

**ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 10/2025: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1</b>	<b>ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ</b> .....	<b>2</b>
1.1	<u>Εισαγωγή</u> .....	2
1.2	<u>Εκπαίδευση και επιμόρφωση Τ.Ε.</u> ....	2
1.3	<u>Αριθμός Τ.Ε. και Επικεφαλής Τ.Ε.</u> .....	3
1.4	<u>Επιλογή Τ.Ε.</u> .....	4
<b>2</b>	<b>ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ</b> .....	<b>4</b>
2.1	<u>Συμμετοχές και αποτελέσματα</u> .....	4
2.2	<u>Διάρκεια και ωράριο αρχικού τεχνικού ελέγχου</u> .....	5
2.3	<u>Χώρος αρχικού τεχνικού ελέγχου</u> .....	5
2.4	<u>Απαιτούμενα έντυπα και συνοδευτικά έγγραφα</u> .....	6
2.5	<u>Συμμετοχή στον αρχικό τεχνικό έλεγχο με βάση το ΔΤΤ</u> ..... <u>Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.</u>	
<b>3</b>	<b>ΕΛΕΓΧΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ</b> .....	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ</b> .....	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ</b> .....	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ</b> .....	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>ΣΦΡΑΓΙΣΗ (ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ) ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ</b> .....	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ</b> .....	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ</b> .....	<b>13</b>
<b>11</b>	<b>ΕΦΑΡΜΟΓΗ “RALLY 2” ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ</b> .....	<b>14</b>

## 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 Εφοροι (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 λουπές 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 έτους 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 αρχικός τεχνικός έλεγχος 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 περισσότερα 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
Αγώνες dragster & drift	1 Τ.Ε. ανά 30 αυτοκίνητα και μέχρι 3 Τ.Ε. Αν η διάρκεια του αγώνα υπερβαίνει τις 8 ώρες ή αν οι συμμετοχές υπερβαίνουν τις 100, επιπλέον ένας ακόμα Τ.Ε.
Λοιποί αγώνες	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.

Για τους αγώνες Πανελλήνιων Πρωταθλημάτων και Κυπέλλων, μετά τον αγώνα, ο επικεφαλής Τ.Ε. υποχρεούται να αποστείλει με e-Mail 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 αρχικό τεχνικό έλεγχο, 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, δηλ. στα Πανελλήνια Πρωταθλήματα Ράλλυ Ασφάλτου και Χώματος, Αναβάσεων, Ταχύτητας, Dragster και Drift, καθώς και σε αγώνες ειδικού ενδιαφέροντος, κατά την κρίση της ΕΠΑ, οι Επικεφαλής Τ.Ε. ορίζονται από την ΕΠΑ κατά προτεραιότητα 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.

Όλοι οι Τ.Ε. του αγώνα πρέπει να αναγράφονται στο συμπληρωματικό κανονισμό του.

Δόκιμοι Τ.Ε. μπορούν να υπολογίζονται στους Τ.Ε. του αγώνα, ακόμα και ως επικεφαλής, μόνο σε αγώνες δεξιοτεχνίας και time attack σε κλειστούς – συγκεκριμένους χώρους καθώς και 4x4 trial. Σε αγώνες drag day οι δόκιμοι Τ.Ε. μπορούν να υπολογίζονται στους Τ.Ε. του αγώνα, όχι όμως ως επικεφαλής. 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 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.

## **2 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

### **2.1 Συμμετοχές και αποτελέσματα**

Στο έντυπο συμμετοχής του αγώνα και στις συμμετοχές που αποστέλλονται στην ΕΠΑ ή μέσω του Συστήματος Διαδικτυακής Διαχείρισης Αγώνων (ΣΔΔΑ) πρέπει οπωσδήποτε να αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Αριθμός κυκλοφορίας
- Ακριβές μοντέλο του αυτοκινήτου (πχ. όχι “Peugeot 106” αλλά “Peugeot 106 S16”)
- Κυλινδρισμός σε cc
- Κατηγορία (για ράλλυ, ράλλυ σπριντ και ταχύτητες)
- Ομάδα / κλάση ή κατηγορία / κλάση
- Αριθμός δελτίου αναγνώρισης
- Αριθμός του ΔΤΤ
- Δήλωση σχετικά με την επιθυμία μη συμμετοχής στον αρχικό τεχνικό έλεγχο λόγω έγκυρου ΔΤΤ (βλ. παρακάτω)

Στις δημοσιευμένες συμμετοχές του αγώνα πρέπει οπωσδήποτε να αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Ακριβές μοντέλο του αυτοκινήτου
- Ομάδα / κλάση ή κατηγορία / κλάση

Στα επίσημα αποτελέσματα του αγώνα του αγώνα πρέπει οπωσδήποτε να αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Ακριβές μοντέλο του αυτοκινήτου

- Κυλινδρισμός σε cc (μόνο για ιστορικά αυτοκίνητα, προαιρετικά για τα υπόλοιπα)
- Ομάδα / κλάση ή κατηγορία / κλάση

Ο επικεφαλής Τ.Ε. 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 αρχικού τεχνικού ελέγχου**

Η ελάχιστη διάρκεια του αρχικού τεχνικού ελέγχου (ελέγχου εξακρίβωσης) προκύπτει από τον αριθμό συμμετοχών, τον ελάχιστο αριθμό Τεχνικών εφόρων που είναι αναγκαίοι για τον έλεγχο και τον ελάχιστο χρόνο ελέγχου ενός οχήματος. Με δεδομένο ότι για κάθε 20 συμμετοχές απαιτείται η παρουσία ενός Τεχνικού Εφόρου ή Δόκιμου Τεχνικού Εφόρου, εκτός του επικεφαλής Τεχνικού Εφόρου, και ότι ο αναγκαίος χρόνος ελέγχου μπορεί να διαφέρει, ανάλογα με το είδος του αγώνα, ο χρόνος που απαιτείται φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Είδος αγώνα	Διάρκεια αρχικού τεχνικού ελέγχου
Ταχύτητα	2.5 ώρες
Ανάβαση	3 ώρες
Ράλλυ	3 ώρες
Ράλλυ σπριντ	3 ώρες
Dragster	2.5 ώρες
Άλλοι αγώνες	2 ώρες

Σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ με περισσότερες από 25 συμμετοχές υποχρεωτικά και προαιρετικά για άλλους αγώνες ο Οργανωτής πρέπει, αμέσως μετά τη λήξη των συμμετοχών και σε συνεργασία με τον Επικεφαλής Τ.Ε., να εκδίδει δελτίο πληροφοριών, όπου θα αναφέρεται ακριβές ωράριο προσέλευσης στον αρχικό τεχνικό έλεγχο ανά αυτοκίνητο. Τυχόν καθυστερημένη προσέλευση πρέπει να αναφερθεί στους Αγωνοδίκες, οι οποίοι επιβάλλουν ποινή προστίμου έως €100.

## **2.3 Χώρος αρχικού τεχνικού ελέγχου**

Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος 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 στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα που πρόκειται να γίνει ο αρχικός τεχνικός έλεγχος. Σε περίπτωση διεξαγωγής του αρχικού τεχνικού ελέγχου στα Paddocks, οι αγωνιζόμενοι οφείλουν πρώτα να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες του διοικητικού ελέγχου και να παραλάβουν τους αριθμούς συμμετοχής.
- Για την περίπτωση αγώνων αναβάσεων: σε συγκεκριμένο κατάλληλο χώρο, όπου θα προσέρχονται τα αυτοκίνητα για έλεγχο. Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος 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 αρχικού τεχνικού ελέγχου (βλ. §1.3 και §2.1). Για αγώνες ταχύτητας προτιμάται ο αρχικός τεχνικός έλεγχος στα paddocks των αγωνιζομένων.
- 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 του αρχικού τεχνικού ελέγχου και να κρίνει την καταλληλότητά του, ανάλογα με τις συνθήκες (είδος αγώνα, διαθέσιμος χώρος και εξοπλισμός, φύλαξη, 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 Απαιτούμενα έντυπα και συνοδευτικά έγγραφα**

Οι Οργανωτές υποχρεούνται να χρησιμοποιούν στους αγώνες αναβάσεων, ταχύτητας και Rally τα ειδικά έντυπα αρχικών τεχνικών ελέγχων της ΕΠΑ. Τα έντυπα αυτά κάθε διοργανωτής για τον αγώνα που διοργανώνει μπορεί να τα κατεβάσει ΠΡΟΣΥΜΠΛΗΡΩΜΕΝΑ από το ΣΔΔΑ.

Όλες οι αναφορές Τ.Ε. για αρχικό, ενδιάμεσο και τελικό τεχνικό έλεγχο, για δειγματοληψία καυσίμου και για μαρκάρισμα ελαστικών πρέπει να υποβάλλονται υποχρεωτικά στα έντυπα – υποδείγματα βλ. <http://www.omae-epa.gr/index.php/regulations/ypodeigmata-formes>. Οι Οργανωτές πρέπει να παρέχουν τα έντυπα αυτά εκτυπωμένα στους Τ.Ε. πριν την έναρξη του αρχικού τεχνικού ελέγχου. Οι Αγωνοδίκες δεν πρέπει να κάνουν δεκτές και να αναπέμπουν στους Τ.Ε. αναφορές τους, που δεν έχουν συμπληρωθεί στα εν λόγω έντυπα – υποδείγματα.

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση του αρχικού τεχνικού ελέγχου επικολλάται σε όλα τα αυτοκίνητα ειδικό αυτοκόλλητο σήμα σφράγισης “ΟΚ” με την υπογραφή του Τ.Ε. που έλεγξε αυτό το αυτοκίνητο. Το σήμα επικολλάται στην περιοχή του πίσω αριστερού παράθυρου, εκτός από αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ, όπου το σήμα επικολλάται στην περιοχή του πίσω δεξιού παράθυρου.

Για τον αρχικό τεχνικό έλεγχο οι αγωνιζόμενοι ή οι εκπρόσωποί τους υποχρεούνται να προσκομίζουν στους Τ.Ε. τα ακόλουθα συνοδευτικά έγγραφα (αν προβλέπονται για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο):

- Πλήρως συμπληρωμένο και έγκυρο Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας (ΔΤΤ), εκδοθέν ή ανανεωθέν εντός της τελευταίας διετίας, το οποίο και σφραγίζεται από τους Τ.Ε. (και όχι από το διοικητικό έλεγχο) για τη συμμετοχή στον αγώνα. Βλ. εγκύκλιο 12/2020 ΔΕΛΤΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ
- Πρωτότυπο Δελτίο Αναγνώρισης (Δ.Α.) περιλαμβανομένου του Δ.Α. για τον κλωβό ασφαλείας (αν υπάρχει)
- ΗΤΡ (Historic Technical Passport – Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο). Το ΗΤΡ μπορεί να είναι είτε διεθνές, εκδιδόμενο από τη FIA, είτε εθνικό, εκδιδόμενο από την ΟΜΑΕ. Βλ. εγκύκλιο 12/2020 ΔΕΛΤΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ

Τα έγγραφα αυτά πρέπει να βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο καθ'όλη τη διάρκεια του αγώνα και να προσκομίζονται στους Τ.Ε. σε πρώτη ζήτηση. Σε διαφορετική περίπτωση, το γεγονός αναφέρεται από τους Τ.Ε. στους αγωνοδίκες, που επιβάλλουν ποινή προστίμου €100.

#### **2.5 Δήλωση καυσίμου στον αρχικό τεχνικό έλεγχο**

Στον αρχικό τεχνικό έλεγχο ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να δηλώνει το καύσιμο που χρησιμοποιεί (αγορασμένο από βενζινάδικο ή άλλο καύσιμο), αυτό θα γράφεται στο φύλλο τεχνικού ελέγχου. Σε περίπτωση που το καύσιμο που χρησιμοποιεί είναι διαφορετικό από του πρατηρίου π.χ. έχει αγοραστεί από έμπορο εισαγωγέα καυσίμων αγωνιστικών προδιαγραφών τότε θα αναφέρει και την προέλευση του καυσίμου και θα προσκομίζει τις προδιαγραφές. Σε κάθε περίπτωση ο εισαγωγέας που εμπορεύεται καύσιμα αγωνιστικών προδιαγραφών είναι υποχρεωμένος με δικά του έξοδα να κάνει ανάλυση καυσίμου στο Εργαστήριο Καυσίμων και Λιπαντικών, Τμήμα Χημικών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο πηγαίνοντας ένα σφραγισμένο δείγμα μαζί με τις προδιαγραφές του εργοστασίου που προμηθεύτηκε το καύσιμο έτσι ώστε το εργαστήριο να έχει στοιχεία από κάθε αγωνιστικό καύσιμο που υπάρχει στο ελληνικό εμπόριο. Ο εισαγωγέας θα δίνει βεβαίωση στον αγωνιζόμενο με την ανάλυση και τα στοιχεία του καυσίμου και ο αγωνιζόμενος θα είναι υποχρεωμένος να την έχει μαζί του σε περίπτωση δειγματοληψίας καυσίμου στον αγώνα είτε από αυτεπάγγελτο έλεγχο είτε από έλεγχο κατόπιν ενστάσεως.

#### **2.6 Δήλωση ατομικού εξοπλισμού ασφάλειας πληρώματος**

Στον έλεγχο εξακρίβωσης (αρχικό τεχνικό έλεγχο) το πλήρωμα είναι υποχρεωμένο να δηλώνει με πλήρη στοιχεία τον ατομικό εξοπλισμό ασφαλείας που θα χρησιμοποιήσει κατά την διάρκεια του αγώνα (προδιαγραφές φόρμας, γαντιών, μπαλακλάβας, εσωρούχων, καλτσών, παπουτσιών και κράνους), έχει δικαίωμα να δηλώσει και εφεδρικά. Αυτά θα αναγράφονται σε ειδικό έντυπο- υπόδειγμα το οποίο είναι αναρτημένο στο ιστότοπο της ΟΜΑΕ.

### 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, παρ-μπριζ 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 Αγωνοδίκης, 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 αρχικού τεχνικού ελέγχου αποσυναρμολογηθεί ή τροποποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επηρεάζεται ενδεχόμενα η ασφάλεια του ή αν έχει εμπλακεί σε ατύχημα με ενδεχόμενες επιπτώσεις στην ασφάλειά του, πρέπει πριν συνεχίσει τον αγώνα να ελέγχεται από τους Τ.Ε. για να διαπιστώνεται η καταλληλότητά του. Ο αγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος να φέρει σε γνώση των Τ.Ε. τέτοια γεγονότα. Επίσης σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος ο Αλυτάρχης πρέπει να ενημερώνει χωρίς χρονοτριβή τους Τ.Ε. για να μπορούν να ελέγξουν το αυτοκίνητο όσο το δυνατόν συντομότερα

### 4 ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Σε περίπτωση που οι Τ.Ε. διαπιστώσουν οποιαδήποτε τεχνική παράβαση διέφυγε της προσοχής τους κατά τον αρχικό τεχνικό έλεγχο, πρέπει να ενημερώσουν άμεσα τους Αγωνοδίκης, 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 Αγωνοδίκης 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.

Με την εξαίρεση των ΕΔ των ράλλυ και ράλλυ σπριντ (δηλ. από την αφετηρία της ΕΔ έως και τον τερματισμό της ΕΔ), οι ενδιάμεσοι αυτού έλεγχοι μπορούν να γίνονται σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του αγώνα, περιλαμβανομένων των pits και της διαδρομής από τον τερματισμό του αγώνα έως το Parc Ferme καθώς και εντός του Parc Ferme. Σε αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ μπορούν να γίνονται και στο Service Park στα paddocks των αγωνιζόμενων αλλά πρέπει να λαμβάνονται πρόνοια ώστε να μη στερείται χρόνος για την επισκευή του αυτοκινήτου

Το πλήρωμα οφείλει να παρέχει στους Τ.Ε. κάθε δυνατή βοήθεια για την ολοκλήρωση του ελέγχου και να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις τους. Αν οι Τ.Ε. ζητήσουν από το πλήρωμα να ανοίξει το εμπρόσθιο ή οπίσθιο καπό, το πλήρωμα οφείλει να το πράξει άμεσα χωρίς χρονοτριβή ή διαμαρτυρία. Το πλήρωμα μπορεί να

επιτρέψει στους Τ.Ε. να ανοίξουν μόνοι τους το εμπρόσθιο ή οπίσθιο καπό αλλά σε κάθε περίπτωση η τελική ευθύνη για την ασφάλιση των καπό και τη γενικότερη κατάσταση του αυτοκινήτου ανήκει στο πλήρωμα. Από την πλευρά τους βέβαια οι Τ.Ε. οφείλουν να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλιση καπό, που έχουν ανοίξει οι ίδιοι.

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.
- Ο Οργανωτής οφείλει να έχει προβλέψει κατάλληλη ομάδα κριτών γεγονότων για την επίβλεψη τυχόν απαγορευμένης εξωτερικής βοήθειας. Από την πλευρά τους οι Τ.Ε. οφείλουν να έχουν τεταμένη την προσοχή τους για σχετικά περιστατικά και να αναφέρουν στους Αγωνοδίκες οτιδήποτε υποπέσει στην αντίληψή 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.

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 δύο (2) διαφορετικά αυτοκίνητα, που έχουν καταλάβει θέσεις διάκρισης, και σε ένα (1) άλλο, τυχαία επιλεγθέν αυτοκίνητο. Τα αυτοκίνητα, στα οποία θα εκτελείται ο τελικός τεχνικός έλεγχος, θα αποφασίζονται από τους Αγωνοδίκες, κατόπιν πρότασης των Τ.Ε. Η πρόταση μπορεί να είναι προφορική ή γραπτή και πρέπει να γίνεται το αργότερο έως τον τερματισμό του αγώνα. Οι Αγωνοδίκες έχουν πάντως το δικαίωμα να υποδείξουν έλεγχο και σε όποια άλλα επιπλέον αυτοκίνητα επιθυμούν.

Τα σημεία των αυτοκινήτων, που θα ελέγχονται, θα αποφασίζονται από τους Τ.Ε. αλλά πρέπει να είναι ένα σημείο τουλάχιστον για κάθε μία από τις ακόλουθες 5 κύριες ομάδες σημείων:

- Αμάξωμα
- Κινητήρας & Turbo
- Μετάδοση
- Ανάρτηση & Σύστημα διεύθυνσης
- Φρένα & Τροχοί

Οι Αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να υποδείξουν όποια επιπλέον σημεία επιθυμούν.

Οι έλεγχοι θα γίνονται λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του κάθε αγώνα (διαθεσιμότητα κατάλληλου τόπου, χρόνου και υποδομής).

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, με ευθύνη του Οργανωτή, 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.).

Σε περίπτωση, που ο Επικεφαλής Τ.Ε. κρίνουν το χώρο που έχει διατεθεί από τον Οργανωτή ακατάλληλο (λόγω μεγέθους, λόγω κλίσης, λόγω ανεπαρκούς φύλαξης ή προστασίας από τον καιρό, λόγω χρονικών ή άλλων περιορισμών κοκ.) ενημερώνουν σχετικά τον Οργανωτή και τους Αγωνοδίκες και, κατόπιν σχετικής απόφασης των Αγωνοδικών, διενεργούν τον τελικό τεχνικό έλεγχο σε άλλο, κατάλληλο σημείο. Ο Επικεφαλής Τ.Ε. πρέπει να καταβάλλει προσπάθεια διασφάλισης της καταλληλότητας του χώρου του τελικού τεχνικού ελέγχου όσο το δυνατόν νωρίτερα.

Ειδικά για τους αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας, ο τελικός τεχνικός έλεγχος μπορεί να διενεργηθεί χωρίς πρότερη απόφαση των Αγωνοδικών, απλά με ενημέρωσή τους, καθώς και του Οργανωτή, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής από τον τερματισμό (διασφαλίζοντας επαρκή χώρο για την ασφαλή επιβράδυνση των αυτοκινήτων) έως και το Parc Ferme, στο χώρο των Paddock, καθώς και στο συνεργείο, που έχει δηλωθεί από τον Οργανωτή, για περίπτωση ένστασης.

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, ακόμα και αν αλλάξει ο χώρος 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”. 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 Αγωνοδίκες 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 Αγωνοδίκες, 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 αγωνοδίκες 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 Αγωνοδίκες είναι υποχρεωμένοι να εκδώσουν την απόφασή τους για τις ενστάσεις που αφορούν τεχνικά θέματα εντός 15 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία υποβολής της ένστασης. Το διάστημα αυτό μπορεί να παραταθεί στις 30 ημερολογιακές ημέρες μόνο αν αναμένονται τα αποτελέσματα ειδικών ή εργαστηριακών ελέγχων (πχ. καυσίμων). 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**

Όλες οι μετρήσεις πρέπει να γίνονται σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Τεχνικών Ελέγχων και Μετρήσεων, που εκδίδει και δημοσιεύει στην αρχή κάθε αγωνιστικής χρονιάς η Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ. Διαφοροποιήσεις μπορούν να γίνουν από τους Τ.Ε. μόνο σε ειδικές και αιτιολογημένες στην έκθεσή τους περιπτώσεις. Μετρήσεις, που δεν περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο, γίνονται κατά την κρίση των Τ.Ε. αλλά πρέπει να ειδοποιείται στη συνέχεια η Τεχνική Επιτροπή της ΕΠΑ ώστε να περιληφθεί η εν λόγω περίπτωση στο Εγχειρίδιο της επόμενης χρονιάς. Υποδείξεις του τρόπου, με τον οποίο πρέπει να γίνει οποιαδήποτε μέτρηση (πχ. από τον ενιστάμενο σε περίπτωση ένστασης) επιτρέπονται μόνο αν οι μετρήσεις δεν περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο, ωστόσο αξιολογούνται ανά περίπτωση και δεν υποχρεωτικό να ακολουθηθούν.

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 Αγωνοδίκες, ο Παρατηρητής του Αγώνα, καθώς και τα μέλη της Τεχνικής Επιτροπής της ΕΠΑ.

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 τη διενέργεια εξειδικευμένων ελέγχων και μετρήσεων, με τη

σύμφωνα γνώμη του Επικεφαλής Τ.Ε., και εκπρόσωπος του φορέα αυτού, πχ. ΣΟΑΑ, της Εταιρείας που προτείνει την ειδική κατηγορία κοκ.

Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να ορισθεί από την ΕΠΑ ή την Τεχνική Επιτροπή της ένας ή περισσότεροι εμπειρογνώμονες Τ.Ε. με σκοπό την παρακολούθηση τεχνικών θεμάτων και διαδικασιών, τη διενέργεια εξειδικευμένων ελέγχων και μετρήσεων και την αναπλήρωση των Τ.Ε. του αγώνα σε περίπτωση κωλύματος.

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.

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.

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 (περιλαμβανομένης οποιασδήποτε απόκλισης από το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου ή μεμονωμένων εξαρτημάτων) ή
- Αφορούν τους κανονισμούς καυσίμων ή
- Αφορούν θεμελιώδεις διατάξεις του αντίστοιχου τεχνικού κανονισμού. Ως παραδείγματα αναφέρονται:
  - Η μη εγκεκριμένη αφαίρεση υλικού
  - Η τροποποίηση κύριων παραμέτρων του πλαισίου (πχ. σημεία στήριξης κινητήρα ή ανάρτησης)
  - Η εσκεμμένη αλλαγή μη ελεύθερων μηχανικών μερών (κινητήρας, μετάδοση, ανάρτηση, φρένα, σύστημα διεύθυνσης κτλ.) 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: 1' - 9' (για αγώνες αναβάσεων), 3' - 29' (για αγώνες ταχύτητας και ράλλυ σπριντ) ή 6' - 59' (για αγώνες ράλλυ)
- Για ουσιώδεις παραβάσεις, ποινή από 10' (για αγώνες αναβάσεων), 30' (για αγώνες ταχύτητας και ράλλυ σπριντ) ή 60' (για αγώνες ράλλυ) έως ποινή αποκλεισμού

Σε όλες τις περιπτώσεις ουσιώδους τεχνικής παράβασης, πέραν της ποινής για το συγκεκριμένο αγώνα, οι Αγωνοδίκες υποχρεούνται να παραπέμπουν τον αγωνιζόμενο στο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εκτός και αν έχουν σοβαρό και με κατάλληλη έγγραφη αιτιολόγηση λόγο για να μην το πράξουν. Έχουν επίσης δικαίωμα κατά την κρίση τους παραπομπής του αγωνιζόμενου στο Πειθαρχικό Συμβούλιο και για επουσιώδεις τεχνικές παραβάσεις.

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 κάποιος 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 (ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ) ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Ο έλεγχος και η σφράγιση (μαρκάρισμα) 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 κατάλληλο αυτοκόλλητο, πάνω στη ζάντα. Το αυτοκόλλητο πρέπει να είναι αδιάβροχο και να καταστρέφεται σε προσπάθεια αποκόλλησής του
2. Με μαρκαδόρο, δηλ. έγγραφη προκαθορισμένου αριθμού γραμμών πάνω στο πλαϊνό του ελαστικού και στη συνέχεια στη ζάντα
3. Με ειδική θερμαινόμενη ή άλλου τύπου μήτρα απευθείας πάνω στο λάστιχο

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.

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

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.

Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Εγχειρίδιο Τεχνικών Ελέγχων και Μετρήσεων.

## 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 οποιουδήποτε 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 εγκεκριμένο 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 οποιουδήποτε άλλου λόγου, τότε ο έλεγχος καυσίμων θα γίνεται σε άλλο εργαστήριο που θα ορίζει κατά περίπτωση 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 και ο έλεγχος καυσίμων 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. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Εγχειρίδιο Τεχνικών Ελέγχων και Μετρήσεων.

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 τα πρώτο δείγμα. Σε περίπτωση, που το εργαστήριο διαπιστώσει παράβαση των κανονισμών καυσίμου στο πρώτο δείγμα, τότε τα αποτελέσματα του ελέγχου προωθούνται από την ΕΠΑ στους Αγωνοδίκες για έκδοση απόφασης, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Δεν απαιτείται για το σκοπό αυτό έκθεση τεχνικών εφόρων. Όλες οι παραβάσεις καυσίμων θεωρούνται ουσιώδεις.

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

Ο αγωνιζόμενος έχει δικαίωμα έφεσης, για την οποία μπορεί να χρησιμοποιήσει το δεύτερο δείγμα, το οποίο αποστέλλεται απευθείας από την ΕΠΑ στο ίδιο εγκεκριμένο εργαστήριο ή, σε περίπτωση κωλύματος, σε άλλο εγκεκριμένο εργαστήριο, που ορίζεται κατά περίπτωση από την ΕΠΑ. Σε περίπτωση επανελέγχου λόγω έφεσης αυτός ο επανέλεγχος δεν είναι συνολικός αλλά περιορίζεται στο ή στα σημεία, που είχαν βρεθεί εκτός προδιαγραφών στο πρώτο δείγμα.

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 ή με το ποσό που θα χρεώσει το εργαστήριο συμπεριλαμβανομένου και των μεταφορικών και λοιπών εξόδων σε περίπτωση που σταλεί σε άλλο εργαστήριο επανελέγχου. Αν δεν διαπιστωθεί παράβαση, τα έξοδα του ελέγχου επιβαρύνουν είτε την ΕΠΑ είτε τον ενιστάμενο, ανάλογα με το αν ο έλεγχος ήταν αυτεπάγγελτος ή κατόπιν ένστασης, αντίστοιχα.

Σε περίπτωση έφεσης, αν επιβεβαιωθεί η παράβαση, ο αγωνιζόμενος επιβαρύνεται με τα έξοδα και του επανελέγχου, αν όμως δεν επιβεβαιωθεί η παράβαση, τότε τα έξοδα του επανελέγχου επιβαρύνουν είτε την ΕΠΑ είτε τον ενιστάμενο, ανάλογα με το αν ο έλεγχος ήταν αυτεπάγγελτος ή κατόπιν ένστασης, αντίστοιχα.

## **11 ΕΦΑΡΜΟΓΗ “RALLY 2” ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ**

Σε πολυήμερους αγώνες ράλλυ, όπου ο Οργανωτής έχει επιλέξει την εφαρμογή της δυνατότητας επανεκκίνησης (“Rally 2” πρώην “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.