

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 11 / 2015

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ – ΑΝΑΒΑΣΕΩΝ – ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

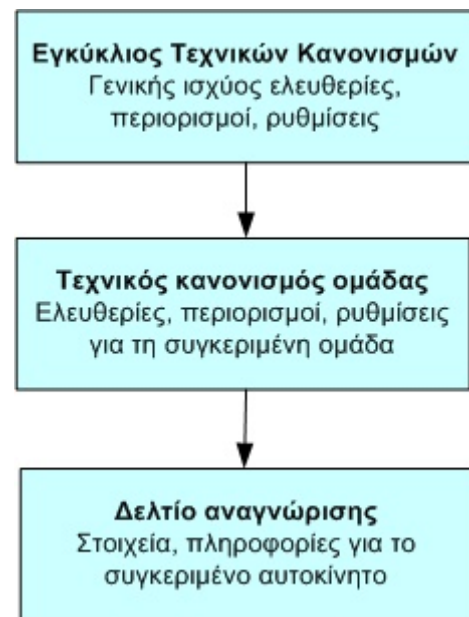
1^η έκδοση: Δεκέμβριος 2014
2^η έκδοση: Φεβρουάριος 2015
3^η έκδοση: Μάρτιος 2015

Στη συνέχεια της παρούσας εγκυκλίου η αναφορά σε “αγώνες” και “αγωνιστικά αυτοκίνητα” περιλαμβάνει αγώνες ράλλυ, ράλλυ σπριντ, αναβάσεων και ταχύτητας. Άλλα είδη αγώνων ή άλλων ειδών αγωνιστικά αυτοκίνητα καλύπτονται σε άλλες εγκυκλίους και κανονισμούς.

1 ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Η ισχύς των τεχνικών κανονισμών ορίζεται από τον κανονισμό μεγαλύτερης ισχύος προς τον κανονισμό μικρότερης ισχύος:

1. Η παρούσα εγκύκλιος τεχνικών κανονισμών έχει τη μεγαλύτερη ισχύ σε σχέση με τους τεχνικούς κανονισμούς των ομάδων και τα δελτία αναγνώρισης. Περιέχει ελευθερίες, περιορισμούς και εν γένει ρυθμίσεις, που εφαρμόζονται καθολικά σε όλες τις ομάδες και αυτοκίνητα. Για παράδειγμα, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε όλους τους αγώνες ράλλυ, ράλλυ σπριντ, αναβάσεων και ταχύτητας είναι κοινά και οι προβλεπόμενες στην παρούσα εγκύκλιο προδιαγραφές τους υπερισχύουν των προβλεπόμενων σε τεχνικούς κανονισμούς (όπως πχ. το Παράρτημα J άρθρο 252)
2. Ο τεχνικός κανονισμός της ομάδας, που συμμετέχει το αυτοκίνητο, περιέχει ελευθερίες, περιορισμούς και ρυθμίσεις, που αφορούν τη συγκεκριμένη ομάδα. Έχει μεγαλύτερη ισχύ από το δελτίο αναγνώρισης. Για παράδειγμα, αν προβλέπει ελευθερία σε σημείο όπου το δελτίο αναγνώρισης προβλέπει μια συγκεκριμένη πληροφορία, το σημείο αυτό είναι ελεύθερο.
3. Το δελτίο αναγνώρισης του αυτοκινήτου (αν υπάρχει) περιλαμβάνει στοιχεία και πληροφορίες για το συγκεκριμένο μοντέλο αυτοκινήτου.



Πιο συγκεκριμένα, οι τεχνικοί κανονισμοί που ισχύουν και εφαρμόζονται ανά περίπτωση συνοψίζονται κατά φθίνουσα σειρά προτεραιότητας όπως παρακάτω:

Αντικείμενο	Τεχνικός κανονισμός κατά φθίνουσα σειρά προτεραιότητας
Ομάδα A	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 255 με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας A με επεκτάσεις
Ομάδα N	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 254 με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας N με επεκτάσεις 4. Βασικό δελτίο αναγνώρισης ομάδας A
Ομάδα R: R1, R2, R3, R4	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 260 με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Επεκτάσεις “VR” δελτίου αναγνώρισης 4. Βασικό δελτίο αναγνώρισης ομάδας A
Ομάδα R: R3T, R3D	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 260D με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Επεκτάσεις “VR” δελτίου αναγνώρισης 4. Βασικό δελτίο αναγνώρισης ομάδας A
Ομάδα R: R5	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 261 με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Επεκτάσεις “VR5” δελτίου αναγνώρισης 4. Βασικό δελτίο αναγνώρισης ομάδας A
Ομάδες EE, EA, EN	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. Τεχνικός κανονισμός κατηγορίας E 2015

Αντικείμενο	Τεχνικός κανονισμός κατά φθίνουσα σειρά προτεραιότητας
	3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας Α με επεκτάσεις
Ομάδα Formula Saloon (FS)	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. Τεχνικός κανονισμός ομάδας FS 2015
Ομάδα BTCC	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2001 άρθρο 262 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας BTCC με επεκτάσεις
S2000 Rally έως 2011 (2000 cc ατμοσφαιρικά)	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 254A 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας Α με επεκτάσεις
WRC έως και το 2010 (2000 cc Turbo)	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 255 με εθνικές διαφοροποιήσεις 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας Α με επεκτάσεις
Ιστορικά sporting	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. Τεχνικός κανονισμός Ιστορικών αυτοκινήτων 2015 3. FIA Παράρτημα Κ 2015 4. FIA Παράρτημα J της αντίστοιχης περιόδου 5. Δελτίο αναγνώρισης
Εκτός δρόμου (4x4) ράλλυ παραγωγής T2	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 284 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας T2 με επεκτάσεις
Εκτός δρόμου (4x4) ράλλυ βελτιωμένα T1	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J 2015 άρθρο 285 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας T1 με επεκτάσεις
Εκτός δρόμου (4x4) ράλλυ παλιά T8	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. Τεχνικός κανονισμός βασισμένος στο FIA Παράρτημα J άρθρο 286 1997 3. Δελτίο αναγνώρισης ομάδας T8
Ασφάλεια αυτοκινήτων	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J άρθρο 253 με εθνικές διαφοροποιήσεις
Ασφάλεια ιστορικών αυτοκινήτων	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. Τεχνικός κανονισμός Ιστορικών αυτοκινήτων 2015 3. FIA Παράρτημα Κ 2015
Ασφάλεια αυτοκινήτων εκτός δρόμου ράλλυ	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J άρθρο 283 2015
Προσωπικός εξοπλισμός ασφαλείας	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα L 2015 με εθνικές διαφοροποιήσεις
Καύσιμα	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J άρθρο 252 με εθνικές διαφοροποιήσεις
Ορισμοί	1. Παρούσα εγκύκλιος 2. FIA Παράρτημα J άρθρο 251 με εθνικές διαφοροποιήσεις

Όλοι αυτοί οι τεχνικοί κανονισμοί είναι διαθέσιμοι στο Web site www.oma-e-epa.gr.

Στα κείμενα των διεθνών τεχνικών κανονισμών (της FIA) η σήμανση μετά από κάποια παράγραφο:

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

αναφέρεται σε διευκρίνιση επί του κειμένου της παραγράφου. Η διευκρίνιση έχει κανονιστική ισχύ για εθνικούς αγώνες. Αντίστοιχα η σήμανση:

ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

αναφέρεται σε διαφοροποίηση των τεχνικών κανονισμών, οι οποίοι παρουσιάστηκαν στην παράγραφο, με ισχύ για εθνικούς αγώνες μόνο. Για αγώνες εγγεγραμμένους σε διεθνές αγωνιστικό ημερολόγιο ισχύουν οι διεθνείς τεχνικοί κανονισμοί.

Οι αλλαγές σε τεχνικούς κανονισμούς σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά **επισημαίνονται με κίτρινο** (πλην της παρούσας εγκυκλίου, στην οποία οι αλλαγές είναι πολύ εκτενείς για να είναι πρακτική η ειδική

επισημάνσή τους). Με **γαλάζιο** ή **πράσινο** ή **φούξια** επισημαίνονται επιπλέον αλλαγές, που είναι δυνατόν να προκύψουν κατά τη διάρκεια της χρονιάς.

Εκτός και αν αναφέρεται διαφορετικά, όλοι οι τεχνικοί κανονισμοί έχουν τη λογική: ότι δεν επιτρέπεται σαφώς, απαγορεύεται. Επίσης, για όλους τους τεχνικούς κανονισμούς, αν η εφαρμογή μίας ελευθερίας καταστρατηγεί μια απαγόρευση, η ελευθερία δεν επιτρέπεται να εφαρμοστεί. Αν για παράδειγμα για τη χρήση μεγαλύτερων τροχών (ελευθερία) πρέπει οπωσδήποτε να κοπεί τμήμα του πλαισίου (απαγόρευση) τότε οι εν λόγω τροχοί δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν και πρέπει είτε να βρεθεί διαφορετική, μη απαγορευμένη λύση, είτε να χρησιμοποιηθούν μικρότεροι τροχοί.

2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ

Οι διάφορες ομάδες μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες ράλλυ (και ράλλυ σπριντ), αναβάσεων και ταχύτητας ως ακολούθως:

Ομάδα	Ράλλυ & Ράλλυ Σπριντ	Αναβάσεις	Ταχύτητες
A	Ναι	Ναι	Ναι
A S2000 Rally ατμοσφαιρικά	Ναι	Ναι	Ναι
A WRC 2000 cc	Ναι	Ναι	Ναι
A WRC & RRC 1600 cc	Όχι	Όχι	Όχι
N	Ναι	Ναι	Ναι
EE	Ναι	Ναι	Ναι
EA	Ναι	Ναι	Ναι
EN	Ναι	Ναι	Ναι
R	Ναι	Ναι	Ναι
FS ανοικτά (FSA, FST2)	Όχι	Ναι	Ναι
FS αγωνιστικά (FSR)	Όχι	Όχι (1)	Ναι
FS λοιπά (FSA, FST, FST2)	Όχι	Ναι	Ναι
BTCC	Όχι	Όχι	Ναι
R-GT	Όχι	Όχι	Όχι
4x4 ράλλυ (T1 – T2 & T8)	Ναι (Χωμάτινα μόνο)	Όχι	Όχι
Ιστορικά sporting	Ναι (2)	Ναι (2)	Ναι (2)

(1) Με την εξαίρεση αγώνων αναβάσεων που πληρούν αυξημένα μέτρα ασφαλείας (πχ. διπλές μπαριέρες)

(2) Σε αγώνες μη προκηρυγμένους για θεσμό Ιστορικών, τα Ιστορικά συμμετέχουν στην ομάδα ΕΕ. Σε αγώνες προκηρυγμένους για θεσμό Ιστορικών, τα Ιστορικά συμμετέχουν επιπλέον και στην ομάδα ΕΕ.

3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΛΑΣΕΙΣ

3.1 Κλάσεις

Τα αγωνιστικά αυτοκίνητα κατατάσσονται σε ομάδες / κλάσεις σύμφωνα με τον ονομαστικό κυβισμό και άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά τους ως ακολούθως:

Ομάδα	Ονομαστικός κυβισμός	Άλλα χαρακτηριστικά	Κλάση
N	0 - 1400		N/1
	1401 - 1600		N/2
	1601 - 2000		N/3
	2000+		N/4
A	0 - 1150		A/0 (αν προβλέπεται, αλλιώς συγχωνεύεται με την A/5)
	1151 - 1400		A/5
	1151 - 1400	Kit Car	A/5
	1401 - 1600		A/6
	1401 - 1600	Kit Car	A/7
	1401 - 1600	Super 1600	A/7
	1601 - 2000		A/7
	1601 - 2000	Kit Car	A/8
	2000+		A/8
	2000+	WRC παλιά έως και 2010	A/8
	0 - 2000	S2000 ατμοσφαιρικά	A/8
	0 - 1600 Turbo (1)	WRC και RRC από το 2011	Δεν συμμετέχουν
EE	0 - 1400		EE/9

Ομάδα	Ονομαστικός κυβισμός	Άλλα χαρακτηριστικά	Κλάση
	1401 - 1600		EE/10
	1601 - 2000		EE/11
	2000+		EE/12
EA	0 - 1400		EA/5 → A/5 (2)
	1401 - 1600		EA/6 → A/6 (2)
	1601 - 2000		EA/7 → A/7 (2)
	2000+		EA/8 → A/8 (2)
EN	0 - 1400		EN/1 → N/1 (2)
	1401 - 1600		EN/2 → N/2 (2)
	1601 - 2000		EN/3 → N/3 (2)
	2000+		EN/4 → N/4 (2)
R	0 - 1400	R1A	N/1
	1401 - 1600	R1B	N/2
	1401 - 1600	R2B	A/6
	1601 - 2000	R2C	A/7
	1601 - 2000	R3C	A/7
	0 - 1600 Turbo (1)	R3T	A/7
	0 - 2000 Turbo Diesel (1)	R3D	A/7
	0 - 2000 Turbo (1)	R4	N/4
	0 - 1600 Turbo (1)	R5	A/8
FS	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής	FSA
	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής Τετρακίνητο	FST
	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής Δικίνητο	FST2
	Χωρίς περιορισμό	Αγωνιστικό Δικίνητο	FSR
Ιστορικά	Βλ. αντίστοιχο πίνακα		
BTCC	0 - 2000	Μόνο ταχύτητες	BTCC

- (1) Πραγματικός και όχι ονομαστικός κυβισμός
(2) Συμμετέχουν και βαθμολογούνται μαζί

Ο ονομαστικός κυβισμός προέρχεται από τον πολλαπλασιασμό του πραγματικού κυβισμού επί 1.7 για όλα τα αυτοκίνητα με Turbo εκτός και αν σαφώς προβλέπεται διαφορετικά (βλ. σημείωση (1))

3.2 Ράλλυ Σπριντ

Στα ράλλυ σπριντ, αν χρησιμοποιείται κατάταξη με βάση τον κυβισμό του αυτοκινήτου, αυτή γίνεται ως εξής με βάση τον πίνακα της προηγούμενης παραγράφου:

Έως 1400 cc	Κλάσεις N/1, EN/1, A/0, A/5, EA/5, EE/9
Έως 1600 cc	Κλάσεις N/2, EN/2, A/6, EA/6, EE/10
Έως 2000 cc	Κλάσεις N/3, EN/3, A/7, EA/7, EE/11
Πάνω από 2000 cc	Κλάσεις N/4, EN/4, A/8, EA/8, EE/12

Δεν επιτρέπεται η απευθείας κατάταξη των αυτοκινήτων στις παραπάνω κατηγορίες κυβισμού, χωρίς να αναφέρεται η ομάδα και η κλάση τους.

3.3 Κατηγορία F2

Η κατηγορία F2, όπου αυτή ορίζεται από την αντίστοιχη προκήρυξη, περιλαμβάνει ατμοσφαιρικά δικίνητα αυτοκίνητα ως εξής:

Κατηγορία F2	Κλάσεις N/1, EN/1, A/0, A/5, EA/5, N/2, EN/2, A/6, EA/6, EE/9, EE/10, N/3, EN/3, A/7, EA/7, EE/11
--------------	---

Τα αυτοκίνητα της ομάδας EE, για να μπορούν να βαθμολογηθούν στην κατηγορία F2, πρέπει να έχουν τα αντίστοιχα με τον κυβισμό τους βάρη της ομάδας A.

3.4 Ιστορικά αυτοκίνητα Sporting

Τα αυτοκίνητα, που μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες ιστορικών αυτοκινήτων sporting, πρέπει να ανήκουν σε μία από τις ακόλουθες χρονολογικές περιόδους, όπως αυτές ορίζονται στο Παράρτημα K της FIA:

Περίοδος	Χρονολογία
E	1/1/1947 – 31/12/1957
E	1/1/1958 – 31/12/1961
F	1/1/1962 – 31/12/1965
G1	1/1/1966 – 31/12/1969
G2	1/1/1970 – 31/12/1971
H1	1/1/1972 – 31/12/1975
H2	1/1/1976 – 31/12/1976
I	1/1/1977 – 31/12/1981
J1	1/1/1982 - 31/12/1985
J2	1/1/1986 – 31/12/1990

Σε κάθε περίπτωση, τα ιστορικά αυτοκίνητα sporting κατατάσσονται χρονολογικά ως προς τις τεχνικές τους προδιαγραφές και το δελτίο αναγνώρισής τους και όχι ως προς την πραγματική ημερομηνία κατασκευής τους.

Τα αυτοκίνητα, που μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες ιστορικών αυτοκινήτων sporting, κατατάσσονται σε κατηγορίες και κλάσεις κυβισμού σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα, ο οποίος βασίζεται στον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων της FIA.

Κατηγορία	Περίοδος	Χρονολογία	Ομάδες	Παρ. J	Αυτοκίνητα	Κλάση	Κυβισμός (cc)
1	E	1/1/1947 – 31/12/1957	---	1969	Δρόμου	A1	– 1000
						A2	1000 – 1600
		A3	1600 +				
		T + GT με Δ.Α.	A1		– 1000		
	A2		1000 – 1600				
	A3		1600 +				
	F & G1	1/1/1962 – 31/12/1969	1, 2, 3	1, 2, 3	T + GT με Δ.Α.	B1	– 1000
						B2a	1000 – 1150
						B2b	1151 – 1300
						B3	1300 – 1600
B4						1600 – 2000	
B5						2000 +	
2	G2 & H1	1/1/1970 – 31/12/1975	1, 2, 3, 4	1975	T + GT με Δ.Α.	C0	– 1150
						C1	1151 – 1300
						C2	1300 – 1600
						C3	1600 – 2000
						C4	2000 – 2500
3	H2 & I	1/1/1976 – 31/12/1981	1, 2, 3, 4 5*, 6*	1981	T + GT με Δ.Α. Ειδικά αυτοκίνητα (Group 5) Πρωτότυπα (Group 6)	D0	-- 1150
						D1	1151 – 1300
						D2	1300 – 1600
						D3	1600 – 2000
						D4	2000 +
						GR5*	Ανεξαρτήτως
GR6*	Ανεξαρτήτως						
4	J1 & J2	1/1/1982 – 31/12/1985 (J1)	A, B, N	1985 (J1) & 1990 (J2)	T + CT + GT + GTS με Δ.Α.	E1a	Ομάδα A – 1150
						E1b	Ομάδα A 1151 – 1300
		E2				Ομάδα A 1301 – 1600	
		E3				Ομάδα A 1601 – 2000	
		E4				Ομάδα A 2000+	
		E5a				Ομάδα B – 1150	
		E5b				Ομάδα B	

Κατηγορία	Περίοδος	Χρονολογία	Ομάδες	Παρ. J	Αυτοκίνητα	Κλάση	Κυβισμός (cc)
							1151 – 1600
						E6	Ομάδα B 1600+
						E7	Ομάδα N – 1600
						E8	Ομάδα N 1600+

Δ.Α. Δελτίο αναγνώρισης

T Αυτοκίνητα τουρισμού

GT Αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού

Παρ. J Με ποιιάς χρονιάς το Παράρτημα J πρέπει να είναι σύμφωνα τα αυτοκίνητα. Δηλαδή, η κατηγορία 1 αγωνίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1969, η κατηγορία 2 σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1975, η κατηγορία 3 σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1981 και η κατηγορία 4 σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1985 ή του 1990

Ομάδες * Σε ποιές ομάδες, σύμφωνα με το αντίστοιχο Παράρτημα J, μπορούν να ανήκουν τα αυτοκίνητα Μόνο για αγώνες ταχύτητας και αναβάσεων. Τα αυτοκίνητα αυτά πρέπει να έχουν τους κυβισμούς, που προβλέπονται στο Δ.Α. ωστόσο συμμετέχουν και βαθμολογούνται όλα μαζί, ανεξαρτήτως του κυβισμού τους. Χρονολογία από 1/1/1970 έως 31/12/1981.

Ενα ιστορικό αυτοκίνητο προσδιορίζεται λοιπόν από την κατηγορία του και την κλάση του. Για παράδειγμα:

1/A2 = Αυτοκίνητο μέχρι και το 1961 με κυβισμό από 1000 έως 1600 cc

1/B3 = Αυτοκίνητο από το 1962 έως και το 1969 με κυβισμό από 1300 έως 1600 cc

2/C3 = Αυτοκίνητο από το 1970 έως και το 1975 με κυβισμό από 1600 έως 2000 cc

3/D4 = Αυτοκίνητο από το 1976 έως και το 1981 με κυβισμό πάνω από 2000 cc

3/GR6 = Αυτοκίνητο πρωτότυπο οποιασδήποτε χρονολογίας ανεξαρτήτως κυβισμού (μόνο για αναβάσεις και ταχύτητες)

4/E2 = Αυτοκίνητο από το 1981 έως και το 1985 ομάδας A με κυβισμό από 1300 έως 1600 cc

Τα υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα της περιόδου J1 έχουν ονομαστικό κυβισμό = πραγματικό κυβισμό x 1.4 και τα αντίστοιχα της περιόδου J2 έχουν ονομαστικό κυβισμό = πραγματικό κυβισμό x 1.7. Η κατάταξη στις κλάσεις γίνεται σύμφωνα με τον ονομαστικό αυτό κυβισμό

Τα υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα της περιόδου J2 υποχρεούνται να φέρουν περιοριστή στο στόμιο του υπερτροφοδότη εσωτερικής διαμέτρου 38 mm (ομάδα A δηλ. κλάσεις E1 έως και E4) ή 36 mm (ομάδα N δηλ. κλάσεις E7 και E8)

Ενα αυτοκίνητο δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει επεκτάσεις του δελτίου αναγνώρισής του, που έχουν εκδοθεί μετά τη λήξη της χρονολογικής περιόδου της κατηγορίας του αυτοκινήτου. Πχ. αυτοκίνητο κατηγορίας 2 δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει επέκταση του δελτίου αναγνώρισης, που εκδόθηκε μετά την 31/12/1975, διαφορετικά ανήκει στην κατηγορία 3.

Κάθε ιστορικό αυτοκίνητο sporting που συμμετέχει σε αγώνες ράλλυ, ράλλυ σπριντ, αναβάσεων, ταχύτητας πρέπει να διαθέτει:

- Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας –βλ. εγκύκλιο ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ και
- HTP (Historic Technical Passport - Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο). Για το σκοπό αυτό πρέπει να περάσει από ειδική επιθεώρηση

4 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

Επιτρέπεται η έκδοση και συνακόλουθη χρήση εθνικής ισχύος επεκτάσεων δελτίων αναγνώρισης της FIA (“VE”) κατόπιν αιτήσεως στην ΕΠΑ. Βλ. εγκύκλιο “ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ”.

Σε περίπτωση που κάποιος αυτοκίνητο δε διαθέτει δελτίο αναγνώρισης, ο αντιπρόσωπός του ή κάποιος ιδιώτης μπορεί, σε συνεργασία με την ΕΠΑ, να εκδώσει πλήρες εθνικό δελτίο αναγνώρισης για συμμετοχή στις ομάδες A και N, σύμφωνα με την εγκύκλιο “ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ”. Κατά συνέπεια, τα αυτοκίνητα με εθνικό δελτίο αναγνώρισης μπορούν να συμμετέχουν κανονικά στις ομάδες A και N στους εθνικούς (μη διεθνείς) αγώνες.

Τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε κάποιο εγκεκριμένο ενιαίο θεσμό και δεν έχουν δελτίο αναγνώρισης, μπορούν να συμμετέχουν και σε αγώνες εκτός του θεσμού, αλλά δεν κατατάσσονται στα αποτελέσματα του αγώνα.

5 ΧΡΗΣΗ ΕΡΜΑΤΟΣ

Τα παρακάτω ισχύουν σε όλες τις περιπτώσεις χρήσης έρματος.

Η τοποθέτηση του έρματος γίνεται πριν από τον έλεγχο εξακρίβωσης, με ευθύνη του αγωνιζόμενου. Κατά τη διάρκεια του ελέγχου εξακρίβωσης ο τεχνικός έφορος του αγώνα ελέγχει την ποσότητα και την ορθή τοποθέτηση του έρματος και, αν το κρίνει απαραίτητο, σφραγίζει (αν δεν είναι ήδη σφραγισμένο) κάθε τεμάχιο έρματος. Το έρμα αυτό απαγορεύεται να αφαιρεθεί καθ' όλη τη διάρκεια των ελεύθερων και χρονομετρημένων δοκιμαστικών και του αγώνα. Ο τεχνικός έφορος ελέγχει υποχρεωτικά, στους ενδιάμεσους τεχνικούς ελέγχους και στον τελικό τεχνικό έλεγχο, το τοποθετηθέν έρμα.

Το έρμα πρέπει να αποτελείται από μολύβδινα ή σιδερένια τεμάχια, με κατάλληλες οπές για τις βίδες στερέωσης και το πέρασμα σύρματος σφράγισης. Κάθε τεμάχιο πρέπει να είναι σταθερά και μόνιμα στερεωμένο στο πάτωμα του αυτοκινήτου, εκτός του χώρου του κινητήρα, με τουλάχιστον 2 βίδες T 10 mm και σκληρότητας τουλάχιστον 8.8 και με πλάκες αντιστήριξης εμβαδού τουλάχιστον 40 cm² και πάχους τουλάχιστον 2 mm ανά βίδα. Για την προσθήκη και την αφαίρεση του έρματος πρέπει να απαιτούνται εργαλεία.

6 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σε όλους τους αγώνες ράλλυ, σπριντ, αναβάσεων και ταχύτητας και για όλα τα αυτοκίνητα είναι υποχρεωτική η χρήση βενζίνης, που πωλείται σε σύνηθες πρατήριο υγρών καυσίμων, προδιαγραφών "Αμόλυβδος 95 RON" ή "Super αμόλυβδος 100 RON" ή "Βενζίνης με υποκατάστατο μολύβδου (LRP)" (η τελευταία μόνο για Ιστορικά αυτοκίνητα), σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παρακάτω πίνακα, όπως αναφέρονται στα ΦΕΚ 410B/11-4-2001, 332/B/11-2-2004, 1730/B/27-12-2001, 872/B/4-6-2007, 1415/B/26-9-2006, 190/B/21-3-1995, 67/B/28-1-2010 και 501/B/29-2-2012. Απαγορεύεται η χρήση πρόσθετων (MTBE, MMT, τολουόλιο κτλ.) περιλαμβανομένου οποιουδήποτε είδους αλκοολών (μεθανόλη, αιθανόλη κτλ.) καθώς και η χρήση επιπλέον οξειδωτικών εκτός του ατμοσφαιρικού οξυγόνου (πχ. NOx – "νίτρο" ή αλκοόλες).

Ιδιότητα	Μονάδες	Τιμή	Μέθοδος μέτρησης
Πυκνότητα σε 15°C	kg/m ³	720 – 775 720 – 790 για 100 RON	ISO 3675 ASTM D1298 ISO 12185 ASTM D4052
Χρώμα		Αχυροκίτρινο Πράσινο για LRP	Οπτικός
RON		95 – 96 για 95 RON 96 – 97 για LRP 100 – 101 για 100 RON	ISO 5164 ASTM D2699
MON		85 – 90	ISO 5163 ASTM D2700
Απόσταση E70°C	% όγκο	20 – 48 (1/5 – 30/9) 22 – 50 (1/11 – 31/3) 22 – 50 (1/10 – 31/10) 10 – 48 (1/5 – 30/9) για 100 RON 10 – 50 (1/11 – 31/3) για 100 RON 10 – 50 (1/10 – 31/10) για 100 RON	ISO 3405 ASTM D86
Απόσταση E100°C	% όγκο	46 – 71 (1/5 – 30/9) 46 – 71 (1/11 – 31/3) 46 – 71 (1/10 – 31/10)	ISO 3405 ASTM D86
Απόσταση E150°C	% όγκο	75	ISO 3405 ASTM D86
Τέλος απόσταξης	°C	≤ 210	ISO 3405 ASTM D86
Υπόλειμμα	% όγκο	≤ 2	ISO 3405 ASTM D86
Τάση ατμών	kPa	45 – 60 (1/5 – 30/9) 50 – 80 (1/11 – 31/3) 50 – 80 (1/10 – 31/10)	ISO 13016-1/97 (β) EN 12/1993 ASTM D323
Μόλυβδος	mg/l	≤ 5	EN 237 ASTM D3341
Οξυγόνο	% μάζα	≤ 3.8 ≤ 2.7 για 100 RON	EN 1601 EN 13132
Θείο	mg/kg	≤ 10	EN 14596 EN 8754 EN 24260 ASTM D4294
Βενζόλιο	% όγκο	≤ 1	EN 12177 ASTM D5443 EN 238
Αρωματικοί υδρογονάνθρακες	% όγκο	≤ 35	EN 12177 ASTM D1319 EN 238
Ολεφίνες	% όγκο	≤ 18	EN 12177 ASTM D1319

Ιδιότητα	Μονάδες	Τιμή	Μέθοδος μέτρησης
			EN 238
Σταθερότητα οξειδωσης	Λεπτά	≥ 360	ISO 7536 ASTM D525
Κομμιώδη	mg/100ml	≤ 5	EN 6246 ASTM D381
Διάβρωση χαλκού 3h στους 50°C		ΚΛΑΣΗ 1	EN 2160 ASTM D130
Δείκτης ατμόφραξης 10VP +7 E70°C max		(1/10 – 31/10) 1050	ISO 3405 EN 12
Κινηζαρίνη	mg/lt	3 για 95 RON 0	IP-298/92
Μεθανόλη	% όγκο	3	EN 1601 EN 13132
Αιθανόλη	% όγκο	5	EN 1601 EN 13132
Ισοπροπυλική αλκοόλη	% όγκο	10	EN 1601 EN 13132
Τριτοτ. βουτυλική αλκοόλη	% όγκο	7	EN 1601 EN 13132
Ισοβουτυλική αλκοόλη	% όγκο	10	EN 1601 EN 13132
Αιθέρες (> 5 άτομα C)	% όγκο	15	EN 1601 EN 13132
Άλλες οξυγονούχες	% όγκο	10	EN 1601 EN 13132
Κάλιο		10 – 20 για LRP 0	NF MO7-065 IP 456/00
Μαγγάνιο	mg	≤ 2	
<p>“για 100 RON” = τιμές που ισχύουν μόνο για βενζίνη “Super Αμόλυβδη 100 RON” “για 95 RON” = τιμές που ισχύουν μόνο για βενζίνη “Αμόλυβδη 95 RON” “για LRP” = τιμές που ισχύουν μόνο για βενζίνη “Αμόλυβδη με υποκατάστατα μολύβδου (LRP)” Αν δεν υπάρχει κάποια από τις παραπάνω επισημάνσεις, οι τιμές ισχύουν για τα υπόλοιπα είδη βενζίνης</p>			

7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

7.1 Ελαστικά slicks σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ

Η χρήση χαραγμένων ελαστικών slicks σε ασφάλτινους αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ απαγορεύεται. Στους αγώνες αυτούς είναι υποχρεωτική η χρήση χαραγμένων από καλούπι ελαστικών με ελάχιστη επιφάνεια χάραξης στο πέλμα 17% και αναγνωρισμένων για χρήση ασφάλτινων ράλλυ ή ελαστικών δρόμου.

Επιτρέπεται η χρήση ελαστικών slicks στα ιστορικά αυτοκίνητα μόνο σε αγώνες ταχύτητας και αναβάσεων, σε αυτή την περίπτωση η διάμετρος του πλήρους τροχού είναι ελεύθερη χωρίς να αλλάζουν οι διαστάσεις της ζάντας που επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητο .

7.2 Επεξεργασία ελαστικών

Το επιπλέον χάραγμα ήδη χαραγμένων από καλούπι ελαστικών επιτρέπεται. Επίσης επιτρέπεται το χάραγμα ελαστικών slicks (μόνο σε αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας) σκοπό την προσαρμογή τους σε ειδικές (πχ. υγρές) συνθήκες, υπό τον όρο πως το χάραγμα δεν θέτει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του ελαστικού, σύμφωνα με την κρίση του Τεχνικού Εφόρου. Τέλος, επιτρέπεται το ξύσιμο (shaving) της επιφάνειας επαφής του ελαστικού.

Οποιαδήποτε άλλη επεξεργασία των ελαστικών απαγορεύεται. Ειδικότερα απαγορεύεται το πλάνισμα και οποιαδήποτε άλλη επεξεργασία των "πλαϊνών" των ελαστικών (περιλαμβανομένης της μόνιμης διαγραφής των στοιχείων του κατασκευαστή), καθώς επίσης και οποιαδήποτε χρήση διαλυτικών, αποσκληρυντικών ή άλλων χημικών.

7.3 Χρήση mousse

Για όλους τους αγώνες απαγορεύεται η χρήση ελαστικών με οποιαδήποτε διάταξη αντι-κλαταρίσματος ή διατήρησης της πίεσης των ελαστικών (πχ. σύστημα “mousse” ή ειδικός αφρός). Το εσωτερικό των ελαστικών πρέπει να είναι γεμάτο μόνο με ατμοσφαιρικό αέρα ή άζωτο ή συνδυασμό τους.

7.4 Χρήση κουβερτών

Επιτρέπεται η χρήση κουβερτών σε όλες τις ομάδες και όλους τους αγώνες.

8 ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΕΣ TURBO

Ο έλεγχος, το μαρκάρισμα και η σφράγιση των υπερσυμπιεστών και των περιοριστών που θα χρησιμοποιηθούν στους αγώνες για τα αυτοκίνητα των ομάδων A, N και της κατηγορίας E **καθώς και της περιόδου J2 των Ιστορικών** πρέπει να γίνεται κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να παρουσιάσουν το (τα) αυτοκίνητό (τά) τους μαζί με όλα τα εφεδρικά σετ υπερσυμπιεστών/περιοριστών που θεωρούν απαραίτητα.

Μόνο για ράλλυ: Κατά τη διάρκεια του αγώνα μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα σετ που έχουν ελεγχθεί στον έλεγχο εξακρίβωσης καθώς και επιπλέον άλλοι υπερσυμπιεστές / περιοριστές με την προϋπόθεση να ελεγχθούν και σφραγισθούν στο σέρβις πάρκ. Σε αυτή την περίπτωση είναι ευθύνη των αγωνιζομένων να αναζητήσουν τους τεχνικούς εφόρους και να τους ειδοποιήσουν έγκαιρα για να σφραγίσουν επιπλέον υπερσυμπιεστές / περιοριστές.

Οι αγωνιζόμενοι οφείλουν να ενημερώνουν τους τεχνικούς εφόρους για κάθε αλλαγή. Οι υπερσυμπιεστές που αντικαθίστανται είναι υποχρεωτικό να προσκομίζονται στους τεχνικούς εφόρους.

Αν κατά τη διάρκεια του αγώνα διαπιστωθεί ότι ένα σετ δεν έχει προσκομισθεί στους τεχνικούς εφόρους ή ότι χρησιμοποιείται σετ που δεν έχει ελεγχθεί και σφραγιστεί, το γεγονός θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες για επιβολή ποινής, η οποία μπορεί να φτάνει και στον αποκλεισμό.

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παρουσιάζουν το αυτοκίνητό(ά) τους στον έλεγχο εξακρίβωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος J (και των συμπληρωματικών εγκυκλίων του), άρθρο 254 παράγραφος 6.1 για την ομάδα N και άρθρο 255 παράγραφος 5.1.8.4 για την ομάδα A. Σε ό,τι αφορά τον τρόπο σφράγισης, όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας E και **της περιόδου J2 των Ιστορικών** υποχρεούνται να ακολουθούν τα οριζόμενα για την ομάδα A (πλην της διαμέτρου του περιοριστικού στομίου, **η οποία αναφέρεται στους αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς**).

Προκειμένου να είναι δυνατός ο έλεγχος και η σφράγιση σύμφωνα με τα ανωτέρω, πρέπει να έχουν προβλεφθεί τα παρακάτω:

1. Η στερέωση των περιοριστών θα γίνεται υποχρεωτικά με δύο τουλάχιστον βίδες οι οποίες θα πρέπει να έχουν και οπές διαμέτρου 3 mm για τη σφράγισή τους. Κάθε άλλος τρόπος στερέωσης των περιοριστών απαγορεύεται
2. Οπές διαμέτρου 3 mm για να περνάει το σύρμα της σφράγισης σε 4 σημεία:
 - Στις δύο τουλάχιστον βίδες που στερεώνουν τον περιοριστή στο κέλυφος του συμπιεστή
 - Στο κέλυφος του συμπιεστή
 - Στο κέλυφος του στροβίλου
3. Οι οπές αυτές πρέπει να είναι έτσι ανοιγμένες ώστε το όλο σύστημα να μπορεί να σφραγίζεται από την επάνω πλευρά του και η σφράγιση να είναι εύκολα ορατή οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα, όταν ανοιχθεί το καπώ της μηχανής
4. Η όλη διαδικασία πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή καθώς ο αγωνιζόμενος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την καλή διατήρηση της σφράγισης
5. Για τον τρόπο που πρέπει να γίνεται η σφράγιση βλέπε τα σχέδια 254-4

9 ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ

Σε όλους τους εθνικούς (μη διεθνείς) αγώνες ράλλυ, ράλλυ σπριντ, αναβάσεων και ταχύτητας η χρήση καταλυτών από τα αυτοκίνητα των ομάδων A και N συνιστάται αλλά είναι προαιρετική.

Σε περίπτωση χρήσης καταλύτη, στην ομάδα A ο καταλύτης πρέπει να είναι αναγνωρισμένος αγωνιστικού τύπου ενώ για την ομάδα N μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε αναγνωρισμένος καταλύτης αγωνιστικού τύπου είτε ο αρχικός καταλύτης του αυτοκινήτου (βλ. Παράρτημα J άρθρα 252.3.6 και 254.6.1).

Για τους διεθνείς αγώνες ράλλυ είναι υποχρεωτική η χρήση καταλύτη (βλ. Παράρτημα J άρθρο 252.3.6).

Η χρήση μολυβδούχου βενζίνης σε καταλυτική εξαγωγή απαγορεύεται. Υπενθυμίζεται πως η χρήση μολυβδούχου βενζίνης ή διαφόρων πρόσθετων ή προσμίξεων στην βενζίνη είναι εξαιρετικά πιθανό να φράξουν και να καταστρέψουν τον καταλύτη

Ο έλεγχος κανονικής λειτουργίας ενός καταλύτη περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

1. Οπτικός έλεγχος: ο οπτικός έλεγχος έχει σαν σκοπό τη διαπίστωση της μηχανικής κατάστασης του καταλύτη, ότι δηλ. ο καταλύτης δεν έχει υποστεί ζημιά (κατεστραμμένες ή καμμένες περιοχές), έχει την αναμενόμενη πυκνότητα κυψελών και τις αναμενόμενες διαστάσεις των κυψελών. Αν ο καταλύτης είναι αγωνιστικός, τότε αυτά τα μεγέθη περιλαμβάνονται στο δελτίο αναγνώρισης του και ο οπτικός έλεγχος

- γίνεται με καθρέπτη ή ενδοσκόπιο, μέσω των οπών ελέγχου. Αν ο καταλύτης είναι παραγωγής τότε πρέπει να αποσυνδεθεί από το σύστημα εξαγωγής
2. Λειτουργικός έλεγχος, μέθοδος (α): Μετράται η περιεκτικότητα CO των καυσαερίων με το αυτοκίνητο ακίνητο, τον κινητήρα σε κανονική θερμοκρασία και τον κινητήρα σε σταθερές στροφές μεταξύ 3000 και 6000 σ.α.λ. (ή όποιες σ.α.λ. αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης του καταλύτη, αν υπάρχει). Η μέτρηση γίνεται με μετρητή καυσαερίων τύπου Bosch ETT 008.11 ή αντίστοιχο
 3. Λειτουργικός έλεγχος, μέθοδος (β): Μετράται με ειδική συσκευή η θερμοκρασία των καυσαερίων και η περιεκτικότητά τους πριν και μετά τον αγωνιστικό καταλύτη. Και τα δύο μεγέθη πρέπει να είναι μικρότερα μετά από τον καταλύτη

Σε περίπτωση ελέγχου του καταλύτη, πρέπει να εφαρμόζεται ο οπτικός έλεγχος και μία τουλάχιστον από τις δύο μεθόδους λειτουργικού ελέγχου. Η μέγιστη περιεκτικότητα CO στα καυσαέρια μετά τον καταλύτη μπορεί να είναι 1%.

10 ΛΑΣΠΩΤΗΡΕΣ

Σε όλους τους χωμάτινους αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ είναι υποχρεωτική η χρήση σε όλους τους τροχούς λασπωτήρων σύμφωνα με το άρθρο 252.7.7 του Παραρτήματος J.

Σε όλους τους ασφάλτινους αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ, καθώς και στις αναβάσεις, η χρήση λασπωτήρων είναι προαιρετική. Αν χρησιμοποιούνται λασπωτήρες, αυτοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με το άρθρο 252.7.7 του Παραρτήματος J και να τοποθετούνται σε όλους τους τροχούς.

Στους αγώνες ταχύτητας οι λασπωτήρες απαγορεύονται.

11 ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ, για όλες τις ομάδες τα αυτοκίνητα είναι υποχρεωτικό να φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

Σε αγώνες αναβάσεων, ταχύτητας και γενικά σε αγώνες σε διαδρομές κλειστές στην κυκλοφορία, τα αυτοκίνητα δεν είναι υποχρεωτικό να φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας, είτε εμπρός είτε πίσω.

Σε περίπτωση που ένα αυτοκίνητο δεν φέρει αριθμό πλαισίου (πχ. έχει πλαίσιο αποκλειστικά για αγωνιστική χρήση), αφού επιβεβαιωθεί το ιδιοκτησιακό του καθεστώς, το πλαίσιο του σφραγίζεται με κατάλληλο τρόπο από τεχνικό έφορο Αυξημένης εμπειρίας και ο αριθμός της σφραγίδας αυτής είναι ο “αριθμός πλαισίου”. Το εν λόγω αυτοκίνητο πρέπει υποχρεωτικά να φέρει αγωνιστικές πινακίδες.

12 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

12.1 Ρουχισμός

Σε όλες τις ειδικές διαδρομές αγώνων ράλλυ και ράλλυ σπριντ, καθώς και καθ'όλη τη διάρκεια αναβάσεων και αγώνων ταχύτητας, όλα τα μέλη του πληρώματος είναι υποχρεωμένα να φορούν τον κάτωθι ρουχισμό αναγνωρισμένο σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8856/2000: Φόρμα, μπαλακλάβα, μακρύ κάτω εσώρουχο, μακρύ πάνω εσώρουχο, κάλτσες, παπούτσια, γάντια (υποχρεωτικά μόνο για τον οδηγό, προαιρετικά για το συνοδηγό). Η καθ' οποιοδήποτε τρόπο τροποποίηση του εν λόγω ρουχισμού απαγορεύεται.

12.2 Κράνη

Τα επιτρεπτά κράνη είναι τα ακόλουθα (φαίνονται και δείγματα των αντίστοιχων ετικετών):



BSI 6658-85 type A/FR

(Δεν ισχύει μετά την 31/12/2013 για διεθνείς αγώνες ή μετά την 31/12/2016 για εθνικούς αγώνες)



SFI 31.1 ή 31.1A ή 31.2A

(Δεν ισχύουν μετά την 31/12/2018)



Snell SA2000

(Δεν ισχύει μετά την 31/12/2014 για διεθνείς αγώνες ή μετά την 31/12/2016 για εθνικούς αγώνες)

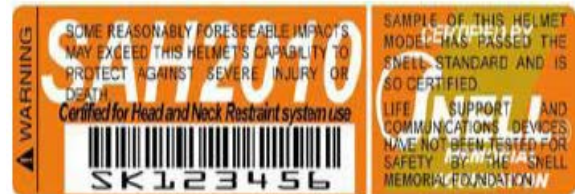


Snell SA2005

(Δεν ισχύει μετά την 31/12/2019)

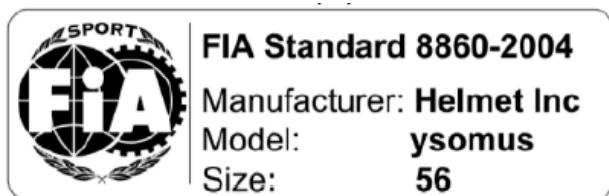


Snell SA2010



Snell SAH2010

(εξαρχής πιστοποιημένο για χρήση FHR)



FIA 8860/2004

(εξαρχής πιστοποιημένο για χρήση FHR)



FIA 8860/2010

(εξαρχής πιστοποιημένο για χρήση FHR)

12.3 Σύστημα FHR

Το σύστημα FHR (Frontal Head Restraint) περιλαμβάνει το HANS (Head and Neck Support) με προδιαγραφές 8858/2002 και 8858/2010 ή το HYBRID με προδιαγραφές 8858/2010

Η χρήση του συστήματος FHR περιλαμβάνει οπωσδήποτε:

1. Την ίδια τη συσκευή FHR και τους μάντες της, σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8858/2002 και 8858/2010.
2. Κράνη, που να φέρουν τις στρογγυλές μεταλλικές αγκράφες σύνδεσης των ιμάντων του συστήματος FHR. Υπάρχουν δύο ειδών τέτοια κράνη:

- Τα συνήθη κράνη, που είναι σύμφωνα με τα γνωστά πρότυπα BSI 6658-85, SNELL SA2000, SA2005, SA2010 και σημαίνονται με τη σχετική “βασική” ετικέτα, που φαίνεται στην προηγούμενη παράγραφο. Στα κράνη αυτά υπάρχει η επιπλέον δυνατότητα χρήσης με FHR, δηλ. να τοποθετούνται εκ των υστέρων οι στρογγυλές μεταλλικές αγκράφες, ώστε να είναι συμβατά με το πρότυπο FIA 8858/2002 ή 8858/2010 και να σημαίνονται από επιπλέον σχετική ετικέτα. Δηλαδή αυτά τα κράνη φέρουν δύο ετικέτες, τη βασική (BSI, SNELL κτλ.) και αυτή της συμβατότητας με το σύστημα FHR (FIA 8858/2002 ή 8858/2010)
- Τα εξαρχής πιστοποιημένα για χρήση με FHR, που είναι τα συμβατά με τα πρότυπα FIA 8860/2004 ή 8860/2010 ή SNELL SAH-2010. Τα εν λόγω κράνη σημαίνονται μόνο με μία ετικέτα, τη βασική.

Επίσης, η χρήση του συστήματος FHR περιλαμβάνει ενδεχομένως:

3. Ειδικά καθίσματα, τα οποία φέρουν σχετική ένδειξη συμβατότητας με το σύστημα FHR.
4. Ειδικές ζώνες ασφαλείας, οι οποίες συνήθως έχουν ιμάντες ώμου, που είναι φαρδύτεροι στην περιοχή του στέρνου και στενεύουν από την περιοχή του ώμου και του λαιμού και πίσω, δηλ. εκεί που στηρίζεται το σύστημα FHR. Αυτές οι ζώνες ασφαλείας απαγορεύεται να χρησιμοποιηθούν χωρίς το σύστημα FHR
5. Συγκεκριμένα σημεία στερέωσης των ζωνών ασφαλείας στον κλωβό ασφαλείας, συμβατά με τις γωνίες, που συνιστώνται για την ορθή χρήση του συστήματος FHR

Τονίζεται, πως τα καθίσματα, οι ζώνες και οι κλωβοί ασφαλείας συνιστώνται να είναι συμβατά με το σύστημα FHR αλλά δεν είναι υποχρεωτικό, με την έννοια πως ο χρήστης πρέπει να δοκιμάσει το σύστημα HANS με τα υπάρχοντα καθίσματα – ζώνες – κλωβό ασφαλείας για να διαπιστώσει αν η χρήση του συστήματος είναι άνετη και κανονική ή αν του προκαλεί οποιαδήποτε δυσφορία. Αν πχ. αναγκάζεται να σκύβει, λόγω του ό,τι η συσκευή FHR ακουμπά στην πλάτη του καθίσματος σε ακατάλληλο σημείο, τότε η συγκεκριμένη συσκευή FHR δε συνιστάται να χρησιμοποιηθεί με το συγκεκριμένο κάθισμα. Αντίστοιχα για ζώνες ασφαλείας, που συνιστάται να στηρίζουν σωστά τη συσκευή FHR χωρίς να χάνουν το σχήμα τους ή να τσακίζουν ή να πιέζουν υπερβολικά τη συσκευή προς το σώμα του οδηγού. Αντίστοιχα για τα σημεία στερέωσης των ζωνών ασφαλείας, που συνιστάται να προσφέρουν τις βέλτιστες γωνίες για τη λειτουργία του συστήματος FHR.

Περισσότερες πληροφορίες στον οδηγό χρήσης του συστήματος FHR.

Επισημαίνεται τέλος, πως η μη σωστή τοποθέτηση του συστήματος FHR μπορεί να προκαλέσει δυσφορία και, σε περίπτωση ακατάλληλης τοποθέτησης, ενδέχεται το σύστημα FHR να μη λειτουργήσει όπως προβλέπεται, χωρίς όμως αυτό να συνεπάγεται επιπλέον κίνδυνο για το χρήστη. Δηλαδή, στη χειρότερη περίπτωση, το σύστημα FHR δεν αυξάνει μεν τον κίνδυνο αλλά και δεν τον μειώνει.

Η χρήση του συστήματος FHR για τους εθνικούς αγώνες είναι υποχρεωτική για όλους τους αγώνες ράλλυ, ράλλυ σπριντ, αναβάσεων και ταχύτητας για όλα τα αυτοκίνητα, περιλαμβανομένων των ιστορικών, με εξαίρεση τα ιστορικά εκείνα αυτοκίνητα κατηγοριών 1, 2 ή 3, στα οποία αποδεδειγμένα, μετά από έλεγχο της ΕΠΑ, δεν μπορεί να εφαρμοστεί σύστημα FHR. Παράδειγμα: Renault Alpine.

13 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όλα τα αντικείμενα, τα οποία βρίσκονται μέσα στο θάλαμο των επιβατών ή και το χώρο αποσκευών, αν αυτός δεν διαχωρίζεται με σταθερό μεταλλικό χώρισμα από το θάλαμο επιβατών πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένα. Το οποίο σημαίνει να αντέχουν σε επιβράδυνση 25G εφαρμοζόμενη σε οποιαδήποτε διεύθυνση. Η χρήση ελαστικών ιμάντων (“χαταπόδια”) για στερέωση τέτοιων αντικειμένων απαγορεύεται.

Σε αγώνες ράλλυ ή ράλλυ σπριντ, όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν (στερεωμένο στο εσωτερικό της οροφής του θαλάμου επιβατών) ένα πλαστικοποιημένο φύλλο διαστάσεων A3 με την ένδειξη “SOS” με κόκκινα γράμματα τουλάχιστον 300 στιγμών στην μία πλευρά και την ένδειξη “OK” με πράσινα γράμματα τουλάχιστον 300 στιγμών στην άλλη πλευρά.

14 ΟΠΕΣ ΑΕΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΟΡΟΦΗ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΚΑΜΕΡΕΣ

Σε όλους τους αγώνες και για όλα τα αυτοκίνητα επιτρέπεται η διάνοιξη στην οροφή έως 2 οπών για αερισμό του πληρώματος συνολικής επιφάνειας $\leq 200 \text{ cm}^2$. Οι οπές καλύπτονται υποχρεωτικά από αεραγωγό (“scoop”) ελεύθερης σχεδίασης και επιφάνειας εισαγωγής αέρα $\leq 240 \text{ cm}^2$. Ο αεραγωγός δεν πρέπει να έχει άλλη λειτουργικότητα πλην της διοχέτευσης αέρα στις οπές αερισμού.

Αν το δελτίο αναγνώρισης περιλαμβάνει σύστημα αερισμού του πληρώματος, υπάρχει η δυνατότητα χρήσης είτε του αναγνωρισμένου αερισμού είτε του παραπάνω.

Στους αγώνες ταχύτητας απαγορεύεται η χρήση καμερών τοποθετημένων εξωτερικά και ιδιαίτερα στην οροφή. Επιτρέπεται όμως η εξωτερική τοποθέτηση φακών συνδεδεμένων σε κάμερες στο εσωτερικό.

15 ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Επιτρέπονται διαφημιστικές λωρίδες στο πάνω μέρος του μπροστινού και του πίσω παρ-μπριζ (πλάτους στο κέντρο ≤ 15 cm)

Στο μπροστινό παρ-μπριζ, κάτω από τη διαφημιστική λωρίδα, επιτρέπεται σκούρα ή ημιδιαφανής λωρίδα για προστασία από τον ήλιο με ελεύθερο πλάτος, αρκεί ο οδηγός, καθισμένος στο κάθισμά του, να μπορεί να βλέπει το δρόμο, τα φανάρια και τα σήματα του ΚΟΚ.

Η σύμφωνη με το άρθρο 253.11 του τρέχοντος Παραρτήματος J χρήση ανακλαστικών ή έγχρωμων (φιμέ) ή διαφανών μεμβρανών σε όλα τα αυτοκίνητα, που συμμετέχουν σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ είναι υποχρεωτική. Στους αγώνες αναβάσεων είναι προαιρετική. Στους αγώνες ταχύτητας απαγορεύονται οι ανακλαστικές ή έγχρωμες μεμβράνες ενώ επιτρέπονται οι διαφανείς.

Το άνοιγμα που αναφέρεται στις μεμβράνες όλων των παραθύρων πρέπει να έχει διάμετρο 10 cm ή, αν δεν είναι κυκλικής μορφής, αντίστοιχη επιφάνεια.

16 ΕΦΕΔΡΙΚΟΙ ΤΡΟΧΟΙ

Για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας, όλοι οι εφεδρικοί τροχοί, καθώς και ο γρύλλος και τα εργαλεία αλλαγής τους, πρέπει να αφαιρούνται.

Σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ σε όλες τις ομάδες, η ύπαρξη στο αυτοκίνητο ενός ή δύο εφεδρικών τροχών καθώς και γρύλλου και εργαλείων αλλαγής είναι υποχρεωτική.

Σε κάθε περίπτωση χρήσης εφεδρικού τροχού, αυτός πρέπει να ταιριάζει στο αυτοκίνητο (πχ. σε σχέση με τις διαστάσεις των φρένων και των λοιπών τροχών του αυτοκινήτου).

17 ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Για συγκεκριμένα μοντέλα αυτοκινήτων και για εθνικούς αγώνες μόνο προβλέπονται τα ακόλουθα:

Μοντέλο	Αριθμός Δ.Α.	Ειδική τεχνική πρόβλεψη
Citroen Saxo VTS	A-5564 & N-5564	1. Ελάχιστο βάρος ομάδας N: 845 Kg (ίδιο με Peugeot 106 S16) 2. Ελάχιστο ύψος ομάδας N: 320 / 315 mm (ίδιο με Peugeot 106 S16)
Peugeot 106 S16	A-5565	1. Επιτρέπεται στην ομάδα A η χρήση του κιβωτίου, που έχει αναγνωριστεί για το Citroen Saxo VTS (A-5564) στην επέκταση 33/19 VO (5-άρι σειριακό)
Peugeot 206 XS 1.6	A-5627	1. Η χρήση των εξαρτημάτων, που περιγράφονται στην επέκταση 08/02 VK (πεταλούδα, πολλαπλές εισαγωγής και εξαγωγής) επιτρέπεται και στο βασικό αυτοκίνητο, δηλ. χωρίς αυτό να χαρακτηρίζεται ως Kit Car. Ωστόσο στην περίπτωση αυτή το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου ορίζεται στα 960 Kg για αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ και στα 920 Kg για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας.
Toyota Corolla AE111	A-5597	1. Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι ελεύθερο αρκεί να διατηρηθεί η αναγνωρισμένη διάταξη των σχέσεων. Μέγιστος αριθμός σχέσεων: 6 + όπισθεν
Toyota Yaris	A-5619	1. Επιτρέπεται η χρήση υδραυλικού χειρόφρενου
Mitsubishi Evo VII Mitsubishi Evo VIII Mitsubishi Evo VIII MR Mitsubishi Evo IX	A-5629 A-5660 A-5673 A-5688	1. Μεταξύ των μοντέλων αυτών, επιτρέπεται ο συνδυασμός του πλαισίου (σασί) ενός μοντέλου με το σύνολο των μηχανικών μερών άλλου μοντέλου, αρκεί να διατηρούνται όπως έχουν αναγνωρισθεί για τα αντίστοιχα μηχανικά μέρη: (α) η εξωτερική εμφάνιση (β) τα αναγνωρισμένα υλικά του αμαξώματος (πχ. καπώ, φτερά, οροφή κτλ.). Για παράδειγμα, επιτρέπεται η χρήση πλαισίου από Evo VIII με τα μηχανικά μέρη, την εξωτερική εμφάνιση και τα υλικά του αμαξώματος από Evo IX

Μοντέλο	Αριθμός Δ.Α.	Ειδική τεχνική πρόβλεψη
Subaru Impreza WRX STI GDB “N10” Subaru Impreza WRX STI GDB “N11” Subaru Impreza WRX STI GDB “N12”	A-5656 A-5676 A-5695	1. Μεταξύ των μοντέλων αυτών, επιτρέπεται ο συνδυασμός του πλαισίου (σασί) ενός μοντέλου με το σύνολο των μηχανικών μερών άλλου μοντέλου, αρκεί να διατηρούνται όπως έχουν αναγνωρισθεί για τα αντίστοιχα μηχανικά μέρη: (α) η εξωτερική εμφάνιση (β) τα αναγνωρισμένα υλικά του αμαξώματος (πχ. κατώ, φτερά, οροφή κτλ.). Για παράδειγμα, επιτρέπεται η χρήση πλαισίου από “N10” με τα μηχανικά μέρη, την εξωτερική εμφάνιση και τα υλικά του αμαξώματος από “N11”
Subaru Impreza Turbo 555 GC8	A-5480	1. Σε αντικατάσταση του υπερσυμπιεστή, που αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης, επιτρέπεται εναλλακτικά η χρήση του υπερσυμπιεστή Garrett GT2560R. Εθνική επέκταση (VO) του δελτίου αναγνώρισης με περισσότερες λεπτομέρειες θα εκδοθεί εν καιρώ.

18 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΛΑΣΕΙΣ ΑΓΩΝΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

18.1 Γενικά

Στους αγώνες ταχύτητας τα αυτοκίνητα συμμετέχουν σύμφωνα με τους αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς της ομάδας A, της ομάδας N, των ομάδων EN, EA και EE, της ομάδας R, της ομάδας FS και της ομάδας BTCC (Παράρτημα J 2001 άρθρο 262). Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς τους (βλ. κεφάλαιο 1 παρούσας εγκυκλίου) εκτός των ειδικών προβλέψεων, που αναφέρονται στη συνέχεια.

18.2 Κατηγορία Sport (S)

Στην κατηγορία Sport (S) στους αγώνες ταχύτητας μπορούν να συμμετάσχουν τα ακόλουθα αυτοκίνητα, τα οποία χωρίζονται στις παρακάτω κλάσεις:

Κλάση	Βασική κλάση	Ειδικές προβλέψεις
S/3	N/3	
	EN/3	
	R2B	
	A/6	
	EA/6	
	A/5 kit car	
S/2	EE/10 μονοπετάλουδα	
	EE/9	
	A/5	
	EA/5	
	R1A	
S/1	R1B	
	N/2	
	EN/2	
	N/1	
	EN/1	
	A/0	
	EA/0	

18.3 Κατηγορία Τουρισμού (T)

Στην κατηγορία Τουρισμού (T) στους αγώνες ταχύτητας μπορούν να συμμετάσχουν τα ακόλουθα αυτοκίνητα, τα οποία χωρίζονται στις παρακάτω κλάσεις:

Κλάση	Βασική κλάση	Ειδικές προβλέψεις
T/2	A/7	
	EA/7	
	EE/11	
	R3T	
	R3D	

	R3C	
T/1	A/6 kit car EA/6 kit car S1600	
	N/3 EN/3	
	R2C	
	EE/10 τετραπετάλουδα	

18.4 Κατηγορία Μεγάλου Τουρισμού (GT)

Στην κατηγορία Μεγάλου Τουρισμού (GT) στους αγώνες ταχύτητας μπορούν να συμμετάσχουν τα ακόλουθα αυτοκίνητα, τα οποία χωρίζονται στις παρακάτω κλάσεις:

Κλάση	Βασική κλάση	Ειδικές προβλέψεις
GT/4	A/8 τετρακίνητα EA/8 τετρακίνητα N/4 τετρακίνητα R4	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 34 mm
	R5	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 32 mm
	S2000 2000 cc ατμοσφαιρικά	
GT/2	A/8 δίκινητα EA/8 δίκινητα N/4 δίκινητα	
	A/7 kit car EA/7 kit car	

18.5 Κατηγορία Super Τουρισμού (ST)

Στην ομάδα Super Τουρισμού στους αγώνες ταχύτητας μπορούν να συμμετάσχουν τα ακόλουθα αυτοκίνητα χωρίς επιμέρους κλάσεις:

Βασική κλάση	Ειδικές προβλέψεις
A/8 EA/8	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 38 mm
N/4 τετρακίνητα EN/4 δίκινητα R4	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 38 mm
EE/12 τετρακίνητα EE/12 δίκινητα	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 38 mm
R5	Διάμετρος περιοριστικού στομίου 38 mm
BTCC	

18.6 Ομάδα Formula Saloon (FS)

Σύμφωνα με τον αντίστοιχο τεχνικό κανονισμό και τις παρακάτω κλάσεις:

Κλάση	Κινητήρας	Μετάδοση	Πλαίσιο	Δυνατότητα ανοικτού
FSA	Ατμοσφαιρικός	Δίκινητο ή τετρακίνητο	Παραγωγής	Ναι
FST	Turbo	Τετρακίνητο	Παραγωγής	Όχι
FST2	Turbo	Δίκινητο	Παραγωγής	Ναι
FSR	Ατμοσφαιρικός ή turbo	Δίκινητο ή τετρακίνητο	Αγωνιστικό	Ναι

18.7 Ιστορικά αυτοκίνητα

Βλ. κεφάλαιο 4 της παρούσας εγκυκλίου

18.8 Peugeot 106 S16 – Citroen Saxo VTS Cup

Βλ. αντίστοιχο τεχνικό κανονισμό