

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΑΓΩΝΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ 1/8 BUGGY OFF ROAD

NITRO



ΕΛ.Μ.Ε. 2024

Κατηγορία θερμικών τηλεκατευθυνόμενων χωμάτινων αυτοκινήτων.

Υπεύθυνοι Κατηγορίας

Θεολογίτης Στυλιανός stelios7807@yahoo.gr 6977506573
Αντωνίου Παύλος antoniou.pavlos@gmail.com 6976974604

Περιεχόμενα

1.	ΜΟΡΦΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ.....	3
2.	ΜΟΡΦΗ ΑΓΩΝΑ	3
2.1.	ΘΕΣΗ ΟΔΗΓΩΝ – ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ.....	3
2.2.	ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΑ.....	3
2.3.	ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ	3
2.4.	ΤΕΛΙΚΟΙ.....	4
3.	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	5
3.1.	ΓΕΝΙΚΑ	5
3.2.	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	5
3.3.	ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ-ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ	5
3.4.	ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ	5
3.5.	ΕΛΑΣΤΙΚΑ	6
3.6.	ΚΑΠΑΚΙ.....	6
3.7.	ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ	6

1. ΜΟΡΦΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Για το 2024 το πρωτάθλημα θα έχει την εξής μορφή:

- 1.1. Για την κατηγορία Nitro 1/8 Off Road
 - 1.1.1. Έξη (6) αγώνες Πανελληνίου Πρωταθλήματος ΕΛ.Μ.Ε. μονοήμεροι.
 - 1.1.2. Θα μετράνε οι πέντε (5) αγώνες για την ανάδειξη του πρωταθλητή
 - 1.1.2.1. Στην περίπτωση που γίνουν (5) αγώνες θα μετρούν (4), αν γίνουν (4) θα μετρούν και οι (4), αν γίνουν (3) θα μετρούν και οι (3), αν γίνουν (2) θα μετρούν και οι (2), σε περίπτωση που γίνει μόνο ένας (1) αγώνας ακυρώνεται το πρωτάθλημα.
 - 1.1.3. Ένας (1) αγώνας Πανελλήνιο Κύπελλο ΕΛ.Μ.Ε. μονοήμεροι.
- 1.2. Είναι στην κρίση της ΕΛ.Μ.Ε. ανάλογα με τις δηλωμένες συμμετοχές το δοκιμαστικό 10λεπτο να γίνεται μετά το μεσημέρι του Σαββάτου, κατόπιν ανακοίνωσης και ανάλογα με την εποχή που θα διεξάγεται ο εκάστοτε αγώνας.
- 1.3. Σε κάθε περίπτωση η ενημέρωση των οδηγών από τον Αλυτάρχη και το υπεύθυνο της κατηγορίας θα γίνεται το Σάββατο και θα ανακοινώνονται οι σειρές και οι οδηγοί θα προμηθεύονται τα νούμερα τους, έτσι ώστε ο αγώνας την Κυριακή να ξεκινάει σε συγκεκριμένη ώρα χωρίς καμία καθυστέρηση.

2. ΜΟΡΦΗ ΑΓΩΝΑ

2.1. ΘΕΣΗ ΟΔΗΓΩΝ – ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

- 2.1.1. Στην εξέδρα οδηγών, οι οδηγοί θα παίρνουν θέση σύμφωνα με το νούμερο που έχει το αυτοκίνητο τους.
 - 2.1.1.1. Σε ημιτελικούς και τελικούς οι οδηγοί διαλέγουν την θέση τους, με προτεραιότητα την θέση τους στην σειρά εκκίνησης. Πρώτα θα διαλέγει την θέση του το νούμερο 1, μετά το νούμερο 2 και ούτε καθεξής.
- 2.1.2. Αντίστοιχα από κάτω θα βρίσκεται ο μηχανικός του κάθε οδηγού.

2.2. ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΑ

- 2.2.1. Ένα δοκιμαστικό δέκα (10) λεπτών που θα μετρούν οι τρεις καλύτεροι συνεχόμενοι γύροι και από τους χρόνους αυτούς θα βγει η σειρά εκκίνησης των αγωνιζομένων για τα προκριματικά.

2.3. ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ

- 2.3.1. Ο αριθμός των προκριματικών γύρων ορίζεται σε τέσσερα (4) πεντάλεπτα. Οι σειρές για τα δεκάλεπτα θα βγαίνουν στον πρώτο αγώνα βάσει τής κατάταξης τής προηγούμενης χρονιάς και μετά βάσει της κατάταξης της φετινής χρονιάς.
- 2.3.2. Η εκκίνηση θα γίνεται τύπου rolling start με 3 λεπτά χρόνο προθέρμανσης. Ο αλυτάρχης του αγώνα ή ο χειριστής γραμματείας θα ειδοποιεί τους οδηγούς για τον χρόνο που απομένει για την εκκίνηση.
- 2.3.3. Κατά την διάρκεια των πεντάλεπτων ο χειριστής γραμματείας θα ανακοινώνει τον ταχύτερο γύρο του πεντάλεπτου, και τον χρόνο που απομένει .
 - 2.3.3.1. Ο αλυτάρχης δεν είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τους οδηγούς αν τους πλησιάζει ταχύτερο αυτοκίνητο.
- 2.3.4. Ο αλυτάρχης ανακοινώνει το τέλος του πεντάλεπτου αφού τερματίσει και ο τελευταίος οδηγός το πεντάλεπτο, ανακοινώνοντας «Τέλος πεντάλεπτου περάστε στα πιτς».
- 2.3.5. Τα δύο (2) καλύτερα αποτελέσματα από το σύνολο και των τεσσάρων (4) προκριματικών θα καθορίζουν την σειρά εκκίνησης και σε ποιόν τελικό προκρίθηκε ο κάθε αγωνιζόμενος. Όχι με βαθμολογία. Θα αθροίζονται οι γύροι και ο χρόνος των δύο καλύτερων πεντάλεπτων και με βάση αυτό θα βγαίνει η τελική κατάταξη, δηλαδή αν έχουμε την μία επίδοση στους 10 γύρους σε 5 λεπτά, 11 δευτερόλεπτα και 20 δέκατα και την δεύτερη επίδοση σε 10 γύρους, 5 λεπτά, 13 δευτερόλεπτα και 10 δέκατα, τότε η συνολική επίδοση θα είναι 20 γύροι σε 10 λεπτά, 24 δευτερόλεπτα και 30 δέκατα.

- 2.3.6. Μετά την ολοκλήρωση και των τεσσάρων (4) προκριματικών για όλες τις σειρές θα προστίθενται τα 2 καλύτερα αποτελέσματα και ο οδηγός με τους περισσότερους συνολικούς γύρους αλλά και με τον καλύτερο συνολικό χρόνο, θα έχει και την υψηλότερη θέση στην σειρά εκκίνησης.
- 2.3.7. Σε περίπτωση ισοβαθμίας στα προκριματικά μεταξύ αγωνιζόμενων, καλύτερη θέση εκκίνησης θα έχει αυτός που έχει τον καλύτερο χρόνο πεντάλεπτου από τις προσπάθειες των προκριματικών του συγκεκριμένου αγώνα.

2.4. ΤΕΛΙΚΟΙ

- 2.4.1. Τα προκριματικά καθορίζουν την σειρά εκκίνησης και σε ποιόν τελικό προκρίθηκαν οι αγωνιζόμενοι. Οι δέκα γρηγορότεροι οδηγοί προκρίνονται στον «Α» τελικό, οι δέκα επόμενοι στον «Β» και ούτε καθεξής. Για να εκκινήσει ένας τελικός, ορίζεται σαν ελάχιστος αριθμός τέσσερις (4) συμμετοχές.
- 2.4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ "BUMB UP" ΣΤΟΥΣ ΤΕΛΙΚΟΥΣ
Οι τελικοί θα γίνονται όπως ακριβώς γίνονταν έως τώρα με την διαφορά ότι: Ο νικητής του Ε τελικού προκρίνεται στον Δ τελικό, ο νικητής του Δ στον Γ, ο νικητής του Γ στον Β και ο νικητής του Β στον Α.
Είναι στην κρίση του κάθε νικητή Ε, Δ, Γ, Β τελικού ή να κρατήσει την θέση του ή να συμμετάσχει στον επόμενο τελικό. Σε περίπτωση που δεν θέλει να συμμετάσχει στον επόμενο τελικό, κρατάει την θέση του και παίρνει το κύπελλο του τελικού που κέρδισε. Αλλιώς ανεβαίνει στον επόμενο τελικό και το κύπελλο του το παίρνει ο 11^{ος} στον τελικό που ανέβηκε.
Σε περίπτωση που στον τεχνικό έλεγχο βρεθεί πχ. με περισσότερο καύσιμο στο ντεπόζιτό του, δεν θα συμμετάσχει στον επόμενο τελικό λόγω ότι πρέπει να υπάρξει καθυστέρηση 15 λεπτών για να ξαναμετρηθεί το ντεπόζιτό του και αν αυτό συμβεί σε όλους τους τελικούς δεν θα υπάρχει χρόνος για την κανονική διεξαγωγή του αγώνα. Θα ξαναμετρηθεί το ντεπόζιτό του όπως ορίζουν οι κανονισμοί και αν είναι τελικά εντός κανονισμών θα κρατήσει την θέση του, διαφορετικά θα ακυρωθεί η προσπάθειά του.
Για τον Β τελικό, δεν ισχύει αυτό και θα γίνει πάλι μέτρηση όπως ορίζουν οι κανονισμοί. Αν και πάλι βγει εκτός κανονισμών, τότε ο Α τελικός θα ξεκινήσει κανονικά με 10 συμμετόχοντες.
- 2.4.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ "ΠΥΡΑΜΙΔΑΣ" ΣΤΟΥΣ ΤΕΛΙΚΟΥΣ ΤΟΥ ΚΥΠΕΛΛΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ο αγώνας του κυπέλλου Ελλάδος θα διεξαχθεί με την διαδικασία της πυραμίδας (υπάρχει η διαδικασία και με σχήματα στο διαδίκτυο και στο site της EFRA). Σε περίπτωση που δεν μαζευτούν οι απαιτούμενες συμμετοχές (40), οι τελικοί θα γίνουν με την διαδικασία του πρωταθλήματος.
- 2.4.4. Η εκκίνηση θα γίνεται με τα αυτοκίνητα τοποθετημένα με απόσταση 2 μέτρων το ένα πίσω από το άλλο και το αυτοκίνητο που έχει την πρώτη θέση 3 μέτρα πίσω από την πρώτη στροφή και με τον έναν πίσω τροχό να ακουμπά στην σωλήνα
- 2.4.5. Αφού αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση από 10 στο 4 οι μηχανικοί τοποθετούν το αυτοκίνητο στην πίστα και ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΟΝΤΑΙ. Αν κάποιο αυτοκίνητο σβήσει κατά την διάρκεια της αντίστροφης μέτρησης ο μηχανικός παραμένει στην θέση του, γίνεται η εκκίνηση του τελικού και μετά φεύγει να βάλει μπροστά το αυτοκίνητο, το οποίο θα εκκινήσει από την ράμπα των πιτ.
- 2.4.6. Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση που έχει αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση και το αυτοκίνητο βρίσκεται στα πιτ, δηλαδή δεν διασχίζουμε την πίστα για κανέναν λόγο την στιγμή που έχει αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση.
- 2.4.7. Μη εφαρμογή αυτού του κανονισμού τιμωρείται από τον αλυτάρχη με ποινή stop and go που θα πρέπει να εφαρμοσθεί στους επόμενους 2 γύρους.
- 2.4.8. Δεν υπάρχει άκυρη εκκίνηση
- 2.4.9. Ο τελικός ξεκινάει με ηχητικό σήμα ή/και με το ανέβασμα της σημαίας από τον αλυτάρχη.
- 2.4.10. Πρώτα εκκινεί ο μικρότερος τελικός της ημέρας πχ ο Ε μετά ο Δ και ούτω καθεξής.
- 2.4.11. Όταν τελειώνει ένας τελικός τα μοντέλα του τελικού μπαίνουν υποχρεωτικά park ferme έως ότου ολοκληρωθεί ο επόμενος τελικός ή όλοι οι τελικοί ανάλογα με το τι θα αποφασίσει ο αλυτάρχη.
- 2.4.12. Δεν επιτρέπεται κατά την διαδικασία της εκκίνησης οι μηχανικοί να έχουν

- τοποθετημένα τα αυτοκίνητα πάνω σε μίζα.
- 2.4.13. Διάρκεια τελικών:
- 2.4.13.1. Α. τελικός σαράντα πέντε (45) λεπτά
 - 2.4.13.2. Β. τελικός τριάντα (30) λεπτά
 - 2.4.13.3. Γ. τελικός είκοσι (20) λεπτά
 - 2.4.13.4. Δ. τελικός δεκαπέντε (15) λεπτά
 - 2.4.13.5. Ε. τελικός και υπόλοιποι δέκα (10) λεπτά

3. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

3.1. ΓΕΝΙΚΑ

- 3.1.1. Κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου, δεν επιτρέπεται σε κανέναν να βρίσκεται στο σημείο του τεχνικού ελέγχου μαζί με τους αρμόδιους διοργανωτές.

3.2. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

- 3.2.1. Συνολικό Μήκος (B) : 730 mm Max
- 3.2.2. Φάρδος : 310 mm Max
- 3.2.3. Μεταξόνιο (A) : 270 – 330 mm
- 3.2.4. Ελάχιστο βάρος: 3.200 gr μαζί με πομπό χρονομέτρησης.
- 3.2.5. Συνολικό ύψος : 250 mm (Μετρίεται από το έδαφος με πλήρη συμπίεση της ανάρτησης). Στην μέτρηση περιλαμβάνεται η αεροτομή αλλά όχι η κεραία.
- 3.2.6. Το μοντέλο πρέπει να το μετράμε για το φάρδος του τοποθετώντας το σε μία πλάκα με δύο πλαϊνά ύψους 20 mm και φάρδους 310 mm με μια ράβδο στο κέντρο της 27mm το μοντέλο θα πρέπει να περνάει με πατημένο το σασί του στην ράβδο ελεύθερα ανάμεσα στα δύο πλαϊνά.
- 3.2.7. Η μέτρηση του Μεταξονίου (wheelbase), μετρώντας την απόσταση των δύο κέντρων των τροχών.
- 3.2.8. Σε περίπτωση που ο αλυτάρχης-διοργανωτής μαρκάρει τα σασί, τότε θα πρέπει σε κάθε τεχνικό έλεγχο να υπάρχει αυτό το μαρκάρισμα. Είναι ευθύνη του οδηγού το μοντέλο του να τηρεί όλες τις προδιαγραφές σε οποιαδήποτε στιγμή γίνει τεχνικός έλεγχος.
- 3.2.9. Δεν επιτρέπονται άλλες κινήσεις εκτός από το τιμόνι, το γκάζι και το φρένο να ελέγχονται από την τηλεκατεύθυνση του οδηγού.
- 3.2.10. Απαγορεύεται οποιοδήποτε άλλο ηλεκτρονικό σύστημα – βοήθημα.
- 3.2.11. Η αεροτομή δεν πρέπει να έχει μήκος μεγαλύτερο από 217 mm και φάρδος 77 mm

3.3. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ-ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ

- 3.3.1. Οι κινητήρες πρέπει να είναι συνολικής χωρητικότητας 3,5cc.
- 3.3.2. Η χωρητικότητα του ρεζερβουάρ πρέπει να είναι 125cc μαζί με όλα τα σωληνάκια – φίλτρα μέχρι το καρμπυρατέρ.
- 3.3.3. Όποιο ρεζερβουάρ βρεθεί παράνομο θα πρέπει να βγαίνει από το μοντέλο και να μετρίεται ξανά μετά από δεκαπέντε (15) λεπτά ενώπιον του οδηγού και του μηχανικού του.
- 3.3.4. Απαγορεύεται να ακουμπάει οποιοσδήποτε άλλος το μοντέλο εκτός από τον υπεύθυνο του Τεχνικού Ελέγχου

3.4. ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ

- 3.4.1. Όλα τα μοντέλα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα εξατμίσεως τα οποία θα έχουν περάσει Homologation από την EFRA (θα πρέπει να έχουν EFRA Number – επιτρεπόμενες εξατμίσεις).
- 3.4.2. Επιτρέπονται οι εξατμίσεις τριών θαλάμων με EFRA Number, με Homologation από την EFRA.
- 3.4.3. Κάθε μοντέλο (θεωρητικά) δεν θα πρέπει να παράγει θόρυβο μεγαλύτερο των 83 db μετρημένο σε απόσταση 10 μέτρων.
 - 3.4.3.1. Δεν υπάρχει σχετικό όργανο από την ΕΛΜΕ, αλλά ο αλυτάρχης έχει το δικαίωμα να βγάλει στα pit μοντέλο που κρίνει ότι κάνει θόρυβο λόγω ζημιάς

- ή κάποιου άλλου προβλήματος).
- 3.4.4. Τεχνικός έλεγχος για θόρυβο μπορεί να γίνεται οποιαδήποτε στιγμή.
- 3.4.5. Ο εξοπλισμός της EFRA για ότι αφορά τον θόρυβο είναι υπεύθυνος για κάθε μέτρηση (σε περίπτωση GP – EC). Τα αποτελέσματα του ελέγχου δεν μπορούν να αμφισβητηθούν.

3.5. ΕΛΑΣΤΙΚΑ

- 3.5.1. Τα ελαστικά πρέπει να είναι μαύρου χρώματος.

3.6. ΚΑΠΑΚΙ

- 3.6.1. Το καπάκι των μοντέλων πρέπει να είναι βαμμένη και το στυλ να αντιστοιχεί σε μοντέλα Off Road.
- 3.6.2. Τα νούμερα του μοντέλου θα πρέπει να είναι ευανάγνωστα. Ένα νούμερο θα πρέπει να τοποθετείτε στην δεξιά πλευρά, ένα στην αριστερή και ένα στην μπροστινή πλευρά του αυτοκινήτου.
- 3.6.3. Το καπάκι μπορεί να κοπεί για το φίλτρο αέρα, την κεφαλή κινητήρα, για εισαγωγή καυσίμου. Μπορούμε να κάνουμε και μικρές τρυπούλες για να ρυθμίζουμε το καρμπυρατέρ η για την ψύξη εξάτμισης και τον servo (Στην ουσία μόνο τρεις μεγάλες τρύπες μπορούμε να έχουμε).

3.7. ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ

- 3.7.1. Σε περίπτωση που προκύψει από έναν αγωνιζόμενο κάποια ερώτηση ή κάποια διαφωνία που δεν καλύπτεται από τους παραπάνω κανονισμούς, τότε θα ισχύουν οι κανονισμοί της EFRA της αντίστοιχης κατηγορίας 1/8 Off Road Buggy.
- 3.7.2. Η περιεκτικότητα του καυσίμου σε nitro δεν θα μπορεί να ξεπερνάει το 25%.-