτελέσματα της δοκιμασίας και κατά την κρίση της Τεχνικής Επιτροπής της ΕΠΑ οι Τ.Ε. κατατάσσονται στις 2 κατηγορίες εμπειρίας, Αυξημένης και Κανονικής. Οι Τ.Ε. Αυξημένης εμπειρίας μπορούν να είναι επικεφαλής Τ.Ε. σε αγώνες πανελλήνιων Πρωταθλημάτων ή Κυπέλλων. Οι λοιποί Τ.Ε. έφοροι μπορούν να είναι επικεφαλής Τ.Ε. σε αγώνες Επάθλων και άλλους αγώνες.

1.3 Αριθμός Τ.Ε. και Επικεφαλής Τ.Ε.

Με στόχο την ομαλή διεξαγωγή των διαδικασιών τεχνικών ελέγχων των αγώνων και τη μείωση του φόρτου εργασίας των Τ.Ε., ορίζεται ο ακόλουθος ελάχιστος αριθμός Τ.Ε.:

Είδος αγώνα	Αριθμός Τ.Ε.
Ταχύτητα	Τουλάχιστον 3 Τ.Ε. συνολικά
Ανάβαση	Τουλάχιστον 3 Τ.Ε. συνολικά
Ανάβαση, σε περίπτωση που ο έλεγχος εξακρίβωσης γίνεται στα paddocks των αγωνιζομένων	Τουλάχιστον 3 Τ.Ε. συνολικά και τουλάχιστον 1 Τ.Ε. ανά 20 αυτοκίνητα
Ράλλυ	2 Τ.Ε. για μέχρι 20 αυτοκίνητα 3 Τ.Ε. για περισσότερες από 20 αυτοκίνητα
Ράλλυ σπριντ	1 Τ.Ε. για μέχρι 20 αυτοκίνητα 2 Τ.Ε. από 20 έως 60 αυτοκίνητα Για πάνω από 60 αυτοκίνητα, 1 Τ.Ε. ανά 30 αυτοκίνητα
Λοιποί αγώνες και παιδιές	1 Τ.Ε. ανά 30 αυτοκίνητα και μέχρι 3 Τ.Ε.

Σε όλους τους αγώνες ορίζεται Επικεφαλής Τ.Ε. με επιπλέον της συνήθους αποστολής των Τ.Ε. καθήκοντα: συντονισμό και καθοδήγηση (όπου χρειάζεται) των Τ.Ε. του αγώνα, και επικοινωνία με τους Οργανωτές, τους Αγωνοδίκες και τους υπόλοιπους Άρχοντες του αγώνα, καθώς και με την Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ. Επίσης ο Επικεφαλής των Τ.Ε. φέρει τη συνολική ευθύνη για τις δραστηριότητες των Τ.Ε. στον αγώνα, χωρίς αυτό βέβαια να απαλλάσσει τους υπόλοιπους Τ.Ε. από τη δική τους ευθύνη.

Μετά τον αγώνα, ο επικεφαλής Τ.Ε. υποχρεούται να αποστείλει προς την Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ αναφορά σχετικά με: (α) Τ.Ε. και δόκιμους Τ.Ε., που έλαβαν μέρος (β) προβλήματα που διαπιστώθηκαν με αυτοκίνητα (πχ. σοβαρά τεχνικά προβλήματα, που οδήγησαν σε απόρριψη του αυτοκινήτου στον έλεγχο εξακρίβωσης, σοβαρά ατυχήματα, τεχνικά προβλήματα στον τελικό τεχνικό έλεγχο) (γ) αυτοκίνητα χωρίς ΔΤΤ. Στην αναφορά πρέπει να επισυνάπτονται και οι εκθέσεις τεχνικών εφόρων του αγώνα. Με τον τρόπο αυτό θα υπάρχει καλύτερη γνώση της κατάστασης κάθε αγώνα ως προς τα τεχνικά του ζητήματα.

1.4 Επιλογή Τ.Ε.

Για τους αγώνες των Πανελλήνιων Πρωταθλημάτων και Κυπέλλων, οι Επικεφαλής Τ.Ε. ορίζονται από την ΕΠΑ από τον κατάλογο των Τ.Ε. Αυξημένης εμπειρίας. Αντικατάστασή τους προβλέπεται μόνο σε περίπτωση κωλύματος, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ.

Στους λοιπούς αγώνες ο Επικεφαλής Τ.Ε. πρέπει να είναι οπωσδήποτε Κανονικής εμπειρίας. Ωστόσο Αυξημένης εμπειρίας Τ.Ε. μπορούν να ανήκουν στην ομάδα των Τ.Ε. του αγώνα.

Δόκιμος Τ.Ε. μπορεί να υπολογίζεται στους Τ.Ε. του αγώνα, ακόμα και ως επικεφαλής, μόνο σε αγώνες δεξιοτεχνίας, trial 4x4, dragster / drag day, track day σε κλειστούς – συγκεκριμένους χώρους. Στους υπόλοιπους αγώνες, οι δόκιμοι Τ.Ε. δεν μπορούν να υπολογίζονται στους Τ.Ε. του αγώνα.

Οι Οργανωτές προβλέπουν τον αναμενόμενο αριθμό συμμετοχών, ενδεχόμενα και με βάση τις συμμετοχές αντίστοιχου προηγούμενου αγώνα, και ορίζουν τον κατάλληλο αριθμό Τ.Ε. σε συνεργασία με την Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ. Οι Οργανωτές οφείλουν να ορίζουν έγκαιρα επιπλέον Τ.Ε., σε περίπτωση που τελικά υπάρχει προς τα πάνω διαφοροποίηση στον αριθμό συμμετοχών σε σχέση με τις προβλέψεις.

Η σύνθεση των Τ.Ε. κάθε αγώνα (άσχετα από το ποιοί από αυτούς αναγράφονται στον Ειδικό Κανονισμό του) υποβάλλεται από τον Οργανωτή στην ΕΠΑ για έγκριση. Ο Οργανωτής οφείλει να έρθει έγκαιρα (τουλάχιστον ένα ημερολογιακό μήνα πριν την τέλεση του αγώνα και άμεσα σε κάθε περίπτωση αλλαγής της σύνθεσης ή ορισμού επιπλέον Τ.Ε.) σε σχετική συνεννόηση με την ΕΠΑ, η οποία διατηρεί το δικαίωμα αλλαγής της σύνθεσης των Τ.Ε. του αγώνα, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του (πχ. την περιοχή τέλεσης), την ανά έτος συμμετοχή των Τ.Ε. στους αγώνες κτλ.

1.5 Έντυπα τεχνικών ελέγχων

Οι Οργανωτές υποχρεούνται να χρησιμοποιούν στους αγώνες αναβάσεων, ταχύτητας και Rally τα ειδικά έντυπα ελέγχων εξακρίβωσης και τεχνικών ελέγχων της ΕΠΑ. Συγκεκριμένα:

- Στους ελέγχους εξακρίβωσης αγώνων αναβάσεων και ταχύτητας χρησιμοποιείται το έντυπο – υπόδειγμα ΟΜΑΕ-ΕΝΤΥΠΟ-ΤΕ-ΑΝΑΒ-ΤΑΧΥΤ.
- Στους ελέγχους εξακρίβωσης αγώνων τύπου ράλλυ χρησιμοποιείται το έντυπο – υπόδειγμα ΟΜΑΕ-ΕΝΤΥΠΟ-ΤΕ-RALLY

Οι Οργανωτές θα λάβουν τα έντυπα αυτά με ξεχωριστή επιστολή, αν δεν τα έχουν ήδη λάβει. Αν το επιθυμούν, και σε συνεννόηση με την τεχνική επιτροπή της ΕΠΑ, μπορούν να τα λάβουν και σε ηλεκτρονική μορφή, κατάλληλη για επεξεργασία από Η/Υ.

2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

2.1 Συμμετοχές

Στο έντυπο συμμετοχής του αγώνα πρέπει οπωσδήποτε να αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Ακριβές μοντέλο του αυτοκινήτου (πχ. όχι “Peugeot 106” αλλά “Peugeot 106 S16”)
- Ομάδα / κλάση
- Αριθμός δελτίου αναγνώρισης
- Ο αριθμός του ΔΤΤ
- (Από 1 / 1 / 2016) Δήλωση σχετικά με την επιθυμία μη συμμετοχής στον έλεγχο εξακρίβωσης (βλ. παρακάτω)

Το έντυπο της συμμετοχής πρέπει να είναι ενιαίο για όλες τις λέσχες και σύμφωνα με το πρότυπο της ΕΠΑ

Ο επικεφαλής τεχνικός έφορος του αγώνα ελέγχει και εν ανάγκη διορθώνει (κατόπιν επικοινωνίας με τον αγωνιζόμενο) τα παραπάνω και είναι υπεύθυνος για την ορθότητα των στοιχείων των αυτοκινήτων, που αναγράφονται στις επίσημες συμμετοχές του αγώνα.

2.2 Διάρκεια και ωράριο ελέγχου εξακρίβωσης

Η ελάχιστη διάρκεια του ελέγχου εξακρίβωσης ανάλογα με το είδος του αγώνα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Είδος αγώνα	Ελάχιστη διάρκεια ελέγχου εξακρίβωσης	
	2015	2016+
Ταχύτητα	2.5 ώρες	1.5 ώρα
Ανάβαση	2.5 ώρες	1.5 ώρα
Ανάβαση, σε περίπτωση που ο έλεγχος εξακρίβωσης γίνεται στα paddocks των αγωνιζομένων	3 ώρες	2 ώρες
Ράλλυ	3 ώρες	1.5 ώρα
Ράλλυ σπριντ	2 ώρες	1 ώρα
Άλλοι αγώνες	2 ώρες	2 ώρες

2.3 Χώρος ελέγχου εξακρίβωσης

Ο έλεγχος εξακρίβωσης πρέπει να γίνεται:

- Για την περίπτωση αγώνων ταχύτητας: στα Paddocks των αγωνιζομένων ή εναλλακτικά σε συγκεκριμένο κατάλληλο χώρο, όπου θα προσέρχονται τα αυτοκίνητα για έλεγχο. Ο Οργανωτής οφείλει να προσδιορίσει στον Ειδικό Κανονισμό του αγώνα που πρόκειται να γίνει ο έλεγχος εξακρίβωσης. Σε περίπτωση διεξαγωγής του ελέγχου εξακρίβωσης στα Paddocks, οι αγωνιζόμενοι οφείλουν πρώτα να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες της γραμματείας του ελέγχου εξακρίβωσης και να παραλάβουν τους αριθμούς συμμετοχής.
- Για την περίπτωση αγώνων αναβάσεων: σε συγκεκριμένο κατάλληλο χώρο, όπου θα προσέρχονται τα αυτοκίνητα για έλεγχο. Ο έλεγχος εξακρίβωσης στα paddocks των αγωνιζομένων επιτρέπεται μόνο εφ’ όσον δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική λύση (πχ. λόγω έλλειψης κατάλληλου χώρου) και μόνο αν ο Οργανωτής έχει διασφαλίσει την αυστηρή τήρηση του ωραρίου και της σειράς τοποθέτησης των αγωνιζομένων στα paddocks τους και έχει σεβαστεί τον ελάχιστο αριθμό Τ.Ε. και τη διάρκεια του ελέγχου εξακρίβωσης (βλ. §1.3 και §2.1)
- Για την περίπτωση των λοιπών αγώνων: σε συγκεκριμένο κατάλληλο χώρο, όπου θα προσέρχονται τα αυτοκίνητα για έλεγχο.

Ο Επικεφαλής Τ.Ε. οφείλει να λάβει γνώση του προβλεπόμενου χώρου και να κρίνει την καταλληλότητά του, ανάλογα με τις συνθήκες (είδος αγώνα, διαθέσιμος χώρος και εξοπλισμός, καιρός, αριθμός συμμετοχών κοκ.). Αν τον θεωρήσει κατάλληλο, οφείλει να συνεργαστεί με τον Οργανωτή για τη βέλτιστη διαμόρφωσή του και να υποδείξει τυχόν μέτρα βελτίωσης του. Σε διαφορετική περίπτωση, οφείλει να ενημερώσει έγκαιρα τον Οργανωτή, ο οποίος πρέπει να φροντίσει για την αποκατάσταση όλων των ελλείψεων που ενδεχόμενα θα του υποδειχθούν από τον Επικεφαλής Τ.Ε.

2.4 Έλεγχος ατομικού εξοπλισμού ασφάλειας

(Μόνο για αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ) Για διευκόλυνση των πληρωμάτων κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων του αγώνα, είναι στη διακριτική ευχέρεια των Τ.Ε. να μη γίνει έλεγχος του ατομικού εξοπλισμού ασφαλείας (ρουχισμός, κράνη, συσκευές FHR) κατά τη διάρκεια του ελέγχου εξακρίβωσης αλλά αμέσως πριν την εκκίνηση του αγώνα. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να γίνει κατάλληλη επισήμανση του γεγονότος στην αναφορά των Τ.Ε. προς τους Αγωνοδίκες, μετά το πέρας του ελέγχου εξακρίβωσης. Είναι φυσικά ευθύνη των αγωνιζομένων να χρησιμοποιούν σύμφωνο με τους κανονισμούς ατομικό εξοπλισμό ασφαλείας.

2.5 Συμμετοχή στον έλεγχο εξακρίβωσης με βάση το ΔΤΤ

(Εφαρμογή από 1/1/2016)

Αυτοκίνητα με ΔΤΤ, που έχει εκδοθεί ή ανανεωθεί, μετά την 1/1/2015 και σε κάθε περίπτωση εντός των 2 τελευταίων ετών, μπορούν να μην προσέρχονται στον έλεγχο εξακρίβωσης και να συμμετέχουν σε αγώνα με βάση του πρόσφατου έγκυρου ΔΤΤ αλλά με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Ο αγωνιζόμενος ζητά να μην περάσει έλεγχο εξακρίβωσης λόγω πρόσφατου έγκυρου ΔΤΤ στη δήλωση συμμετοχής –αν δεν το δηλώσει τότε υποχρεούται να περάσει κανονικά έλεγχο εξακρίβωσης. Στην περίπτωση αυτή, η δήλωση συμμετοχής περιλαμβάνει την ακόλουθη δήλωση:
“Ο συμμετέχων δηλώνω υπεύθυνα ότι το αυτοκίνητό μου είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς κανονισμούς, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα συστήματα ασφαλείας και τυχόν σφραγίσεις, σε άριστη κατάσταση για συμμετοχή στον αγώνα και δεν έχει καμία διαφορά από όσα αναγράφονται στο Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητάς (ΔΤΤ) του”
- Ο διοικητικός έλεγχος γίνεται κανονικά
- Δεν υπάρχει καμία έλλειψη ή πρόβλημα, που να έχει καταγραφεί στο ΔΤΤ και να εκκρεμεί
- Το ΔΤΤ προσκομίζεται στον έλεγχο εξακρίβωσης για έλεγχο από τους Τ.Ε. και συμπλήρωση της συμμετοχής στον αγώνα
- Όλα τα ανταλλακτικά, που σφραγίζονται (πχ. turbo) έχουν τις σφραγίσεις σε άριστη κατάσταση. Επιπλέον ανταλλακτικά μπορούν να προσκομιστούν για σφράγιση στον έλεγχο εξακρίβωσης
- Στον έλεγχο εξακρίβωσης προσκομίζεται για έλεγχο ο ατομικός εξοπλισμός ασφαλείας του πληρώματος (ρουχισμός, κράνη, συσκευές FHR) (βλ. προηγούμενη παράγραφο)
- Σε περίπτωση διαπιστωθέντος προβλήματος (πχ. εκκρεμότητες στο ΔΤΤ) οι Τ.Ε. έχουν δικαίωμα να ζητήσουν την άμεση προσέλευση του αυτοκινήτου
- Ο Οργανωτής κληρώνει δειγματοληπτικά ένα 10% των αυτοκινήτων, που έχουν πρόσφατο έγκυρο ΔΤΤ και έχουν δηλώσει ότι επιθυμούν να περάσουν έλεγχο εξακρίβωσης με βάση το ΔΤΤ. Τα αυτοκίνητα αυτά πρέπει να περάσουν κανονικά από έλεγχο εξακρίβωσης. Τα πληρώματα αυτά ειδοποιούνται με δελτίο πληροφοριών.
- Αν το αυτοκίνητο έχει οποιαδήποτε αλλαγή, σε σχέση με το ΔΤΤ, ή αν πρέπει να σφραγιστεί το Turbo ή τυχόν έρμα ή όποια άλλα εξαρτήματα, πρέπει να προσέλθει κανονικά στον έλεγχο εξακρίβωσης
- Αν στη διάρκεια του αγώνα διαπιστωθεί οποιαδήποτε απόκλιση, σε σχέση με το ΔΤΤ, αναφέρεται στους αγωνοδίκες και επιβάλλεται ποινή, η οποία μπορεί να φτάσει μέχρι και αποκλεισμό

3 ΕΛΕΓΧΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Μέρος των καθηκόντων των Τ.Ε. αποτελεί και η συνεχής διαπίστωση της τήρησης των κανονισμών ασφαλείας από το πλήρωμα (κράνη, φόρμες κτλ.) και τα αυτοκίνητα (κλωβοί ασφαλείας, συστήματα πυρόσβεσης, ζώνες, καθίσματα, δεξαμενές ασφαλείας κτλ.) κατά τη διεξαγωγή των αγώνων.

Σε περίπτωση που κάποιος τέτοιος κανονισμός δεν τηρείται, ο Τ.Ε. έχει το δικαίωμα, αφού ενημερώσει χωρίς χρονοτριβή τον Αλυτάρχη και εγκριθεί από του Αγωνοδίκες, να μην επιτρέψει την εκκίνηση ή τη συνέχιση του αγώνα για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, μέχρι την αποκατάσταση του προβλήματος.

Κάθε αυτοκίνητο που μετά το πέρας του ελέγχου εξακρίβωσης αποσυναρμολογηθεί ή τροποποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επηρεάζεται ενδεχόμενα η ασφάλεια του ή έχει εμπλακεί σε ατύχημα με ανάλογες συνέπειες, πρέπει να ελέγχεται από τους Τ.Ε. του αγώνα για να διαπιστώνεται η καταλληλότητά του να συνεχίσει.

4 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Σε περίπτωση που οι Τ.Ε. διαπιστώσουν οποιαδήποτε τεχνική παράβαση διέφυγε της προσοχής τους κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης, πρέπει να ενημερώσουν άμεσα τους Αγωνοδίκες, οι οποίοι αποφασίζουν σχετικά.

Κατά τη διάρκεια όλων των αγώνων Πρωταθλημάτων, Κυπέλλων και Επάθλων οι Τ.Ε. μπορούν να προβούν για τα χρησιμοποιούμενα ή αντικατασταθέντα ανταλλακτικά, σε όποιους ελέγχους, μαρκαρίσματα, σφραγίσεις και άλλες ενέργειες θεωρούν σκόπιμες, προκειμένου να διασφαλισθεί η τεχνική νομιμότητα των διαγωνιζόμενων αυτοκινήτων. Επίσης οι Αγωνοδίκες μπορούν να παραγγείλουν στους Τ.Ε. επιπλέον ελέγχους ή άλλες ενέργειες κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Οι Τ.Ε. οφείλουν να κάνουν τουλάχιστον έναν έλεγχο κατά τη διάρκεια του αγώνα, ή, σε περίπτωση πολυήμερων αγώνων, κατά τη διάρκεια κάθε αγωνιστικής ημέρας. Σε αγώνες αναβάσεων που διεξάγονται σε δύο σκέλη οι Τ.Ε. οφείλουν να κάνουν έλεγχο ανάμεσα στα δύο σκέλη. Σε αγώνες ταχύτητας οι Τ.Ε. οφείλουν να κάνουν έλεγχο κατά τη διάρκεια ή μετά το πέρας των χρονομετρημένων δοκιμαστικών. Σε κάθε περίπτωση οι Τ.Ε. κατά την κρίση τους πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα χρονικά και τεχνικά περιθώρια που τους διατίθενται και να προσαρμόζουν τους ελέγχους τους έτσι ώστε να μην παρεμποδίζεται η φυσιολογική εξέλιξη του αγώνα.

Ειδικά για τους αγώνες ράλλυ:

- Οι Τ.Ε. επιβλέπουν, όποτε κρίνεται σκόπιμο, τη διαδικασία του μαρκαρίσματος των ελαστικών. Ο Οργανωτής οφείλει να έχει προβλέψει κατάλληλη ομάδα ανθρώπων για την εργασία αυτή, η οποία γίνεται σύμφωνα με τις υποδείξεις των Τ.Ε.
- Ένας τουλάχιστον Τ.Ε. πρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι διαθέσιμος σε κάθε Service Park.
- Οι Τ.Ε. είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των κανονισμών που σχετίζονται με την απαγόρευση παροχής εξωτερικής βοήθειας. Ο Οργανωτής οφείλει να έχει προβλέψει κατάλληλη ομάδα κριτών γεγονότων για την εργασία αυτή. Αυτό δεν σημαίνει πως οι Τ.Ε. δεν οφείλουν να έχουν τεταμένη την προσοχή τους για σχετικά περιστατικά και να αναφέρουν στους Αγωνοδίκες οτιδήποτε υποπτεύσει στην αντίληψή τους.
- Οι Τ.Ε. μπορούν να κάνουν ενδιάμεσους τεχνικούς ελέγχους σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, εκτός από τις ΕΔ (από την αφετηρία μέχρι και τον τερματισμό τους). Οι Τ.Ε. συνιστάται να κάνουν ενδιάμεσους τεχνικούς ελέγχους σε χώρους Service Park, μετά από STOP και σε ΣΕΧ και ιδιαίτερα πριν την κίτρινη προειδοποιητική πινακίδα των ΣΕΧ. Σε περίπτωση που το ΣΕΧ ακολουθείται από αφετηρία ΕΔ, οι τεχνικοί έφοροι οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει τυχόν έλεγχο στο χώρο του ΣΕΧ το αργότερο δύο (2) λεπτά πριν την προβλεπόμενη ώρα εκκίνησης της ΕΔ για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, ώστε να δοθεί χρόνος στο πλήρωμα να προετοιμαστεί απερίσπαστο για την ΕΔ. Από την πλευρά του, το πλήρωμα οφείλει να παρέχει στους Τ.Ε. κάθε δυνατή βοήθεια για την ολοκλήρωση του ελέγχου και να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις τους. Οι Τ.Ε. έχουν δικαίωμα να ανοίξουν και να εμπορύνουν το οπίσθιο καπό για να πραγματοποιήσουν τον έλεγχο, οφείλουν δε να τα ξανακλείσουν και να τα ασφαλίσουν με ιδιαίτερη προσοχή, χωρίς αυτό να απαλλάσσει το πλήρωμα από την ευθύνη του για την ασφάλιση των καπών και τη γενικότερη κατάσταση του αυτοκινήτου. Το πλήρωμα μπορεί να ζητήσει να ανοίξει και να ξανακλείσει - ασφαλίσει τα καπό το ίδιο. Στην περίπτωση αυτή οφείλει να το πράξει άμεσα και χωρίς χρονοτριβή ή διαμαρτυρία.

Στο τέλος του αγώνα, ή, προκειμένου για πολυήμερους αγώνες, στο τέλος κάθε αγωνιστικής ημέρας, οι Τ.Ε. υποβάλλουν στους Αγωνοδίκες έκθεση σχετικά με τους ελέγχους που προέβησαν κατά τη διάρκεια του αγώνα ή της ημέρας και τα αποτελέσματα αυτών.

5 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Σε όλους τους αγώνες Πρωταθλημάτων, Κυπέλλων και Επάθλων πρέπει να διενεργείται μετά τον τερματισμό του αγώνα λεπτομερής τελικός τεχνικός έλεγχος σε τουλάχιστον τρία (3) διαφορετικά αυτοκίνητα, που έχουν καταλάβει θέσεις διάκρισης, και σε ένα (1) άλλο, τυχαία επιλεγθέν αυτοκίνητο. Οι Αγωνοδίκες έχουν πάντως το δικαίωμα να υποδείξουν έλεγχο και σε όποια άλλα επιπλέον αυτοκίνητα επιθυμούν.

Τα αυτοκίνητα, στα οποία θα εκτελείται ο τελικός τεχνικός έλεγχος, θα αποφασίζονται από τους Αγωνοδίκες, κατόπιν πρότασης των Τ.Ε. Τα σημεία των αυτοκινήτων, που θα ελέγχονται, θα αποφασίζονται από τους Τ.Ε. κατόπιν ενημέρωσης των Αγωνοδικών και πάντοτε λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του κάθε αγώνα (διαθεσιμότητα κατάλληλου τόπου, χρόνου και υποδομής). Επιπλέον των σημείων, που αποφασίζονται από τους Τ.Ε., οι Αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να υποδείξουν και άλλα σημεία.

Οι Οργανωτές οφείλουν να παρέχουν στους Τ.Ε. κάθε δυνατή διευκόλυνση και βοήθεια για τη διεξαγωγή των τεχνικών ελέγχων. Ο χώρος όπου γίνεται ο τελικός τεχνικός έλεγχος πρέπει να είναι επίπεδος, μη προσπελάσιμος σε μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα και να διαθέτει επαρκή φωτισμό και στέγαση, έστω και πρόχειρη (αδιάβροχη τέντα). Κατά προτίμηση ο τελικός τεχνικός έλεγχος πρέπει να γίνεται σε συνεργείο με επαρκή τεχνικό εξοπλισμό (αναβατόρια κτλ.).

Οι Τ.Ε. μπορούν, στα πλαίσια των καθηκόντων τους και ιδιαίτερα κατά τον τελικό τεχνικό έλεγχο να ζητήσουν από τον αγωνιζόμενο, να τους προμηθεύσει τα εξαρτήματα ή δείγματα που κρίνονται απαραίτητα.

Οι Οργανωτές είναι υπεύθυνοι για τον όλο συντονισμό και την διεκπεραίωση του τελικού τεχνικού ελέγχου, όπως μεταφορά αυτοκινήτων, ασφάλεια και φύλαξη χώρου, διασφάλιση τήρησης προβλεπόμενων διαδικασιών.

6 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Έλεγχοι που είναι οπτικοί και δεν απαιτούν αποσυναρμολόγηση τμημάτων του αυτοκινήτου γίνονται επιτόπου. Σε περίπτωση που δεν απαιτούνται έξοδα τεχνικών εργασιών, δεν θα εισπράττονται.

Για την αποφυγή παρεξηγήσεων και ανωμαλιών και για να υπάρχει αυξημένη σαφήνεια των ενστάσεων που αναφέρονται σε τεχνικά θέματα, αυτές πρέπει να αναφέρουν σαφώς, συγκεκριμένα και επακριβώς ποια εξαρτήματα και ποια ακριβώς χαρακτηριστικά τους ζητείται να ελεγχθούν. Για παράδειγμα: “μέγιστο βύθισμα εκκεντροφόρων” ή “διάγραμμα εκκεντροφόρων” ή “διαστάσεις συμπιεστή turbo”. Γενικές αναφορές σε εξαρτήματα με πολλαπλά πιθανά χαρακτηριστικά δεν γίνονται αποδεκτές. Για παράδειγμα, “εκκεντροφόροι” ή “turbo”. Τυχόν υποδείξεις του τρόπου, με τον οποίο πρέπει να γίνουν οι έλεγχοι και οι μετρήσεις δεν γίνονται αποδεκτές, καθώς αυτά είναι στην αποκλειστική ευθύνη των τεχνικών εφόρων. Δεν γίνονται αποδεκτές ενστάσεις που απαιτούν μετρήσεις σε σημεία που οι τιμές τους δεν αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης ή σε κάποιο τεχνικό κανονισμό, όπως και ενστάσεις για το υλικό από το οποίο αποτελείται κάποιο εξάρτημα, εκτός και αν το υλικό αυτό αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης ή σε κάποιο τεχνικό κανονισμό. Τέλος, ενστάσεις για “ελεύθερα” εξαρτήματα δε γίνονται αποδεκτές.

Ο Οργανωτής υποχρεούται να αναφέρει εκ των προτέρων στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα σε ποιο συνεργείο πρόκειται να γίνει ο τεχνικός έλεγχος λόγω ενστάσεων και να έχει φροντίσει για τη διαθεσιμότητα του συνεργείου αυτού στα παρακάτω αναφερόμενα χρονικά περιθώρια. Επίσης ο Οργανωτής οφείλει να φροντίσει, με τους όρους της σχετικής απόφασης των Αγωνοδικών, για τη μεταφορά και φύλαξη των αυτοκινήτων μέχρι τον τεχνικό έλεγχο για την εκδίκαση της ένστασης.

Με σκοπό να μην χρησιμοποιούνται οι ενστάσεις ως μέσο αθέμιτου ανταγωνισμού και δέσμευσης για μεγάλο χρονικό διάστημα των επίδικων αυτοκινήτων, οι Τ.Ε. υποχρεούνται να αρχίσουν τον τεχνικό έλεγχο που γίνεται λόγω ένστασης το αργότερο εντός τριών ημερών από την υποβολή της. Επιπλέον, πρέπει να τον ολοκληρώσουν και να αποδεσμεύσουν το αυτοκίνητο εντός πέντε ημερών από την υποβολή της ένστασης. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατό, οι Τ.Ε. μπορούν, μετά από τεκμηριωμένη πρόταση τους προς τους Αγωνοδικές και έγκριση των τελευταίων, να παρατείνουν το χρονικό αυτό διάστημα **κατά μία το πολύ εβδομάδα**.

Οι Τ.Ε. οφείλουν να αποδεσμεύσουν το υπόλοιπο αυτοκίνητο, κρατώντας και σφραγίζοντας όσα εξαρτήματά του χρήζουν περαιτέρω **διερεύνησης / ελέγχου** ή τα εξαρτήματα που ελέγχθηκαν και βρέθηκαν μη σύννομα **ή τα εξαρτήματα για τα οποία έχει υποβληθεί πρόθεση έφεσης**. Επίσης, οφείλουν να αποδεσμεύσουν κάθε εξάρτημα που μετρήθηκε και βρέθηκε κανονικό, καθώς και αυτά για τα οποία ο αγωνιζόμενος υπογράψει δήλωση ότι αποδέχεται τις μετρήσεις και τα αποτελέσματα του ελέγχου. **Αυτές οι αποδεσμεύσεις πρέπει να γίνονται κατόπιν συνεννόησης με τους Αγωνοδικές, μετά την έκδοση της απόφασής τους και την παρέλευση της προθεσμίας υποβολής πρόθεσης έφεσης.**

Σε περίπτωση που ο αγωνιζόμενος επιθυμεί να συμμετάσχει σε άλλο αγώνα που διεξάγεται την αμέσως επόμενη εβδομάδα από την υποβολή της ένστασης, οπότε ενδέχεται η εκδίκαση της ένστασης να μην επιτρέψει κάτι τέτοιο, μετά από σχετικό αίτημα του αγωνιζόμενου οι αγωνοδικές μπορούν να ζητήσουν από τους Τ.Ε. να σφραγίσουν τα επίδικα σημεία του αυτοκινήτου, σημειώνοντάς τα στο Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας του, ώστε αυτό να συμμετάσχει στον επόμενο αγώνα και η εκδίκαση της ένστασης να γίνει την αμέσως επόμενη εβδομάδα. Στην περίπτωση αυτή τα παραπάνω χρονικά περιθώρια γίνονται δέκα (αντί για τρεις) και δώδεκα (αντί για πέντε) ημέρες από την υποβολή της ένστασης. Περαιτέρω παράταση δεν μπορεί να δοθεί.

Οι Αγωνοδικές είναι υποχρεωμένοι να εκδώσουν την απόφασή τους για τις ενστάσεις που αφορούν τεχνικά θέματα εντός 15 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία υποβολής της ένστασης. Η απόφαση αυτή θα κοινοποιείται αμέσως στα ενδιαφερόμενα μέρη και την ΕΠΑ. Ο Πρόεδρος των Αγωνοδικών έχει την ευθύνη για την τήρηση αυτής της απόφασης.

Μετά την τελική απόφαση για κάποια ένσταση κάθε αντίδικος επωμίζεται τα έξοδα και τα παράβολα τεχνικών εργασιών για τα σημεία εκείνα στα οποία δεν δικαιώθηκε. Αν δηλ. το επίδικο αυτοκίνητο βρεθεί παράνομο σε ορισμένα μόνο από τα σημεία στα οποία αφορούσε η ένσταση, τότε ο καθ' ού η ένσταση διαγωνιζόμενος χρεώνεται τα παράβολα τεχνικών εργασιών και τα έξοδα για τα σημεία αυτά και μόνο, ο δε ενιστάμενος χρεώνεται τα παράβολα τεχνικών εργασιών και τα έξοδα για τα υπόλοιπα σημεία, στα οποία το εν λόγω αυτοκίνητο βρέθηκε νόμιμο. Τα έξοδα μεταφοράς του αυτοκινήτου, οι αποζημιώσεις των Αγωνοδικών και των Τ.Ε. και το κυρίως παράβολο της ένστασης βαρύνουν τον καθ' ού η ένσταση, σε περίπτωση που στο αυτοκίνητο του διαπιστωθεί έστω και μία παράβαση, άσχετα από την επ' αυτής τελική απόφαση, διαφορετικά βαρύνουν τον ενιστάμενο.

7 ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

Στον τεχνικό έλεγχο που γίνεται για οποιοδήποτε λόγο δικαιούνται να παρευρίσκονται: ο αγωνιζόμενος ή / και ο μηχανικός του, όλοι οι Τ.Ε. του συγκεκριμένου αγώνα, οι Αγωνοδικές, ο Παρατηρητής του Αγώνα, εκπρόσωπος του Οργανωτή και μέλη της ΕΠΑ ή της Τεχνικής Επιτροπής της.

Ειδικά για τον έλεγχο καυσίμων, λόγω της υψηλής εξειδίκευσης της διαδικασίας, επιτρέπεται η παρουσία του αγωνιζόμενου ή εκπρόσωπού του, μόνο αν φέρουν την ιδιότητα του χημικού ή του χημικού μηχανικού. Δεν απαιτείται αλλά και δεν επιτρέπεται η παρουσία των λοιπών προσώπων, που αναφέρονται παραπάνω.

Μόνο για την περίπτωση ειδικών κατηγοριών αυτοκινήτων (Ενιαίο, διάφορα Κύπελλα κτλ.), που προκηρύσσονται μετά από πρόταση τρίτου φορέα, σε αυτόν τον τεχνικό έλεγχο επιτρέπεται να παρευρίσκεται, με σκοπό τη διευκόλυνση του ελέγχου, και εκπρόσωπος του φορέα αυτού, πχ. ΣΟΑΑ, της Εταιρείας που προτείνει την ειδική κατηγορία κοκ.

Σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να παρευρίσκονται άλλα πρόσωπα, ιδιαίτερα μάλιστα, σε περίπτωση ένστασης, ο ενιστάμενος ή εκπρόσωποι – μηχανικοί του, υπό οποιαδήποτε ιδιότητα, ακόμα και κάποια από τις παραπάνω αναφερθείσες.

Μετά το πέρας του τεχνικού ελέγχου οι Τ.Ε. υποβάλλουν έκθεση προς τους Αγωνοδίκες με τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Οι Τ.Ε., κατά τη διεξαγωγή των τεχνικών ελέγχων, υποχρεούνται να αναφέρουν στους Αγωνοδίκες κάθε παρατυπία που υποπίπτει στην αντίληψή τους κατά τον έλεγχο του αυτοκινήτου, άσχετα αν σχετίζεται ή όχι με το υπό έλεγχο σημείο.

Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να ορισθεί από την ΕΠΑ ειδικός Τ.Ε. με σκοπό την παρακολούθηση τεχνικών θεμάτων και διαδικασιών.

Οι Αγωνοδίκες θα δημοσιοποιούν τα αποτελέσματα των ελέγχων. Ωστόσο, αποτελέσματα μετρήσεων ή άλλες σχετικές πληροφορίες δεν θα δημοσιοποιούνται, εκτός και αν αφορούν σε ανάλυση καυσίμων ή στο ή στα σημεία που το αυτοκίνητο βρέθηκε παράνομο.

Σε περίπτωση διαπίστωσης κάποιας τεχνικής παράβασης, οι Τ.Ε. πρέπει να περιλάβουν στην έκθεσή τους εισήγηση σχετικά με το αν η διαπιστωθείσα τεχνική παράβαση ήταν ουσιώδης ή επουσιώδης. Ως ουσιώδεις χαρακτηρίζονται από τους Τ.Ε. όλες οι τεχνικές παραβάσεις που:

- Έχουν σαφή θετική επίδραση στην απόδοση του αυτοκινήτου ή
- Περιλαμβάνουν εσκεμμένη αλλαγή μη ελεύθερων μηχανικών μερών (κινητήρας, μετάδοση, ανάρτηση, φρένα, σύστημα διεύθυνσης) είτε με μη γνήσια (προκειμένου για την ομάδα N, βλ. άρθρο 254.4 του Παραρτήματος J) είτε έτσι ώστε να μην μπορεί να διαπιστωθεί η προέλευσή τους από το αρχικό εξάρτημα σειράς (προκειμένου για την ομάδα A, βλ. άρθρο 255.5 του Παραρτήματος J)

Οι Αγωνοδίκες δεν μπορούν να τροποποιήσουν την εισήγηση των Τ.Ε. ως προς το ουσιώδες της παράβασης, ούτε να αγνοήσουν την έκθεση των Τ.Ε. Στη συνέχεια, κρίνοντας από όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, οι Αγωνοδίκες μπορούν να επιβάλλουν τις ακόλουθες ποινές:

- Για επουσιώδεις παραβάσεις, ποινή χρόνου και συγκεκριμένα έως: 10'' (για αγώνες αναβάσεων), 30'' (για αγώνες ταχύτητας και ράλλυ σπριντ) ή 60'' (για αγώνες ράλλυ)
- Για ουσιώδεις παραβάσεις, είτε ποινή χρόνου (σε κάθε περίπτωση μεγαλύτερη από την ανωτέρω ποινή για επουσιώδη παράβαση) είτε αποκλεισμό

Τονίζεται πως όλοι οι Τ.Ε. ενός αγώνα οφείλουν να δρουν ομαδικά, με συντονιστή τον Επικεφαλής Τ.Ε., με στόχο την εκπλήρωση της αποστολής τους, ακόμα και αν κάποιοι εξ' αυτών έχουν εξειδίκευση σε κάποιες συγκεκριμένες ομάδες ή κατηγορίες αυτοκινήτων.

Σε περίπτωση, που για οποιοδήποτε λόγο κατά τη διάρκεια τελικού τεχνικού ελέγχου ή τεχνικού ελέγχου για ένσταση τοποθετούνται σφραγίσεις σε οποιοδήποτε σημείο του αυτοκινήτου ή σε δείγματα καυσίμων, οι σφραγίσεις αυτές καταγράφονται λεπτομερώς (α) στην έκθεση των τεχνικών εφόρων (β) σε μία κατάσταση την οποία συνυπογράφουν (ονοματεπώνυμο, υπογραφή) ο Τ.Ε. και ο αγωνιζόμενος και την οποία κρατά ο αγωνιζόμενος, ώστε να γνωρίζει ποιές ακριβώς σφραγίσεις τοποθετήθηκαν στο αυτοκίνητό του.

8 ΣΦΡΑΓΙΣΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Ο έλεγχος και η σφράγιση των ελαστικών έχουν ως στόχο τη διασφάλιση όρων υγιούς ανταγωνισμού, ως προς τον τύπο και τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων ελαστικών.

Η σφράγιση κάθε ελαστικού γίνεται με έναν από τους εξής τρόπους:

1. Με μαρκαδόρο, δηλ. εγγραφή προκαθορισμένου αριθμού γραμμών πάνω στο πλαϊνό του ελαστικού και στη συνέχεια στη ζάντα
2. Με κατάλληλο αυτοκόλλητο, πάνω στη ζάντα. Το αυτοκόλλητο πρέπει να είναι αδιάβροχο και να καταστρέφεται σε προσπάθεια αποκόλλησής του

Σε όλους τους αγώνες εκτός των ράλλυ, και όπου προβλέπεται περιορισμός στο είδος ή / και τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων ελαστικών, η διαδικασία αυτή γίνεται από τους Τ.Ε. του αγώνα, μέχρι την έναρξη των χρονομετρημένων δοκιμαστικών του αγώνα.

Στους αγώνες ράλλυ αυτή η σφράγιση των ελαστικών γίνεται όπως προβλέπεται στη συνέχεια:

Χρησιμοποιούνται μία ή περισσότερες ομάδες σφράγισης ελαστικών, τις οποίες ορίζει ο οργανωτής και επιβλέπει, όποτε κρίνεται σκόπιμο, ένας εκ των Τ.Ε. του αγώνα.

Σε περίπτωση χρήσης μαρκαδόρων, κάθε τέτοια ομάδα αποτελείται από:

- Ένα ή δύο άτομα για τη σφράγιση των τροχών στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου
- Ένα άτομο για τη σφράγιση των εφεδρικών τροχών (ρεζέρβες). Αν οι ρεζέρβες τοποθετούνται με την εξωτερική πλευρά τους "προς τα κάτω", τότε πρέπει να σφραγίζονται και από τις δύο πλευρές. Οι αγωνιζόμενοι, άσχετα από το πως τοποθετούν τις ρεζέρβες, είναι υποχρεωμένοι να παρουσιάζουν για σφράγιση τις ρεζέρβες με την εξωτερική πλευρά τους "προς τα πάνω", έτσι ώστε να διευκολύνεται η σφράγιση
- Ένα άτομο για την τήρηση κατάστασης όπου για κάθε αυτοκίνητο αναγράφεται ο αριθμός των τροχών που σφραγίσθηκαν (περιλαμβανομένων και των εφεδρικών) και υπογράφει ο οδηγός ή ο συνοδηγός. Το άτομο αυτό είναι επικεφαλής της ομάδας και υπεύθυνο να μην αναχωρήσει κάποιο αυτοκίνητο αν δεν έχει ολοκληρωθεί η σφράγιση

Σε περίπτωση χρήσης αυτοκόλλητων, αρκούν 2 άτομα, ένας για το κόλλημα των αυτοκόλλητων και ένας για την τήρηση της κατάστασης

Υπενθυμίζεται πως χαραγμένα ελαστικά δεν πρέπει σε καμία στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα να έχουν βάθος χαραξιών μικρότερο από 1.6 mm. Καινούργια χαραγμένα ελαστικά πρέπει να έχουν βάθος χαραξιών τουλάχιστον 5.5 mm.

Σε όλους τους αγώνες ράλλυ (χώματος και ασφάλτου) είναι υποχρεωτική η σφράγιση και ο έλεγχος κατά τη διάρκεια του αγώνα των χρησιμοποιούμενων ελαστικών. **Στους αγώνες ράλλυ σπριντ δεν απαιτείται σφράγιση ελαστικών.**

Όλα τα ελαστικά του αυτοκινήτου, καθώς και όλες οι ρεζέρβες, σφραγίζονται. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να διευκολύνουν τους υπεύθυνους σφράγισης και τους Τ.Ε. στα καθήκοντά τους. Ένα μέλος του πληρώματος ή ένας μηχανικός (χωρίς αυτό να θεωρείται εξωτερική – απαγορευμένη βοήθεια) πρέπει να ανοίξει το χώρο τοποθέτησης των εφεδρικών τροχών, να απασφαλίσει, παρουσιάσει για σφράγιση, επανατοποθετήσει και ασφαλίσει τους εφεδρικούς τροχούς και να ξανακλείσει – ασφαλίσει το χώρο τοποθέτησης.

Η σφράγιση γίνεται στην έξοδο των χώρων Service Park, αμέσως μετά τη διαδικασία ανεφοδιασμού (αν υπάρχει ειδικός χώρος ανεφοδιασμού) ή το ΣΕΧ εξόδου (αν δεν υπάρχει ειδικός χώρος ανεφοδιασμού). Ακόμα και αν ο αγωνιζόμενος επιλέξει να μην προβεί σε ανεφοδιασμό, είναι υποχρεωμένος να σταματήσει στο χώρο σφράγισης ελαστικών, σύμφωνα με τις υποδείξεις της αρμόδιας ομάδας, ώστε να σφραγιστούν τα ελαστικά του. Οι Οργανωτές, από την πλευρά τους, είναι υποχρεωμένοι να διαθέτουν τον απαραίτητο κατάλληλο επισημασμένο χώρο για τη σφράγιση των ελαστικών και επίσης, κατά τον καθορισμό των ιδανικών χρόνων κάλυψης των απλών διαδρομών του αγώνα, να προβλέπουν επαρκή χρόνο για τη σφράγιση των ελαστικών, εκτός από τον ανεφοδιασμό (τουλάχιστον 5' συνολικά για τον ανεφοδιασμό και τη σφράγιση των ελαστικών). Η διαδικασία σφράγισης ελαστικών υπολογίζεται να διαρκεί ένα περίπου λεπτό ανά αυτοκίνητο, για σφράγιση όλων των ελαστικών κάθε αυτοκινήτου από κατάλληλη ομάδα, όπως περιγράφεται παραπάνω.

Τα χαρακτηριστικά χρώματα (μαρκαδόρων, αυτοκόλλητων) που χρησιμοποιούνται καθορίζονται εκ των προτέρων από τους Τ.Ε. και αλλάζουν σε κάθε Service Park. Ελαστικά που έχουν σφραγιστεί ήδη σε προηγούμενο Service Park του ίδιου αγώνα πρέπει να ξανασφραγίζονται.

Κάθε αυτοκίνητο που αναχωρεί από κάποιο Service Park με συγκεκριμένο αριθμό ελαστικών (περιλαμβάνονται και οι ρεζέρβες) πρέπει να εμφανιστεί στο επόμενο Service Park με τον ίδιο ακριβώς αριθμό ελαστικών. Σε κανένα σημείο του αγώνα, εκτός των Service Park, δεν επιτρέπεται η αφαίρεση ή η τοποθέτηση στο αυτοκίνητο ελαστικών εκτός αυτών με τα οποία αναχώρησε το αυτοκίνητο από το προηγούμενο Service Park. Για το λόγο αυτό η ομάδα σφράγισης ελαστικών και οι Τ.Ε. πρέπει να καταγράφουν τον αριθμό των ελαστικών με τα οποία αναχωρεί από τα Service Park και φτάνει σε αυτά κάθε αγωνιζόμενος.

Στη διάρκεια του αγώνα οι Τ.Ε. ελέγχουν τη σφράγιση των χρησιμοποιούμενων ελαστικών (περιλαμβάνονται και οι ρεζέρβες) καθώς και τη συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς (πχ. ως προς το βάθος των αυλακώσεων). Σε περίπτωση, που στη διάρκεια του αγώνα οι Τ.Ε. διαπιστώσουν κάποιο ελαστικό μη σύμφωνο με τους κανονισμούς,

το σφραγίζουν κατάλληλα (πχ. με χρήση αυτοκόλλητου ή μαρκαδόρου), οπότε ο αγωνιζόμενος υποχρεούται να το προσκομίσει στο επόμενο Service Park, για περαιτέρω έλεγχο.

9 ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ

Ο αγωνιζόμενος σε κάθε περίπτωση υποχρεούται να αποδείξει στον Τεχνικό Έφορο, πως το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς. Για το σκοπό αυτό πρέπει να παρέχει στον Τεχνικό Έφορο όλο τον απαιτούμενο εξοπλισμό (εξαρτήματα, εργαλεία κοκ.), να προβαίνει στις ενέργειες που απαιτούνται για την απόδειξη αυτή, καθώς και να επωμίζεται όλα τα εύλογα έξοδα, προκειμένου να αποδείξει στον Τεχνικό Έφορο, πως το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς. Ως “εύλογο έξοδο” νοείται οποιοδήποτε έξοδο προκύπτει από αποσυναρμολόγηση και επανασυναρμολόγηση οποιοδήποτε μηχανικού μέρους. Για παράδειγμα, τυχόν έξοδα για αποσυναρμολόγηση και επανασυναρμολόγηση εξαρτημάτων όπως φρένα, ανάρτηση, Turbo, εκκεντροφόροι, σφόνδυλος / συμπλέκτης, διαφορικά, κιβώτιο ταχυτήτων κ.τ.λ. θεωρούνται εύλογα.

Μόνο σε περίπτωση ένστασης, αν απαιτείται σύγκριση με αυθεντικά (“original”) ανταλλακτικά εμπορίου, ο ενιστάμενος οφείλει να παραδώσει στους Τ.Ε. τα ανταλλακτικά αυτά, καινούργια, σε άριστη κατάσταση και με εμφανείς τους χαρακτηριστικούς αριθμούς τους (part numbers), και να τα θέσει στη διάθεση τους μέχρι το πέρας των ελέγχων. Ομοίως και για τυχόν απαιτούμενα ειδικά εργαλεία και γενικά για οποιοσδήποτε ενέργειες απαιτούνται για τη στήριξη της ένστασής του.

10 ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ορίζεται το παρακάτω εξουσιοδοτημένο εργαστήριο ελέγχου καυσίμων σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς:

1. Εργαστήριο Καυσίμων και Λιπαντικών, Τμήμα Χημικών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σε περίπτωση που το ανωτέρω εργαστήριο δεν μπορεί να ελέγξει τα δείγματα άμεσα λόγω φόρτου εργασίας ή οποιοδήποτε άλλου λόγου, τότε ο έλεγχος καυσίμων θα γίνεται σε εργαστήριο που θα ορίζει η ΕΠΑ.

Οι αγωνιζόμενοι υποχρεούνται ανά πάσα στιγμή του αγώνα, να έχουν διαθέσιμα στη δεξαμενή καυσίμου του αυτοκινήτου τους 2 λίτρα καυσίμου για σχετική δειγματοληψία, κατά την κρίση των τεχνικών εφόρων.

Η δειγματοληψία γίνεται με τον εξής τρόπο :

Λαμβάνονται 2 λίτρα καυσίμου και τοποθετούνται σε δύο **διαφορετικά** δοχεία του ενός λίτρου τα οποία κλείνουν με στεγανότητα και σφραγίζονται.

Και τα δύο δείγματα τα κρατά ο Τ.Ε. και τα παραδίδει στην ΕΠΑ. Τα δείγματα καυσίμων πρέπει να αποθηκεύονται σε σκοτεινό και δροσερό σημείο.

Η ΕΠΑ αποστέλλει στο εντεταλμένο εργαστήριο για έλεγχο και τα δύο δείγματα. Σε περίπτωση, που το εργαστήριο διαπιστώσει παράβαση των κανονισμών καυσίμου στο πρώτο δείγμα, τότε (και μόνο τότε) αποσφραγίζει και ελέγχει και το δεύτερο δείγμα, μόνο όμως στο σημείο ή τα σημεία, που διαπιστώθηκε παράβαση στο πρώτο δείγμα. Αν και στο δεύτερο δείγμα διαπιστωθεί παράβαση, τότε συνολικά θεωρείται, πως υπήρξε παράβαση. Σε περίπτωση, που στο πρώτο δείγμα διαπιστωθεί παράβαση και στο δεύτερο όχι, τότε θεωρείται πως δεν υπήρξε παράβαση, ωστόσο το γεγονός αναφέρεται στην ΕΠΑ.

Τα αποτελέσματα του ελέγχου αποστέλλονται από το εργαστήριο στην ΕΠΑ με χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).

Σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών καυσίμου, η ποινή είναι αυτοδίκαια (απευθείας επιβαλλόμενη από την ΕΠΑ, χωρίς ανάγκη συνεδρίασης των αγωνοδίκων) αποκλεισμός. Στην περίπτωση αυτή, τα αποτελέσματα του ελέγχου και η απόφαση ανακοινώνονται από την ΕΠΑ. Αν ο έλεγχος βρει τα δείγματα κανονικά, δεν υπάρχει καμία ανακοίνωση και τα αποτελέσματα του αγώνα επικυρώνονται απευθείας από την ΕΠΑ.

Επανελέγχος στην περίπτωση των καυσίμων δε νοείται, ωστόσο ο αγωνιζόμενος έχει δικαίωμα έφεσης.

Κατά τον έλεγχο των καυσίμων εφόσον διαπιστωθεί **παράβαση**, ο αγωνιζόμενος επιβαρύνεται με τα έξοδα του ελέγχου, που ανέρχονται στο ποσό των €500 ανά ελεγχόμενο δείγμα.

11 ΕΦΑΡΜΟΓΗ “SUPER RALLY” ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ RALLY

Σε πολυήμερους αγώνες ράλλυ, όπου ο Οργανωτής έχει επιλέξει την εφαρμογή της δυνατότητας επανεκκίνησης (“Super Rally”):

- Δεν απαιτείται η σφράγιση του κορμού (μπλοκ) του κινητήρα. Η αλλαγή κινητήρα προ της επανεκκίνησης επιτρέπεται.

- Το αυτοκόλλητο του ΔΤΤ έχει ισχύ σφράγισης του πλαισίου. Η αλλαγή πλαισίου προ της επανεκκίνησης δεν επιτρέπεται.