ΟΜΑΕ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ (UTV/SSV)

2026

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)

ΕΠΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ & ΚΑΡΤ

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΛΑΦΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ (UTV/SSV) 2026

1η έκδοση: Φεβρουάριος 2026

Αλλαγές σε σχέση με 2022

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Υπενθυμίζεται ότι:

- Η ισχύς των τεχνικών κανονισμών ορίζεται από τον κανονισμό μεγαλύτερης ισχύος προς τον κανονισμό μικρότερης ισχύος όπως αυτή περιγράφεται στον Κανονισμό <<ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ 2026>>
- Εκτός και αν αναφέρεται διαφορετικά, όλοι οι τεχνικοί κανονισμοί έχουν τη λογική:

ότι δεν επιτρέπεται σαφώς, απαγορεύεται.

1 ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Ορισμός

Τα UTV/SSV (στη συνέχεια του κειμένου UTV) είναι οχήματα τα οποία βασίζονται σε UTV παραγωγής, κατασκευασμένα από αναγνωρισμένες εταιρίες οι οποίες έχουν δικαίωμα να εκδώσουν αριθμούς πλαισίου (VIN numbers) και ο κινητήρας τους θα πρέπει να βρίσκεται τοποθετημένος πίσω από τη νοητή γραμμή που ορίζουν τα καθίσματα του πληρώματος.

Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να είναι μαζικής παραγωγής με ελάχιστο 500 μονάδες μέσα σε μια περίοδο 12 μηνών και να παρέχονται στο ευρύ κοινό μέσω λιανικής πώλησης. Τα οχήματα UTV θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον δύο θέσεις στις οποίες θα επιβαίνουν οδηγός και συνοδηγός. Αυτά τα οχήματα θα πρέπει να τηρούν τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Οδικής Κυκλοφορίας (φώτα, ταχύμετρο, ηχητική προειδοποίηση, δείκτες αλλαγής κατεύθυνσης, φώτα τροχοπέδησης κλπ) και του ΚΟΚ.

Τα οχήματα θα πρέπει να διαθέτουν πινακίδες κυκλοφορίας (άδεια, ασφάλεια και τυχόν ΚΤΕΟ αν απαιτείται από την ηλικία του οχήματος) ή αγωνιστικές πινακίδες.

Σε περίπτωση που αυτά τα οχήματα συμμετέχουν σε αγώνες rally η ταχύτητά τους δεν επιτρέπεται να ξεπερνά αυστηρά τα 125km/h καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα

1.2 Όλα τα μέρη του οχήματος θα πρέπει να είναι αυτά του κατασκευαστή και να παραμείνουν στο αρχικό σχήμα τους, μέγεθος, θέση τους και αρχή λειτουργίας τους, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.

1.3 Βάρος απόδειξης

Για οποιαδήποτε αλλαγή, προσθήκη, βελτίωση που μπορεί να προκύψει αμφιβολία, ο συμμετέχων είναι υποχρεωμένος να φέρει επίσημα έγγραφα (όχι φωτοαντίγραφα), που να αποδεικνύουν ότι ο πρόσθετος εξοπλισμός, βελτίωση, αλλαγή παρέχεται από τον κατασκευαστή σε μορφή μαζικής παραγωγής.

2 Επιτρεπόμενες βελτιώσεις

2.1 Στήριξη αναρτήσεων

Όλα τα σημεία στήριξης της ανάρτησης πρέπει να είναι τα αρχικά του κατασκευαστή και να παραμείνουν στην αρχική θέση τους όπως παραδίδονται από το εργοστάσιο. Επιτρέπεται η ενίσχυση τους. Σημεία της ανάρτησης τα οποία στηρίζονται σε μία βίδα μπορούν να τροποποιηθούν ώστε η στήριξη να γίνεται με δύο βίδες.

2.2 Πλάτος και μήκος

Το μέγιστο πλάτος του οχήματος μετρημένο σε οποιοδήποτε σημείο (εξαιρουμένων των καθρεπτών) είναι 1955 mm. Το μέγιστο επιτρεπτό μετατρόχιο μπορεί να αυξηθεί έως 200mm επιπλέον του κατασκευαστή με την προϋπόθεση ότι δεν ξεπερνιέται το ανώτερο μέγιστο πλάτος οχήματος και οτι δεν εξέχουν οι τροχοί από τα φτερά. Το μέγιστο μεταξόνιο είναι 3100mm.

2.3 Ελατήρια ανάρτησης
Το μόνο επιτρεπτό σύστημα ελατηρίων είναι coil-over shock.

2.4 Αμορτισέρ και τερματικά ανάρτησης
Επιτρέπεται μόνο ένα αμορτισέρ για κάθε τροχό. Τα τερματικά ανάρτησης (bump stop) θα πρέπει να είναι στερεού τύπου.

2.5 Βοηθητικές αναρτήσεις
Δεν επιτρέπεται κανενός είδους βοηθητική ανάρτηση πέρα από αυτή με την οποία παραδίδεται το όχημα από τον κατασκευαστή.

2.6 Ελαστικά και ζάντες
Μέγιστη επιτρεπόμενη διάμετρος ζάντας 15'' (ίντσες). Μέγιστη διάμετρος ελαστικού 840mm σύμφωνα με τα στοιχεία που αναγράφει ο κατασκευαστής στα πλαϊνά του ελαστικού.
Μόνο ελαστικά για χρήση σε UTV/ATV επιτρέπονται. Μόνο ένα ελαστικό σε κάθε άκρο του οχήματος επιτρέπεται.

2.7 Σύστημα διεύθυνσης
Επιτρέπεται το υδραυλικό σύστημα υποβοήθησης.

2.8 Ηλεκτρικό σύστημα
Οι μπαταρίες θα πρέπει να είναι ασφαλισμένες με μεταλλικά ελάσματα. Δεν επιτρέπονται οι μπαταρίες υγρού τύπου. Οι μπαταρίες επιτρέπονται στο χώρο των επιβατών εφόσον είναι πλήρως προστατευμένες μέσα σε ερμητικό κουτί αλουμινίου / μεταλλικό με την κατάλληλη μόνωση για αποφυγή βραχυκυκλώματος.
Τα φώτα του οχήματος (φώτα διασταυρώσεως και πίσω φώτα θέσεως) θα πρέπει να είναι ανοικτά σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, εφόσον το όχημα κινείται.

2.9 Γενικός διακόπτης
Ο γενικός διακόπτης ηλεκτρικού κυκλώματος πρέπει να απομονώνει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα (μπαταρία, εναλλάκτη ή δυναμό, φώτα, κλάξον, ανάφλεξη, ηλεκτρικά αξεσουάρ κλπ) και επίσης πρέπει να σταματάει τη λειτουργία του κινητήρα.
Για κινητήρες diesel που έχουν μπέκ μη ηλεκτρονικά ελεγχόμενα ο γενικός διακόπτης ρεύματος πρέπει να συνδεθεί με μία συσκευή που να κόβει την τροφοδοσία του κινητήρα.
Αυτός ο διακόπτης πρέπει να είναι αντισπινθηρικός και πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο από το εσωτερικό από το πλήρωμα καθισμένο και δεμένο με τις ζώνες, όσο και από το εξωτερικό του αυτοκινήτου.
Η εξωτερική ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη θα πρέπει να σημαίνεται με ένα κόκκινο σχήμα αστραπής σε μπλε τρίγωνο με λευκό πλαίσιο και πλευρά μήκους 12 cm.

2.10 Κινητήρας

Ο κινητήρας θα πρέπει να είναι ο αρχικός του κατασκευαστή και στην αρχική του θέση. Μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα 1050κ.ε. σε κινητήρες με υπερτροφοδότηση (turbo) και 2000κ.ε. σε ατμοσφαιρικούς κινητήρες, η οποία μπορεί να ελεγχθεί από τους Τ.Ε. οποιαδήποτε στιγμή. Η διάμετρος του περιοριστή του turbo πρέπει να έχει μέγιστη διάμετρο 25mm, σε ατμοσφαιρικούς κινητήρες άνω των 1050 κεκ πρέπει να υπάρχει περιοριστής με μέγιστη διάμετρο 27mm.

Θα πρέπει να διατηρηθεί η αρχική διάταξη τροφοδοσίας του κατασκευαστή. Δεν επιτρέπεται η αλλαγή κινητήρα στη διάρκεια του αγώνα. Οι κιβώτια των κινητήρων μοτοσυκλέτας, quad και UTV θεωρούνται σώμα του κινητήρα και δεν μπορούν να αντικατασταθούν. Επιτρέπεται η αλλαγή των εσωτερικών μηχανικών μερών αυτών όπως γρανάζια, ιμάντες μετάδοσης, μπίλιες κλπ

2.11 Σύστημα συμπλέκτη και μετάδοση

Ο αρχικός τρόπος λειτουργίας του συμπλέκτη και η μετάδοση και θα πρέπει να διατηρηθεί. Εάν υπάρχει θα πρέπει να διατηρηθεί το διαφορικό του κατασκευαστή.

2.12 Συστήματα ψύξης

Η αρχικές θέσεις, ο αριθμός και το είδος των ψυγείων του κατασκευαστή θα πρέπει να διατηρηθούν. Ψυγεία λαδιών, μετάδοσης και κινητήρα τα οποία είναι τοποθετημένα μπροστά από τον οδηγό – συνοδηγό ή στο θάλαμο επιβατών θα πρέπει προστατευθούν με τρόπο τέτοιο που θα αποτρέψει τα υγρά ώστε να φτάσουν πίσω στο πλήρωμα σε περίπτωση διαρροής ή τρυπήματος. Όλες οι σωληνώσεις οι οποίες περνούν μέσα από το θάλαμο επιβατών θα πρέπει να είναι προστατευμένες. Οι ελαστικοί σωλήνες με εξωτερικό μεταλλικό πλέγμα ΔΕΝ θεωρούνται προστασία.

2.13 Κλωβοί ασφαλείας

Συνιστάται η εγκατάσταση κλωβού ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 283.8 του παραρτήματος J.

Σε περίπτωση που το όχημα παραδίδεται από τον κατασκευαστή με κλωβό ασφαλείας, αυτός μπορεί να διατηρηθεί εφόσον αποτελείται:

Από ένα μπροστινό πλαίσιο (Π) ένα πίσω πλαίσιο (Π), δύο στοιχεία τα οποία ενώνουν τις δεξιές / αριστερές κορυφές των πλαισίων αυτών, ένα διαγώνια στοιχείο πίσω από το πλήρωμα και δύο στοιχεία αντιστήριξης πίσω. Τα δύο στοιχεία που ενώνουν το εμπρός με το πίσω πλαίσιο θα πρέπει να είναι τοποθετημένα στις άκρες των πλαισίων (αριστερότερα του αριστερού ώμου του μέλους του πληρώματος που κάθεται αριστερά, δεξιότερα του δεξιού ώμου του μέλους του πληρώματος που κάθεται δεξιά).

Συνιστάται η τοποθέτηση κεντρικού στοιχείου που ενώνει την κορυφή του εμπρός με το πίσω πλαίσιο ανάμεσα σε οδηγό / συνοδηγό. Το διαγώνιο στοιχείο και τα στοιχεία αντιστήριξης θα πρέπει να είναι κατ΄ ελάχιστο 30 μοίρες από την κάθετο. Στη βάση στήριξης του διαγώνιου στοιχείου θα πρέπει να υπάρχει ένα στοιχείο ίδιας διατομής και υλικού με αυτό του πίσω πλαισίου το οποία θα ενώνει οριζοντίως το δεξί με το αριστερό σκέλος του πλαισίου.

Όλες οι ενώσεις θα πρέπει να συγκολληθούν και ενισχυθούν σε όλη την περιφέρεια των σωληνώσεων.

Όλα τα τμήματα του κλωβού θα πρέπει να έχουν κατ' ελάχιστο 7 εκατοστά απόσταση από τα κράνη των επιβαινόντων όταν αυτοί κάθονται στις φυσιολογικές τους θέσεις (που θα έχουν την ώρα του αγώνα) δεμένοι με τις ζώνες τους.

Οι κλωβοί ασφαλείας θα πρέπει να είναι ασφαλώς στηριγμένοι στο πλαίσιο του οχήματος. Όλα τα σημεία σύνδεσης μεταξύ των τμημάτων του κλωβού θα πρέπει να είναι ενισχυμένα.

Όλα τα τμήματα του κλωβού ασφαλείας τα οποία εν δυνάμει μπορεί να έρθουν σε επαφή με τα κράνη των επιβατών θα πρέπει να καλυφθούν με προστασία σύμφωνα με το άρθρο 283-8.3.5.

2.14 Δίχτυα προστασίας

Όλα τα οχήματα θα πρέπει να διαθέτουν πιστοποιημένα (FIA ή SFI) δίχτυα προστασίας για τον οδηγό / συνοδηγό. Τα δίκτυα αυτά θα πρέπει να είναι στη θέση τους κάθε φορά που το όχημα κινείται και το αντίστοιχο μέλος του πληρώματος βρίσκεται στη θέση του.

Τα δίχτυα θα πρέπει να είναι σταθερά τοποθετημένα στο πάνω τμήμα του κλωβού και να φτάνουν έως κάτω από το ανώτερο οριζόντιο τμήμα των καθισμάτων όπου και θα πρέπει να ασφαλίζουν (με δυνατότητα να απασφαλίζουν ώστε να μπορεί να εξέλθει το πλήρωμα).

Τα δίχτυα θα πρέπει να είναι τοποθετημένα εσωτερικά του κλωβού. Το εμπρός τμήμα των διχτυών θα πρέπει να φτάνει τουλάχιστον έως το σημείο στο οποίο τοποθετεί τα χέρια του ο οδηγός στο τιμόνι του οχήματος.

Σε περίπτωση που το πλευρικό άνοιγμα είναι μεγαλύτερο από τα συνήθη μεγέθη των αναγνωρισμένων

διχτύων που κυκλοφορούν στο εμπόριο τότε μπορούν να χρησιμοποιηθούν δίχτυα με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
Ελάχιστο πλάτος νήματος: 19χιλ.
Ελάχιστη διάσταση τετραγώνου: 25x25 χιλ.
Μέγιστη διάσταση τετραγώνου: 60x60 χιλ.

2.15 Καθίσματα
Όλα τα οχήματα θα πρέπει να διαθέτουν πιστοποιημένα (FIA/SFI) καθίσματα σύμφωνα με J 283.20. Τα αρχικά καθίσματα του κατασκευαστή πρέπει να αφαιρεθούν. Τα καθίσματα θα πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένα στο πλαίσιο του οχήματος με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να κινείται το κάθισμα σε σχέση με το πλαίσιο. Ρυθμιζόμενες βάσεις θα πρέπει να στερεωθούν ώστε να μην μπορούν να μετακινηθούν ή να αλλαχθούν.
Το πλήρωμα θα πρέπει να φορά καθόλη τη διάρκεια του αγώνα προστατευτικά αυχένα (τύπου motocross/enduro) με ελάχιστο πάχος 5 εκατοστών και περίπου 230 τετραγωνικά εκατοστά εμβαδόν, έκτος αν το είδος του αγώνα απαιτεί μεγαλύτερο βαθμό προστασίας (πχ για τα Cross Country Rally σύστημα FHR σύμφωνα με «ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ 2026».

2.16 Ζώνες
Τεσσάρων σημείων (SFI/FIA) σύμφωνα με το J 283.6

2.17 Χειροκίνητη Πυρόσβεση
Πυροσβεστήρας σύμφωνα με J 283.7.2

2.18 Προστασία κατά της φωτιάς
Όλα τα οχήματα πρέπει να έχουν ένα μεταλλικό χώρισμα προστασίας από τη φωτιά, που μπορεί να προέλθει από τα καύσιμα. Οποιαδήποτε οπή η οποία θα πρέπει να ανοιχτεί για να περάσουν τμήματα του πλαισίου, σωληνώσεις κλπ δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από όσο είναι απολύτως απαραίτητη.

2.19 Δεξαμενές καυσίμου
Βλ. J 283.14 για τις δεξαμενές και J 283.3 για τις σωληνώσεις
Αν δεν χρησιμοποιηθούν αναγνωρισμένες (σύμφωνα με FIA FT3-1999, FT3.5 ή FT5 ή SFI 28.1 ή 28.2) μόνο οι αρχικές δεξαμενές καυσίμου και στην αρχική τους θέση (του κατασκευαστή) μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Μια σταθερή ποδιά προστασίας θα πρέπει να προστατεύει όλο το χώρο κάτω από τη δεξαμενή καυσίμου μην επιτρέποντας σε πχ κλαδιά / πέτρες κλπ να έρθουν σε επαφή με τη δεξαμενή.
Οι δεξαμενές καυσίμου, θα πρέπει να περιβάλλονται κατ' ελάχιστο από μια αδιαπέραστη από υγρά προστασία / κάλυμμα.
Οι τάπες πλήρωσης καυσίμου θα πρέπει να κλείνουν ερμητικά ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα διαρροής σε περίπτωση ανατροπής και το σύστημα εξαέρωσης δεξαμενής να διαθέτει αυτόματο σύστημα αποτροπής διαρροών.
Επιτρέπεται η τοποθέτηση δεύτερου ρεζερβουάρ σύμφωνα με τις υποδείξεις του αντίστοιχου κατασκευαστή του ρεζερβουάρ, σε αυτή την περίπτωση επιτρέπεται να μην είναι αναγνωρισμένο. Είναι στην κρίση του τεχνικού εφόρου η ασφαλής τοποθέτηση και εν γένει η κατάστασή του.

2.20 Πάτωμα θαλάμου επιβατών
Τα αρχικά πατώματα του κατασκευαστή μπορούν να ενισχυθούν (και συνιστάται θερμά) με φύλλα αλουμινίου ή χάλυβα.

2.21 Προφυλακτήρες
Ένας ασφαλής εμπρόσθιος και οπίσθιος προφυλακτήρας απαιτείται σε όλα τα οχήματα. Ο πίσω προφυλακτήρας θα πρέπει να είναι στερεωμένος στο πλαίσιο. Οι άκρες του θα πρέπει να μην ενέχουν κινδύνους (αιχμηρές γωνίες κλπ). Οι προφυλακτήρες και τα nerf bars θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα έτσι ώστε κατά το δυνατόν να είναι εξαιρετικά δύσκολο να εγκλωβιστούν δύο οχήματα μεταξύ τους σε

περίπτωση που έρθουν σε επαφή. Δεν επιτρέπεται κανένα τμήμα του οχήματος να εξέχει ή να ενέχει κινδύνους για τους άλλους χρήστες των οδών.

2.22 Πλαίσιο / εμφάνιση

Όλα τα οχήματα θα πρέπει να διατηρούν το πλαίσιο του κατασκευαστή και την αρχική τους εμφάνιση. Το πλαίσιο αυτό μπορεί να ενισχυθεί αλλά θα πρέπει να διατηρεί το αρχικό πλάτος, μήκος και λειτουργία.
Η οροφή θα πρέπει να είναι καλυμμένη με μεταλλικό φύλλο ή φύλλο αλουμινίου (ελάχιστο πάχος 3χιλ).
Όλα τα μέρη του αμαξώματος πρέπει να βρίσκονται στο όχημα στην αρχική τους θέση καθόλη τη διάρκεια του αγώνα (εξαιρούνται περιπτώσεις καταστροφής από ατυχήματα κλπ).

2.23 Βάρος

Το ελάχιστο βάρος είναι :

1) 900kg για οχήματα με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα
2) 800kg για οχήματα με ατμοσφαιρικό κινητήρα
3) 1100kg για αυτοκίνητα με ατμοσφαιρικό κινητήρα και για τα οποία ο ονομαστικός κυλινδρισμός τους είναι πάνω από 1050κεκ

Αυτό πρέπει να είναι το ελάχιστο βάρος του οχήματος χωρίς καύσιμο σε όλη την διάρκεια του αγώνα και με μία ρεζέρβα .

Το υγρό ψύξης, το λάδι λίπανσης και τα υγρά φρένων πρέπει να είναι στις προβλεπόμενη στάθμη.

Για την ζύγιση οι άλλες δεξαμενές αναλωσίμων υγρών πρέπει να είναι άδειες και τα παρακάτω πρέπει να είναι εκτός του οχήματος :

1) Πλήρωμα, ο εξοπλισμός τους (κράνος και FHR SYSTEM) και οι αποσκευές τους
2) Εργαλεία, γρύλλος και ανταλλακτικά όπως επίσης και αντίστοιχα υγρά (π.χ. υγρά φρένων κ.τ.λ)
3) Τα όργανα που αφορούν την ασφάλεια-παρακολούθηση και σύστημα πλοήγησης (συμπεριλαμβανομένου ψηφιακού ROAD BOOK αν υπάρχει)
4) FIA GPS data logger ή αντίστοιχο εθνικό
5) Όλες τις κάμερες.

Καθ'όλη την διάρκεια του αγώνα το όχημα δεν μπορεί να είναι κάτω από το επιτρεπόμενο βάρος. Για αγώνες CROSS COYNTRY προστίθενται 20kg και αγώνες BAJA 20kg.

2.24 Λασπωτήρες

Όλα τα οχήματα θα πρέπει να φέρουν λασπωτήρες τουλάχιστον στους κινητήριους τροχούς ενώ συνίσταται η τοποθέτηση σε όλους.

3. ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Ο παρών Τεχνικός Κανονισμός των ΕΛΑΦΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ UTV/SSV του Αθλήματος αγώνων 4x4 αυτοκινήτων, που περιέχει 3 άρθρα και ισχύει μέχρι ανακλήσεώς του.