

Πρωτάθλημα Regularity 2025



ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Αριθμός Μητρώου ΕΠΑ: 022/25.02.2025

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠΑ)



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

| | | |
|----------------------|----------|--|
| 25/2/2025 | | Δημοσίευση κανονισμού |
| 5/3/2025 | | Λήξη εγγραφών |
| 8/3/2025 08:30 | Κόρινθος | Διοικητικός έλεγχος |
| 8/3/2025 09:00-10:30 | Κόρινθος | Τεχνικός έλεγχος σύμφωνα με το ωράριο |
| 8/3/2025 10:30 | | Ανακοίνωση λίστας εκκινούντων |
| 8/3/2025 11:00 | | Εκκίνηση 1ου Σκέλους, Κόρινθος |
| 8/3/2025 15:00 | | Τερματισμός 1ου Σκέλους, Αεροδρόμιο Τρίπολης |
| 8/3/2025 16:00 | | Δοκιμασία Circuit / Αεροδρόμιο Τρίπολης |
| 9/3/2025 11:00 | | Εκκίνηση 2ου Σκέλους, Βυτίνα |
| 9/3/2025 15:30 | | Τερματισμός, Κιάτο |
| 9/3/2025 16:30 | | Απονομή, Κιάτο |

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ

Από 25/2/2025 έως 9/3/2025 <https://www.artemissportsclub.gr>

1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ**1.1 Επεξηγήσεις**

Ο οργανωτής του *Ρετα Πελοποννησιακό Classic Rally 2025* που διεξάγεται στις 8 & 9/3/2025 είναι το αναγνωρισμένο σωματείο απο την ΓΓΑ ΑΡΤΕΜΙΣ / ΦΜ34

Διεύθυνση μόνιμης γραμματείας του αγώνα μέχρι 7/3/2025, ΟΑΚΑ Ποδηλατοδρόμιο
Τηλέφωνο 6909930221, email artemissportsclub.gr

Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με:

- τον ΕΑΚ της ΕΠΑ
- τον Γενικό Κανονισμό Αγώνων Regularity 2025 της ΟΜΑΕ
- την Προκήρυξη της ΟΜΑΕ/ΕΠΑ για αγώνες τύπου Regularity και τις Εγκυκλίους
- τον παρόντα κανονισμό και τυχόν Δελτία Πληροφοριών
- τον ΚΟΚ

1.2 Οργανωτική Επιτροπή:

Πρόεδρος: *Παναγιώτης Σιδέρης*
Μέλη: *Παρασκευή Προβίδα, Σπύρος Κατσιμαλής*

1.3 Στελέχη του αγώνα

| | |
|--|---|
| Παρατηρητής & Αγωνοδίκης Αλυτάρχης: Β. Αλυτάρχης: Τεχνικός Έφορος Γραμματείς του αγώνα Αποτελέσματα | Γεώργιος Παυλόπουλος Σπύρος Κατσιμαλής Γιώργος Σωτηρόπουλος Γεώργιος Γεωργίου Διονυσία Μητσοπούλου Sportstiming.gr |
|--|---|

1.4 Συμπληρώσεις στον Κανονισμό

Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορούν να τροποποιηθούν εάν υπάρξει ανάγκη. Κάθε σχετική τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα γίνεται γνωστή με αριθμημένα και χρονολογημένα δελτία πληροφοριών που

αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος κανονισμού. Κάθε δελτίο πληροφοριών που θα εκδοθεί μετά την έναρξη του διοικητικού ελέγχου πρέπει να έχει την έγκριση των αγωνοδίκων.

Αυτά τα δελτία αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων στο κέντρο του αγώνα και θα ανακοινωθούν απ' ευθείας στους συμμετέχοντες, οι οποίοι θα πρέπει να βεβαιώσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

1.5 Εφαρμογή και Ερμηνεία του κανονισμού

Ο Αλυτάρχης του αγώνα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των διατάξεών του κατά τη διάρκεια του αγώνα. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό θα εξετάζεται από τους αγωνοδίκες.

2 ΠΡΟΣΜΕΤΡΗΣΗ - ΤΙΤΛΟΣ

Τα αποτελέσματα του Ρεμα Πελοποννησιακό Classic Rally 2025 προσμετρούν για το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Regularity 2024 της ΟΜΑΕ με συντελεστή 1,5

3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Το μήκος του Ρεμα Πελοποννησιακό Classic Rally 2025 είναι περίπου 380χλμ με 10 Δοκιμασίες Regularity με περισσότερες από 80 μετρήσεις και αποτελείται από δυο (2) σκέλοι και μια δοκιμασία Circuit

Η διαδρομή, καθώς και οι σταθμοί ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ), σταθμοί διέλευσης (ΣΕΔ), νεκροί χρόνοι, κλπ περιγράφονται στο road book και καρτέ, που δίνει στο πλήρωμα κάθε απαιτούμενη πληροφορία για να τερματίσουν τη διαδρομή σωστά (π.χ. τουλίπες, χάρτες κλπ).

4 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ

4.1 Κάθε οδηγός που επιθυμεί να συμμετάσχει σε αυτόν τον αγώνα πρέπει να βεβαιώσει ότι κατά την ημέρα του τεχνικού ελέγχου και σε όλη τη διάρκεια του αγώνα το αυτοκίνητό του πρέπει να είναι νόμιμο για να κυκλοφορεί στην Ελλάδα και ότι είναι σύμφωνο με την περίοδο κατάταξης, όπως αυτή διευκρινίζεται στο Παράρτημα Κ του ΔΑΚ.

Ο οργανωτής έχει το δικαίωμα να μην δεχτεί αυτοκίνητο που δεν είναι σύμφωνο με το πνεύμα της εποχής. Ο οργανωτής μπορεί να συμπύξει και/ή διαιρέσει τις κλάσεις.

Αποτελέσματα θα ανακοινωθούν σύμφωνα με τις διατάξεις και τους προσδιορισμούς των Κατηγοριών και Κλάσεων της ετήσιας Προκήρυξης.

4.2 Η χρήση Trip Master και λοιπών ηλεκτρονικών βοηθημάτων είναι ελεύθερη.

4.3 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο της FIA (HTP) ή Κάρτα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA, ή ταυτότητα Ιστορικού Αυτοκινήτου της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ ή Ταυτότητα FIVA πρέπει να προσκομιστούν το αργότερο, μέχρι τον Τεχνικό Έλεγχο (βλέπε άρθρο 10.1).

4.4 Σε όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα θα εγκατασταθεί σύστημα εντοπισμού. Η εγκατάσταση θα ελεγχθεί κατά τον Τεχνικό Έλεγχο. Θα δοθούν οδηγίες παραλαβής, εγκατάστασης κι επιστροφής. Οποιαδήποτε επέμβαση στο σύστημα εντοπισμού από το πλήρωμα θα έρθει σε γνώση των αγωνοδικών.

5 ΔΕΚΤΟΙ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΙ - ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

5.1 Το πλήρωμα αποτελείται από τον οδηγό και τον συνοδηγό, όπως αναφέρονται στην Δήλωση συμμετοχής και τον Πίνακα Εκκινούντων.

Απαγορεύεται αυστηρά η επιβίβαση παντός τρίτου σε όλη τη διάρκεια της εκδήλωσης. Επιτρέπονται έως δύο επιπλέον μέλη ως επιβάτες που δεν θα βαθμολογούνται. Ο οδηγός πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης.

Ο συνοδηγός πρέπει να είναι τουλάχιστον 12 ετών κατά την εκκίνηση του αγώνα και επιτρέπεται να οδηγήσει μόνον αν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης.

Τα επιπλέον μέλη δεν έχουν δικαίωμα να οδηγούν το αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα. Τα μέλη του πληρώματος (οδηγός και συνοδηγός) πρέπει να είναι κάτοχοι ανάλογης αγωνιστικής άδειας σε ισχύ για το τρέχον έτος, από οποιαδήποτε ASN ή κάτοχοι ημερήσιου Δελτίου Αθλητή Regularity, σύμφωνα με την εγκύκλιο Νο Ε01/2024.

Κάθε πλήρωμα μπορεί να ορίσει ονομασία πληρώματος στη δήλωση συμμετοχής. Αυτή η ονομασία θα ανακοινώνεται σε όλα τα επίσημα έντυπα μαζί με το όνομα του οδηγού/συνοδηγού(ών).

5.2 Ο Οργανωτής πρέπει να έχει λάβει τις δηλώσεις συμμετοχής το αργότερο μέχρι **5/3/2025 23:59**

Οι πληροφορίες που αφορούν τα μέλη του πληρώματος μπορούν να δοθούν μέχρι το διοικητικό έλεγχο. Η αντικατάσταση ενός μέλους του πληρώματος ή του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει μέχρι την έναρξη του διοικητικού ελέγχου με την έγκριση των οργανωτών. Όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να αντικατασταθούν μόνο με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών. Ο μέγιστος αριθμός των συμμετοχών ορίζεται στα 50 αυτοκίνητα

5.3 Συμμετοχές ομάδων

Μέχρι τον έλεγχο εξακρίβωσης μπορούν να δηλωθούν ομάδες κατασκευαστών ή λέσχων. Ένα αυτοκίνητο μπορεί να δηλωθεί μόνο σε μια ομάδα κατασκευαστή ή λέσχης. Η ομάδα κατασκευαστών πρέπει να αποτελείται από 3 αυτοκίνητα του ίδιου κατασκευαστή, αλλά όχι απαραίτητα του ίδιου τύπου.

Η ομάδα λέσχης ή συνδέσμου πρέπει να αποτελείται από 3 πληρώματα που ανήκουν στην ίδια λέσχη ή Σύνδεσμο. Το κύπελλο ομάδας απονέμεται στην ομάδα (κατασκευαστή ή λέσχης) που το άθροισμα βαθμών ποινής και των 3 πληρωμάτων της είναι το μικρότερο. Για να μετρήσουν οι βαθμοί ποινής μιας ομάδας για το κύπελλο ομάδας πρέπει να καταταγούν και τα 3 αυτοκίνητα της ομάδας αυτής. Σε περίπτωση ισοβαθμίας μεταξύ των ομάδων προσμετρείται η θέση ενός αυτοκινήτου στη Γενική κατάταξη. Κύπελλο ομάδας απονέμεται αν δηλωθούν κατ'ελάχιστον τρεις ομάδες ανεξάρτητα αν είναι ομάδα ή λέσχη. Για να δηλωθεί μια ομάδα πρέπει η κάθε μια από αυτές να καταβάλει το ποσό των 40 ευρώ

5.4 Με την υποβολή της δήλωσης συμμετοχής όλοι οι οδηγοί αναλαμβάνουν να τηρήσουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

6 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ

6.1 Το παράβολο συμμετοχής για κάθε αυτοκίνητο που αποτελείται από τον οδηγό και τον συνοδηγό ορίζεται στα **200 €**. Για κάθε επιπλέον επιβαίνοντα 60 ευρώ. Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει *την ασφάλιση κατά την διάρκεια της εκδήλωσης, την δορυφορική χρονομέτρηση και έκδοση αποτελεσμάτων, την κατ' αναλογία συμμετοχή στα έξοδα της εκδήλωσης, υλικά, έπαθλα κλπ*

Η δήλωση συμμετοχής γίνεται δεκτή μόνο όταν συνοδεύεται από ολόκληρο το παράβολο συμμετοχής.

6.2 Σε περίπτωση άρνησης τοποθέτησης της προαιρετικής διαφήμισης του Οργανωτή το παράβολο συμμετοχής ορίζεται σε 400 € .

6.3 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται εξ ολοκλήρου:

- α. Σε υποψήφιους που η συμμετοχή τους δεν έγινε δεκτή
- β. Σε περίπτωση που ματαιωθεί ο αγώνας
- γ. Σε περίπτωση που αναβληθεί ο αγώνας
- δ. Ο οργανωτής μπορεί να επιστρέψει μέχρι το 50% του παραβόλου σε περίπτωση «ανωτέρας βίας» η οποία έχει πιστοποιηθεί από το σωματείο στο οποίο ανήκει το πλήρωμα. Τυχόν έξοδα Ξενοδοχείων και λοιπών Υπηρεσιών αφαιρούνται ανάλογα με την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος.

6.4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η κάλυψη του διαγωνιζομένου για αστική ευθύνη σύμφωνα με την σχετική εγκύκλιο της ΟΜΑΕ ΕΠΑ περί ασφαλιστικής κάλυψης και του Άρθρου 13 του Γενικού Κανονισμού

6.4.1 Οι οργανωτές δε φέρουν καμία ευθύνη για οποιοδήποτε ατύχημα συμβεί από συμμετέχοντα προς άλλους συμμετέχοντες ή συμμετέχοντα αυτοκίνητα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Οι Οργανωτές επίσης δε φέρουν καμία ευθύνη για οποιαδήποτε παράβαση των Ελληνικών Νόμων και κανόνων.

6.4.2 Η ασφάλιση αυτή ισχύει από την εκκίνηση, παύει δε να ισχύει μετά το τέλος του αγώνα ή από τη στιγμή της εγκατάλειψης από τον αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν.

6.4.3 Τα οχήματα που φέρουν πινακίδες service και οποιαδήποτε άλλη ανάλογη πινακίδα που εκδόθηκε από την Οργάνωση δε καλύπτονται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του αγώνα, και κυκλοφορούν με την ευθύνη των ιδιοκτητών τους .Η Οργάνωση δε φέρει καμία ευθύνη

6.4.4 Αγωνιζόμενοι από το εξωτερικό οφείλουν να έχουν ασφαλισμένα τα αυτοκίνητά τους από τη χώρα τους και να είναι εφοδιασμένοι με κάρτα ασφάλισης (πράσινη κάρτα).

7 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

Πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις των Άρθρων 14.4 και 14.5 του Γενικού Κανονισμού Regularity που αφορούν στη διαφήμιση. Αντίγραφο των διατάξεων είναι διαθέσιμο από τον οργανωτή, εφόσον ζητηθούν.

Η υποχρεωτική διαφήμιση του οργανωτή είναι:

- στα νούμερα συμμετοχής
- στις πινακίδες του αγώνα
- σε άλλα σημεία του αυτοκινήτου

8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

8.1 Πληρώματα

Μόνο τα πληρώματα που αναφέρονται στην δήλωση συμμετοχής επιτρέπεται να εκκινήσουν. Στην περίπτωση που ένα μέλος του πληρώματος εγκαταλείψει το αυτοκίνητο, ή κάποιος τρίτο πρόσωπο επιβιβασθεί σ' αυτό το αυτοκίνητο (εκτός αν πρόκειται για μεταφορά ασθενούς ή τραυματία ή μετά από άδεια του Αλυτάρχη) **αποκλείεται** από τον αγώνα.

8.2 Σειρά εκκίνησης – Πινακίδες – Αριθμοί Συμμετοχής

8.2.1 Η σειρά εκκίνησης θα δοθεί σύμφωνα με τον Πίνακα Εκκινούντων. Κάθε πλήρωμα που φτάνει με καθυστέρηση στην εκκίνηση του αγώνα ή σκέλους ή τμήματος διαδρομής (επανεκκίνηση μετά από ανασυγκρότηση) θα τιμωρείται κατά την κρίση των αγωνοδίκων (Άρθρο 9.3.2.2).

8.2.2 Οι οργανωτές θα εφοδιάσουν το πλήρωμα με 2 πανό και προαιρετικά με μια πινακίδα

8.2.3 Πινακίδες αγώνα

α. Οι πινακίδες που φέρουν και τον αριθμό συμμετοχής πρέπει να τοποθετηθούν σε ευδιάκριτο σημείο στο μπροστινό και πίσω τμήμα του αυτοκινήτου, καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να καλύπτουν, έστω και μερικώς, τους αριθμούς κυκλοφορίας του αυτοκινήτου. Για οποιαδήποτε κάλυψη του(ων) αριθμού(ων) κυκλοφορίας, σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή του αγώνα, θα επιβληθεί χρηματικό πρόστιμο 100€

β. Οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει να είναι τοποθετημένοι στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Εάν, σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, βεβαιωθεί ότι λείπει ένας αριθμός ή πινακίδα του αγώνα, θα επιβληθούν 100 βαθμοί ποινής

8.3 Καρνέ

8.3.1 Σε κάθε πλήρωμα θα παραδοθεί ένα καρνέ που θα εμφανίζει τους ιδανικούς χρόνους για να καλυφθεί η απόσταση μεταξύ δύο σταθμών ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ). Το καρνέ θα παραδίδεται στον τερματισμό κάθε σκέλους και θα αντικαθίσταται από νέο στην εκκίνηση του επομένου σκέλους.

Τα καρνέ πρέπει να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις οδηγίες των οργανωτών και σύμφωνα με τις εκτυπωμένες οδηγίες σε κάθε κάρτα. Στους αγωνιζόμενους που απωλέσουν ή δεν χρησιμοποιούν το καρνέ σύμφωνα με τις οδηγίες μπορεί να επιβληθεί η ποινή από τους αγωνοδίκες που φθάνει μέχρι και αποκλεισμό.

8.3.2 Οι σελίδες εκφώνησης των Regularity δοκιμασιών είναι αναπόσπαστο τμήμα του καρνέ.

8.3.3 Οποιαδήποτε διόρθωση ή τροποποίηση που έγινε στο καρνέ επιφέρει τον αποκλεισμό, εκτός αν τέτοια διόρθωση ή τροποποίηση έχει εγκριθεί από τον αρμόδιο κριτή., ο οποίος πρέπει να υπογράψει δίπλα σε κάθε σχετική διόρθωση/τροποποίηση.

8.3.4 Το πλήρωμα του αυτοκινήτου είναι το μόνο υπεύθυνο για την παρουσίαση του καρνέ στους διαφόρους σταθμούς ελέγχου και για την ακρίβεια των εγγραφών του χρόνου σ' αυτό.

8.3.5 Για το λόγο αυτό το πλήρωμα πρέπει να παραδώσει στον έφορο του σταθμού ελέγχου το καρνέ στον σωστό χρόνο και να βεβαιωθεί ότι η εγγραφή του χρόνου έγινε σωστά. Ο κριτής είναι ο μόνος υπεύθυνος που επιτρέπεται να γράψει το χρόνο στο καρνέ με το χέρι ή σφραγίδα.

8.4 ΚΟΚ - Επισκευές

8.4.1 Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα τα πληρώματα πρέπει να ακολουθούν αυστηρά τον ΚΟΚ της χώρας στην οποία βρίσκονται . Σε κάθε πλήρωμα που δεν ακολουθεί τον ΚΟΚ μπορεί να επιβληθούν οι παρακάτω χρονικές ποινές, σύμφωνα με απόφαση των αγωνοδικών.

8.4.1.1. 1^η παράβαση χρηματική ποινή ποσού 10€ για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο που θα επιβληθεί από τον αλυτάρχη. Το ποσόν αυτού του προστίμου δε μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί από την Τροχαία.

8.4.1.2 2η παράβαση: 600 βαθμοί ποινής.

8.4.1.3 3η παράβαση: μέχρι αποκλεισμό που θα ανακοινωθεί από τους Αγωνοδίκες.

8.4.2 Σε κάθε σκέλος θα πραγματοποιούνται τουλάχιστον 2 έλεγχοι υπέρβασης ταχύτητας

Στην περίπτωση που οι Regularity δοκιμασίες πραγματοποιηθούν σε δρόμους κλειστούς στην κυκλοφορία, όπου το ανώτατο επιτρεπτό όριο ταχύτητας του ΚΟΚ δεν ισχύει, αυτό θα ορίζεται από τους οργανωτές και θα υποβάλλονται ποινές, όπως ακριβώς και στη περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ο ΚΟΚ .

8.4.2 Οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός επιτρέπονται σε όλη την διάρκεια του αγώνα, εκτός από τις περιπτώσεις που απαγορεύονται από το Road Book

8.4.3 Επίσης απαγορεύεται στα πληρώματα, με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό:

- να εμποδίζουν εκουσίως τη διέλευση των διαγωνιζόμενων αυτοκινήτων ή να παρεμποδίζουν το προσπέρασμά τους,
- να συμπεριφέρονται με αντιαθλητικό τρόπο.

9 Ο ΑΓΩΝΑΣ

9.1 Εκκίνηση

9.1.1 Ο χρόνος εκκίνησης των αυτοκινήτων είναι θα εκκινούν ανά λεπτό σε όλον τον αγώνα. Η εκκίνηση δίνεται με βάσει το πρόγραμμα. Επίσημη ώρα είναι η ώρα <https://time.is>

9.1.2 Τα πληρώματα πρέπει να σφραγίσουν τη διέλευσή τους από όλα τα σημεία που αναφέρονται στο καρνέ και με τη σωστή σειρά. Μη συμμόρφωση επιφέρει ποινή 600 βαθμών.

9.2 Σταθμοί Ελέγχου - Γενικές διατάξεις

9.2.1 Όλοι οι σταθμοί ελέγχου, δηλαδή οι σταθμοί ελέγχου χρόνου και διέλευσης, εκκίνησης των Regularity δοκιμασιών, θα σημαίνονται με πινακίδες τυποποιημένες από τη FIA (βλέπε παράρτημα 1). Η γραμμή τερματισμού μπορεί να σημαίνεται με τυποποιημένες πινακίδες FIA ή να αναφέρεται στο roadbook. Κάθε ενδιάμεσο σημείο ελέγχου των Regularity διαδρομών συνήθως δεν σημαίνεται.

Σε μέγιστη απόσταση ενός χιλιομέτρου μετά το τελευταίο σημείο χρονομέτρησης της Regularity Δοκιμασίας, μπορεί να τοποθετηθεί από τους οργανωτές μια πινακίδα τερματισμού της Regularity Δοκιμασίας. Αυτή ενημερώνει τα πληρώματα ότι έχουν περάσει το τελευταίο κρυφό σημείο χρονομέτρησης της Regularity Δοκιμασίας. Αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρεται στο roadbook.

9.2.2 Η άφιξη σε ένα σταθμό ελέγχου χρόνου ή διέλευσης από διαφορετική φορά από αυτήν του αγώνα ή μη εμφάνιση σε ένα σταθμό ελέγχου χρόνου ή διέλευσης επιφέρει ποινή.

9.2.3 Όλοι οι σταθμοί ελέγχου θα αρχίσουν να λειτουργούν τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου διαγωνιζομένου αυτοκινήτου. Θα κλείσουν σύμφωνα με την απόφαση του αλυτάρχη.

9.2.4 Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του εντεταλμένου κριτή οποιουδήποτε σταθμού ελέγχου.

9.3 Σταθμοί Ελέγχου Διέλευσης (ΣΕΔ - PC) και Χρόνου (ΣΕΧ - TC) – Εγκατάλειψη

9.3.1 Σταθμοί Ελέγχου Διέλευσης

Σε αυτούς τους σταθμούς οι κριτές απλώς σφραγίζουν και/ή υπογράφουν το καρνέ μόλις αυτό τους παραδοθεί από το πλήρωμα, χωρίς να αναφέρουν την ώρα διέλευσης. Η έλλειψη τέτοιας σφραγίδας ή/και υπογραφής από σταθμό διέλευσης επιφέρει ποινή 600 βαθμών. Οι οργανωτές έχουν το δικαίωμα να οργανώσουν κρυφούς σταθμούς διέλευσης σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής. Μπορούν επίσης να οργανώσουν μη επανδρωμένους σταθμούς.

9.3.2 Σταθμοί Ελέγχου Χρόνου

9.3.2.1 Στους σταθμούς αυτούς οι έφοροι σημειώνουν στο καρνέ, που προσκομίζει ένα από τα μέλη του πληρώματος, την ώρα επίδοσής του. Η ιδανική ώρα σφράγισης είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον χρόνο κάλυψης της επί μέρους διαδρομής στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής.

Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή εφόσον η ώρα που το αυτοκίνητο εισέρχεται στο σταθμό ελέγχου ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του λεπτού που προηγείται.

9.3.2.2 Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή όπως παρακάτω:

- α. Για καθυστέρηση: 10 βαθμούς για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού
- β. Για προάφιξη: 60 βαθμούς για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού
- γ. Μη σφράγιση σε ΣΕΧ ή άφιξη μετά τη μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση των 30 λεπτών θα επιφέρει ποινή 600 βαθμών
- δ. Η μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση μεταξύ δύο σταθμών ελέγχου χρόνου σε σχέση με τον ιδανικό χρόνο είναι 30 λεπτά
- ε. Η μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση στο τέλος κάθε τμήματος και/η σκέλους είναι 30 λεπτά.

9.3.2.3 Στον τερματισμό του αγώνα επιτρέπεται η προάφιξη

9.3.3 Εγκατάλειψη - Επανεκκίνηση (Catching up)

Για τους οδηγούς εκείνους που λόγω τεχνικού προβλήματος έχασαν κατά τη διάρκεια κάποιου σκέλους, έναν σταθμό ελέγχου χρόνου ή έναν σταθμό διέλευσης (που μπορεί να είναι κρυφός), θα υπάρχει πρόβλεψη για επανεκκίνηση. Στην περίπτωση αυτή ο αγωνιζόμενος μπορεί να επανεκκινήσει στο επόμενο σκέλος, ή τμήμα αφού του επιβληθεί πρώτα **ποινή** 600 βαθμών για κάθε σταθμό που έχασε και υπό τον όρο ότι έχει ενημερώσει εγκαίρως τον αλυτάρχη γραπτώς, για την πρόθεσή του να επανεκκινήσει τον αγώνα. Εάν κρίνεται σκόπιμο το αυτοκίνητο μπορεί να υποστεί συμπληρωματικό τεχνικό έλεγχο.

Για να καταταγεί ένα αυτοκίνητο θα πρέπει να παρουσιαστεί στον τελευταίο σταθμό ελέγχου.

9.4 Σταθμοί Ανασυγκρότησης

9.4.1 Κατά μήκος της διαδρομής μπορεί να οργανωθούν σταθμοί ανασυγκρότησης. Κατά την άφιξή τους στους σταθμούς ανασυγκρότησης τα πληρώματα θα παραδώσουν τα καρνέ στον αρμόδιο κριτή και θα πάρουν οδηγίες για την ώρα επανεκκίνησής τους. (Άρθρο 27 Γενικού Κανονισμού)

9.4.2 Οι ως άνω σταθμοί ανασυγκρότησης χρησιμεύουν για να περιορίσουν τον κενό χρόνο που μπορεί να δημιουργηθεί μεταξύ των διαγωνιζομένων αυτοκινήτων . Πρέπει λοιπόν να λαμβάνεται υπόψη η ώρα εκκίνησης από τον σταθμό ανασυγκρότησης και όχι η διάρκεια παραμονής τους σ' αυτόν

9.4.3 Σε πολυήμερους αγώνες η σειρά εκκίνησης κάθε ημέρας μετά την πρώτη θα είναι (διευκρινίστε)

9.5 Regularity Δοκιμασίες (Ακρίβειας)

9.5.1 Κατά τη διάρκεια του αγώνα θα οργανωθεί ένας αριθμός Regularity δοκιμασιών σε δρόμους ανοικτούς στην κυκλοφορία και μπορεί να οργανωθεί και ένας αριθμός σε δρόμους κλειστούς στην κυκλοφορία από τους οργανωτές.

9.5.2 Η Μ.Ω.Τ. σε όλες τις Regularity δοκιμασίες δεν θα είναι μεγαλύτερη από 50 χλμ./ώρα.

9.5.3 Στις Regularity δοκιμασίες οι αγωνιζόμενοι πρέπει να ακολουθούν σε κάθε περίπτωση τη ΜΩΤ που έχει ορίσει ο οργανωτής στο δελτίο πληροφοριών που θα μοιραστεί πριν την εκκίνηση κάθε σκέλους. Τα πληρώματα πρέπει να τερματίσουν τις Regularity δοκιμασίες χωρίς να σταματήσουν, ακολουθώντας τη ΜΩΤ που όρισε ο οργανωτής.

9.5.4 Σήματα της τροχαίας ανώτατου ορίου ταχύτητας, εντός της περιοχής των Regularity Δοκιμασιών, ΔΕΝ επηρεάζουν την μέση ωριαία ταχύτητα (ΜΩΤ) που έχει δοθεί από τον οργανωτή για το σύνολο της κάθε Regularity Δοκιμασίας. Ο οργανωτής, κατά την κρίση του, θα ορίσει ενδιάμεσα σημεία χρονομέτρησης σε οποιοδήποτε σημείο μιας Regularity Δοκιμασίας.

9.5.5 Στις Regularity δοκιμασίες με εκκίνηση από στάση δεν θα υπάρχει ενδιάμεσο σημείο χρονομέτρησης στο πρώτο χιλιόμετρο της Regularity Δοκιμασίας. Στις Regularity δοκιμασίες στις οποίες υπάρχει κοινό σημείο αφετηρίας με διαφορετικά σημεία τερματισμού (και διαφορετικές ΜΩΤ) δεν θα υπάρχει χρονομέτρηση σε απόσταση τουλάχιστον 1 χιλιομέτρου από τον κάθε τερματισμό (πλην του τελευταίου)

9.5.6 Η γραμμή τερματισμού Regularity Δοκιμασίας και οποιοδήποτε ενδιάμεσο σημείο χρονομέτρησης δεν θα σημαίνεται.

9.5.7 Σε απόσταση 1000 μέτρων το πολύ μετά τη γραμμή τερματισμού μίας Regularity Δοκιμασίας, μπορεί να τοποθετηθεί από τον οργανωτή μια πινακίδα "τέλους σταθμού", υποδεικνύοντας έτσι στο πλήρωμα ότι έχει τερματίσει αυτή τη Regularity Δοκιμασία.

Αν η Regularity Δοκιμασία πραγματοποιείται σε κλειστό δρόμο τότε ο Οργανωτής πρέπει να εφαρμόσει όλα τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας για εκτέλεση κλειστών ειδικών διαδρομών.

Η χρονομέτρηση θα γίνεται αυτόματα με δορυφορικό δέκτη, με ακρίβεια 1/10 του δευτερολέπτου, ο οποίος θα τοποθετηθεί στα οχήματα την ώρα του τεχνικού ελέγχου. Περισσότερες λεπτομέρειες στο Παράρτημα Β.

Οι συμμετέχοντες θα πρέπει να έχουν μεριμνήσει για την εγκατάσταση καλωδίου σύμφωνα με τις οδηγίες ώστε να συνδεθεί ο δορυφορικός δέκτης.

Στη δοκιμασία Circuit τα οχήματα θα πρέπει να τοποθετήσουν τον ειδικό sensor για την χρονομέτρηση που θα τους δοθεί σύμφωνα με τις οδηγίες της οργάνωσης κατά την άφιξη τους στην πίστα

Διαδικτυακές Πληροφορίες για τους χρόνους των Regularity δοκιμασιών θα αναρτώνται στην ιστοσελίδα <https://sportstiming.gr>

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να ολοκληρώσουν τις Regularity δοκιμασίες σύμφωνα με μία ή και περισσότερες ΜΩΤ που έχει ορίσει ο οργανωτής.

Οι ΜΩΤ που ορίζει ο οργανωτής μπορούν να διαφέρουν σε κάθε κατηγορία. Το ελάχιστο μήκος που μπορεί να έχει μία Regularity Δοκιμασία σε ανοιχτό δρόμο είναι 3 χλμ.

Ο οργανωτής, κατά την κρίση του, θα ορίσει ενδιάμεσα σημεία χρονομέτρησης σε οποιοδήποτε σημείο μιας Regularity Δοκιμασίας και θα πρέπει να αναφέρει λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής των Regularity δοκιμασιών.

Θα πρέπει να αναφέρεται στο δελτίο πληροφοριών ο τρόπος υπολογισμού των χρονομετρήσεων για όλες τις Regularity δοκιμασίες.

Συγκεκριμένα θα πρέπει να περιγράφεται με Α-Β, Α-Γ κ.ο.κ ή Α-Β, Β-Γ κ.ο.κ όπου Α το σημείο εκκίνησης της κάθε Regularity Δοκιμασίας και Β,Γ κ.ο.κ τα σημεία επιμέρους μετρήσεων της ίδιας Regularity Δοκιμασίας.

9.5.8 Δοκιμασίες σε κλειστά αυτοκινητοδρόμια

Ο αριθμός των γύρων σε δοκιμασίες που πραγματοποιούνται σε πίστες αυτοκινητοδρομίων ορίζεται από τον οργανωτή.

Ο ιδανικός χρόνος του κάθε πληρώματος θα είναι αυτός που θα πραγματοποιήσει το πλήρωμα κατά τη διάρκεια του πρώτου γύρου.

Στη συνέχεια το πλήρωμα θα πρέπει να εκτελέσει τους επόμενους γύρους στον ίδιο χρόνο και κάθε απόκλιση θα προστίθεται σαν ποινή ώστε να σχηματιστεί το τελικό αποτέλεσμα της δοκιμασίας.

Νικητές (1ος, 2ος, 3ος) θα είναι τα πληρώματα με το μικρότερο άθροισμα ποινών. Δεν θα υπάρξει ξεχωριστή κατάταξη κατηγοριών / ομάδων κλπ. Σε περίπτωση ισοβαθμίας, ισχύει το **11.1β**
 Η δοκιμασία του circuit δεν προσμετρά στην κατάταξη του αγώνα.

10 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ & ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ – ΠΟΙΝΕΣ

10.1 Έλεγχος Εξακρίβωσης πριν την εκκίνηση

10.1.1 Κάθε πλήρωμα που συμμετέχει στον αγώνα Regularity πρέπει να παρουσιαστεί στον διοικητικό και έλεγχο εξακρίβωσης σύμφωνα με το ωράριο που θα δοθεί με Δελτίο Πληροφοριών. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την επιβολή προστίμου 100€ εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους αγωνοδίκες.

Κατά τη διάρκεια του διοικητικού ελέγχου πρέπει να παρουσιαστούν τα παρακάτω έγγραφα:

- Δίπλωμα οδήγησης (όσων πρόκειται να οδηγήσουν)
- Αγωνιστική Άδεια για Regularity rally. (όσων πρόκειται να οδηγήσουν)
- Τα επίσημα έγγραφα του αυτοκινήτου όπως απαιτείται από τον νόμο του κράτους στο οποίο έχει καταχωρηθεί το αυτοκίνητο.
- Βεβαίωση της ασφάλειας του αυτοκινήτου όπως ορίζεται από τους νόμους της χώρας του αυτοκινήτου. (πράσινη κάρτα για τα ξένα πληρώματα)
- **Δελτίο Ιστορικού Αυτοκινήτου (HRCP) FIA ή FIVA .(Άρθρο 4.3).Διευκρινίζεται ότι από 1/1/2020 κάρτες FIA ή FIVA έχουν δικαίωμα να εκδίδουν ΜΟΝΟ οι εκπρόσωποι των Διεθνών Ομοσπονδιών, δηλαδή η ΟΜΑΕ και η Ε.Ο. ΦΙΛΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι οποιοδήποτε πιστοποιητικό έχει εκδοθεί μετά από αυτή την ημερομηνία είναι ΑΚΥΡΟ.**

10.1.2 Ο έλεγχος εξακρίβωσης που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής, (έλεγχος του τύπου και κατασκευαστή του οχήματος, έτος κατασκευής, συμφωνία αυτοκινήτου με τον ΚΟΚ, κλπ).

Επίσης στον έλεγχο εξακρίβωσης θα ελεγχθούν οι αριθμοί συμμετοχής αν έχουν διανεμηθεί και οι πινακίδα/ες του αγώνα (που θα δοθεί/ουν από τον οργανωτή). Οι αριθμοί συμμετοχής και οι πινακίδες του αγώνα που θα δοθούν από το οργανωτή θα πρέπει να τοποθετηθούν στο αυτοκίνητο πριν από τον έλεγχο εξακρίβωσης.

10.2 Τελικός Τεχνικός Έλεγχος

Μετά τον τερματισμό του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει να θέσουν τα αυτοκίνητα στη διάθεση των τεχνικών εφόρων για ένα σύντομο έλεγχο.

10.1.3 Περίληψη ποινών

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

- 4.1 Μη συμμόρφωση του αυτοκινήτου με το πνεύμα της εποχής.
- 8.3.1 Απώλεια του καρνέ
- 8.4.1 Υπέρβαση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου ταχύτητας 3 φορές
- 9.3.3** Μη διέλευση στο τελευταίο ΣΕΧ του σκέλους

ΠΙΘΑΝΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ

- 4.3/10.1.1 . Έλλειψη ταυτότητας FIA/FIVA στον τεχνικό έλεγχο
- 8.1 Αποχώρηση μέλος του πληρώματος ή επιβίβαση 3ου, εκτός από "ανωτέρα βία"
- 8.3.1 Μη χρήση των καρνέ σύμφωνα με τις οδηγίες
- 8.3.3 Διόρθωση ή τροποποίηση στο καρνέ χωρίς την έγκριση του υπεύθυνου κριτή
- 8.4.1 3η παράβαση του ΚΟΚ
- 8.4.3 Παρεμπόδιση άλλων αυτοκινήτων, αντιαθλητική συμπεριφορά
- 10.1 Μη συμμόρφωση του αυτοκινήτου με την κάρτα FIA/FIVA κατά τον Τεχνικό Έλεγχο ή έλεγχο Εξακρίβωσης

ΠΟΙΝΕΣ ΣΕ ΒΑΘΜΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥ

- 8.2.1 Καθυστέρηση προσέλευσης στην εκκίνηση του αγώνα ή σκέλους ή τμήματος 120 βαθμοί ποινής
- 8.2.3. Απώλεια πινακίδας του αγώνα ή αριθμού συμμετοχής. 100 βαθμοί ποινής
- 8.4.1 2η παράβαση του ΚΟΚ 600 βαθμοί ποινής.
- 9.1.2 Μη σφράγιση σε σταθμό με τη σωστή σειρά 600 βαθμοί ποινής
- 9.2.2 Μη διέλευση από ΣΕΔ ή ΣΕΧ ή άφιξη από λάθος κατεύθυνση 600 βαθμοί ποινής
- 9.3.1 Έλλειψη σφραγίδας ή/και υπογραφής από ΣΕΔ ποινή 600 βαθμών
- 9.3.2.2. Καθυστερημένη άφιξη σε ΣΕΧ, για κάθε λεπτό 10 βαθμοί ποινής για κάθε λεπτό ή Κλάσμα λεπτού
- 9.3.2.2. Προάφιξη σε ΣΕΧ, για κάθε λεπτό 60 βαθμοί ποινής για κάθε λεπτό ή Κλάσμα λεπτού
- 9.3.2.2. Μη εγγραφή χρόνου στον ΣΕΧ ή άφιξη μετά τη μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση σε ΣΕΧ, ποινή 600 βαθμών.
- 9.3.3 Σε περίπτωση επανεκκίνησης (catching up) για κάθε σταθμό που έχασε 600 β.π**

- 9.5 Προάφιξη ή καθυστέρηση σε Regularity Δοκιμασία για κάθε 1/10 του δευτερολέπτου ποινή 0.1 βαθμοί. (Άρθρο 28.1 γενικού κανονισμού)
- 9.5 Μη εκκίνηση σε Regularity Δοκιμασία ,ή μη ολοκληρωμένη Regularity Δοκιμασία 600 βαθμοί ποινής. (Υπενθυμίζεται ότι 600 βαθμοί είναι και το συνολικό μέγιστο ποινής που μπορεί να επιβληθεί σε κάθε Regularity Δοκιμασία, άσχετα απο το άθροισμα των ποινών των σημείων χρονομέτρησης / εγκατάλειψη κλπ)
- 9.5 Αναμονή ή καθυστέρηση με στόχο την ολοκλήρωση ιδανικού χρόνου σε τμήμα ή τέλος μίας Regularity Δοκιμασίας 300 βαθμοί ποινής.

ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ

- 8.2.3 Κάλυψη οποιουδήποτε αριθμού κυκλοφορίας 100€
- 8.4.1.1 1η παράβαση ΚΟΚ 10€ για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο
- 10.1.1 Αδικοιολόγητη μη έγκαιρη παρουσίαση στον Τεχνικό Έλεγχο 100€

11 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ - ΕΠΑΘΛΑ – ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

11.1 Κατατάξεις

Η κατάταξη που είναι στην ευχέρεια του οργανωτή θα γίνει με τον ακόλουθο τρόπο:

- α. Οι ποινές εκφράζονται σε βαθμούς
Για τον καθορισμό των αποτελεσμάτων αθροίζονται οι βαθμοί ποινής των Regularity δοκιμασιών, οι ποινές που επιβλήθηκαν στα τμήματα των διαδρομών και οποιεσδήποτε άλλες ποινές που εκφράζονται σε βαθμούς. Το πλήρωμα με το μικρότερο άθροισμα ποινών αναδεικνύεται νικήτης. Το πλήρωμα με τους αμέσως λιγότερους βαθμούς ποινής 2ος κοκ. Τα αποτελέσματα ανά κατηγορία καθορίζονται με τον ίδιο τρόπο.
- β. Σε περίπτωση ισοβαθμίας προηγείται το αυτοκίνητο παλαιότερης κατηγορίας.
Μεταξύ αυτοκινήτων της ίδιας κατηγορίας προηγείται το αυτοκίνητο μικρότερου κυβισμού.
Μεταξύ αυτοκινήτων του ίδιου κυβισμού προηγείται το παλαιότερο χρονολογικά.
- γ. Κατάταξη Ομάδων
Νικήτρια ομάδα είναι αυτή που το άθροισμα των ποινών των 3 πληρωμάτων της είναι το χαμηλότερο.

11.2 Έπαθλα-Κύπελλα

- 11.2.1 Γενική κατάταξη *Στους νικητές: Κύπελλα
Στους δεύτερους: Κύπελλα
Στους τρίτους: Κύπελλα*
- 11.2.2 Κατάταξη Κατηγοριών *Στους νικητές: Κύπελλα
Στους δεύτερους: Κύπελλα
Στους τρίτους: Κύπελλα*
- 11.2.3 Κύπελλο Κυριών *Απονέμεται κύπελλο στο γυναικείο πλήρωμα με την υψηλότερη θέση στη γενική κατάταξη*
- 11.2.4 Κατάταξη Ομάδων: *Στην νικήτρια Ομάδα κύπελλα*
- 11.2.5 Κύπελλο παλαιότερου αυτοκινήτου: *Στο παλαιότερο αυτοκίνητο που θα καταταγεί*
- 11.2.6 Κύπελλο μικρότερου κυβισμού: *Στο αυτοκίνητο που θα καταταγεί με τον μικρότερο κυβισμό*
- 11.2.7 Άλλα κύπελλα μπορεί να απονεμηθούν κατά την κρίση του οργανωτή στην απονομή

11.3 Απονομή

Στον τερματισμό στην Κιάτο, σύμφωνα με το πρόγραμμα

11.4 Ενστάσεις

11.4.1 Όλες οι ενστάσεις πρέπει να κατατεθούν σύμφωνα με τον ΕΑΚ **μέσα σε 30 λεπτά από την ανακοίνωση των προσωρινών επίσημων αποτελεσμάτων**. Κάθε ένσταση πρέπει να κατατεθεί γραπτώς στον Αλυτάρχη ή εκπρόσωπό του από ένα μέλος του πληρώματος μεμονωμένα είτε κατά ενός άλλου πληρώματος ή κατά των οργανωτών. Το παράβολο ένστασης ορίζεται με το ισόποσο του παραβόλου συμμετοχής.

11.4.2 Οι αποφάσεις των Αγωνοδικών θεωρούνται τελεσίδικες.

11.5 Εφέσεις

Οι συμμετέχοντες έχουν δικαίωμα έφεσης. Το παράβολο της έφεσης ορίζεται στα 1000€, καταβάλλεται άμεσα τη στιγμή που ο εφεσιβάλλων κοινοποίησε στους Αγωνοδίκες την πρόθεσή του να ασκήσει έφεση. Ελλείψει αυτού, η πρόθεση έφεσης δεν παραλαμβάνεται. Ο εφεσιβάλλων έχει 2 εργάσιμες ημέρες στη διάθεσή του ώστε να υποβάλλει

γραπτώς την έφεσή του. Αν η έφεση δεν υποβληθεί στο διαθέσιμο χρονικό διάστημα των 2 εργάσιμων ημερών, εάν απορριφθεί ή εάν αποσυρθεί αφού ασκήθηκε, κανένα μέρος του παράβολου δεν θα επιστραφεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΓΩΝΩΝ REGULARITY

Appendix 1 : Regularity Rallies control signs



Time Control



Passage control



Regularity test start



End of regularity test

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

**Σύστημα παρακολούθησης θέσης οχήματος TrailTrack**

Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα θα υπάρχει σύστημα ασφαλείας / παρακολούθησης θέσης οχήματος.

Προσοχή: Το καλώδιο εγκατάστασης θα πρέπει να προετοιμαστεί κατάλληλα από το πλήρωμα και να έχει συνδεθεί στην παροχή του οχήματος PIN από την προσέλευση του στον αρχικό τεχνικό έλεγχο.

Εγκατάσταση καλωδίου τροφοδοσίας συσκευής παρακολούθησης

Το σύστημα παρακολούθησης χρειάζεται μια αξιόπιστη πηγή τροφοδοσίας από τάσης 6 έως 28 V DC. Η μέγιστη κατανάλωση σε καμία περίπτωση δεν ξεπερνά τα 110mA στα 12.6V.

Θα πρέπει να ασφαρίζεται με μία ανεξάρτητη ασφάλεια 3A - 5A (μέγιστο) τύπου λεπίδας ή παρόμοιας ποιότητας, τοποθετημένης στο καλώδιο στην πλευρά της μπαταρίας. Φροντίστε για την ύπαρξη ανταλλακτικών ασφαλειών για την περίπτωση που απαιτηθούν.

Η γείωση / αρνητικό μπορεί να συνδεθεί σε οποιοδήποτε κατάλληλο σημείο γείωσης, με την προϋπόθεση ότι ο διακόπτης απομόνωσης δεν διακόπτει την αρνητική παροχή.

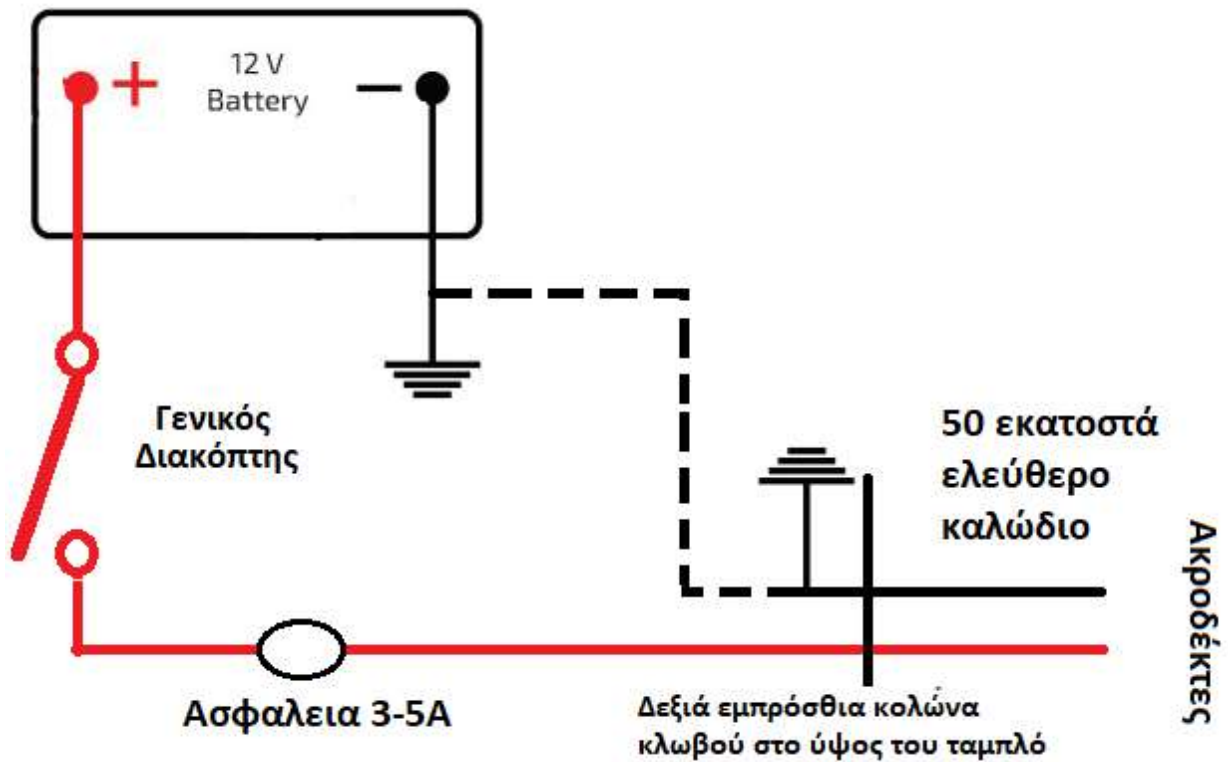
Η τροφοδοσία θα πρέπει να είναι συνεχής χωρίς διακοπές.

Το σύστημα παρακολούθησης έχει μια εσωτερική μπαταρία, που παραμένει φορτισμένη από το ηλεκτρικό σύστημα του αυτοκινήτου. Λειτουργεί ως εφεδρική τροφοδοσία της συσκευής σε περίπτωση ατυχήματος, όπου το ηλεκτρικό σύστημα του αυτοκινήτου διακόπτεται (πχ. η μπαταρία καταστρέφεται ή μετακινείται, γενικός διακόπτης κλπ)

Προσοχή: Η συσκευή πρέπει να συνδεθεί μόνο αφού τοποθετηθεί στην τελική της θέση στο αυτοκίνητο και έχει εξασφαλιστεί η τροφοδοσία της. Αυτό διασφαλίζει ότι οι αισθητήρες κλίσης, επιτάχυνσης και κρούσης ρυθμίζονται σωστά.

Το καλώδιο (θετικός και αρνητικός πόλος) θα πρέπει να καταλήγουν πάνω από το ταμπλό στην δεξιά κολώνα του μπροστινού τμήματος του κλωβού και να υπάρχει και υπόλοιπο πηνήντα (50) εκατοστών ώστε να γίνει η σύνδεση με ευκολία.

Το καλώδιο θα πρέπει να είναι κόκκινο για τον θετικό (+) και μαύρο για τον αρνητικό (-) πόλο και να είναι εύκαμπτο πολλαπλών συρματιδίων, τουλάχιστον 2x1.5mm².



Στην κατάληξη του καλωδίου θα πρέπει να υπάρχουν πλήρως μονωμένοι θηλυκοί ακροδέκτες τύπου λεπίδας. 6.3X0.8μμ



Κατά την εγκατάσταση, η πλεξούδα πρέπει να δρομολογείται μακριά από το χώρο του κινητήρα και την καλωδίωση της ανάφλεξης ή της γεννήτριας του αυτοκινήτου και να εξασφαλιστεί η προστασία της απο ακμές κλπ



Η συσκευή θα τοποθετηθεί **υποχρεωτικά** στην δεξιά κολώνα του εμπρόσθιου τμήματος του κλωβού ασφαλείας.

Δεν επιτρέπεται η ύπαρξη άλλου tracker στο όχημα κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Η συσκευή έχει διαστάσεις 150mmX90mmX45mm και διαθέτει υποδοχές για συγκράτηση με δερματικά.