



**ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ο.Μ.Α.Ε)**

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ  
ΑΓΩΝΩΝ 4Χ4 ΑΝΤΟΧΗΣ  
(ENDURANCE 4Χ4)**

**2016**

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)**



**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ****ΑΡΘΡΟ 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ****1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ**

Μετά από έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, η Λέσχη που αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, διοργανώνει αγώνα αντοχής σε διαδρομή, όπως αυτή περιγράφεται στο Βιβλίο Διαδρομής (Road Book), που θα δοθεί στα πληρώματα όπως προβλέπει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός.

**1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Όπως αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**1.3 ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Όπως αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**1.4 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΑ**

Όπως αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό

**1.5** Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα (ΔΑΚ) και των παραρτημάτων του, του Εθνικού Αθλητικού Κανονισμού (ΕΑΚ), της Προκήρυξης Πρωταθλημάτων της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ καθώς και των εγκυκλίων της, του παρόντος Γενικού Κανονισμού και των παραρτημάτων του καθώς και του Συμπληρωματικού κανονισμού.

**Η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, η Διοργανώτρια Λέσχη, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι Οδηγοί της παιδιάς δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά την διάρκεια του αγώνα. Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων απ' αυτές τις δραστηριότητες.**

**ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΙΣΜΟΙ**

**2.1** Ο **Αγώνας Αντοχής** είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, με τη σύμφωνη γνώμη της **ΕΠΑ (ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΩΝΩΝ)** της **ΟΜΑΕ (ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ)**. Δεν είναι αγώνας Enduro ή Trial και ούτε μπορεί να τους αντικαταστήσει. Είναι αγώνας αντοχής και προσανατολισμού. Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει τουλάχιστον διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός). Ο αγώνας περιλαμβάνει Απλές Διαδρομές, Ειδικές Διαδρομές και Ειδικές Δοκιμασίες. Σε κάθε σκέλος του αγώνα πρέπει να διεξάγονται από 1 έως και 6 Ειδικές Διαδρομές ή/και Δοκιμασίες. Η διάρκεια, τα Σκέλη και οι Διαδρομές κάθε αγώνα εγκρίνονται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

**2.2** Οι **Ειδικές Δοκιμασίες (ΕΔκ)** είναι οροθετημένες δύσκολες διαδρομές εκτός δρόμου σε φυσικό περιβάλλον που δεν είναι απαιτείται και δεν επιτρέπεται η εκ των προτέρων ανθρώπινη παρέμβαση. Οι ΕΔκ διανύονται υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από το ΣΕΧ Αφετηρίας μέχρι το ΣΕΧ Τερματισμού αυτής. Ο πραγματικός χρόνος παραμονής κάθε οχήματος μεταξύ του ΣΕΧ Αφετηρίας και του ΣΕΧ Τερματισμού κάθε ΕΔκ ισοδυναμεί με το χρόνο εκτέλεσης της ΕΔκ που θα χρεωθεί το κάθε όχημα ως επίδοσή του.

**2.3** Οι **Ειδικές Διαδρομές (ΕΔρ)** διεξάγονται σε χωματόδρομους κακής βατότητας ή εντελώς εκτός δρόμου. Είναι άγνωστες στους αγωνιζόμενους διαδρομές που διανύονται με τη βοήθεια Βιβλίου Διαδρομής (Road Book), υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από το ΣΕΧ Αφετηρίας μέχρι το ΣΕΧ Τερματισμού αυτής. Οι ΕΔρ μπορεί να περιλαμβάνουν τμήματα ασφάλτου με μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό το 20% των συνολικών χιλιομέτρων των ειδικών διαδρομών.

**2.4** Οι **Απλές Διαδρομές (ΑΔ)** είναι εύκολα και βατά τμήματα που συνδέουν την Εκκίνηση, τον Τερματισμό και τις Ειδικές Διαδρομές – Δοκιμασίες μεταξύ τους. Οι ΑΔ είναι γνωστές ή άγνωστες στους αγωνιζόμενους διαδρομές που διανύονται με τη βοήθεια Βιβλίου Διαδρομής (Road Book), υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από το ΣΕΧ Αφετηρίας μέχρι το ΣΕΧ Τερματισμού αυτής, εντός Ιδανικού Χρόνου και συγκεκριμένη Μέση Ωριαία Ταχύτητα (ΜΩΤ) που ορίζει ο Οργανωτής.

Ο Ιδανικός Χρόνος καθώς και η ΜΩΤ στις Απλές Διαδρομές θα πρέπει να είναι τέτοιος που να επιτρέπει σε όλους τους αγωνιζόμενους να ολοκληρώσουν τη διαδρομή με άνεση χωρίς να υπερβαίνουν τα όρια ασφαλούς οδήγησης.

**2.5** Η **Βαθμολογία** των οχημάτων προκύπτει με βάση το χρόνο που χρειάστηκαν για να διανύσουν τα τμήματα του αγώνα. Σε αυτόν προστίθενται οι όποιες άλλες ποινές δέχθηκε το όχημα. Το όχημα με τον μικρότερο χρόνο θα είναι ο νικητής του αγώνα.

- 2.6** Τα οχήματα πρέπει να διανύσουν τη συνολική διαδρομή χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα και με μοναδική βοήθεια τη χρήση του εξοπλισμού που μεταφέρουν μαζί τους.
- 2.7** Ο οργανωτής μπορεί να ορίζει διαφορετική διαδρομή ή/και ειδικές δοκιμασίες, ανάλογα των ικανοτήτων των οχημάτων που λαμβάνουν μέρος. Σε τέτοια περίπτωση, πρέπει να σχεδιάσει διαφορετικό δρομοβιβλίο για κάθε διαδρομή ή/και κατηγορία οχήματος.
- 2.8** Η διαδρομή μπορεί να χωρίζεται σε «σκέλη» που θα αποτελούνται από μια ή περισσότερες χρονομετρημένες χωμάτινες διαδρομές που μπορούν να συνδέονται μεταξύ τους με απλές διαδρομές
- 2.9** Σε μικρούς αγώνες (<120 χλμ), υπάρχει δυνατότητα όλη η διαδρομή να είναι χρονομετρημένη, με μια ενιαία Μ.Ω.Τ.. ακόμα και αν υπάρχουν ξεχωριστά τμήματα διαδρομής, με τους περιορισμούς του άρθρου 20.2.
- 2.10** Η επιλογή των διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας, **εκτός αν ο αγώνας ή η Διαδρομή έχει χαρακτηριστεί νυκτερινή** και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική ΜΩΤ πέραν των 50 χιλιομέτρων. Οι οργανωτές παροτρύνονται να σχεδιάζουν διαδρομές τέτοιου επιπέδου δυσκολίας που η μέγιστη δυνατή Μ.Ω.Τ. να μην ξεπερνά τα 35 χιλιόμετρα. Αν αναγκαστικά πρέπει να χρησιμοποιήσουν κάποια μεγάλη διαδρομή που πιθανόν, ικανός αγωνιζόμενος μπορεί να περάσει τα 50 χιλιόμετρα Μ.Ω.Τ συνολικά, θα πρέπει η διαδρομή αυτή να γίνει απλή, ή να τοποθετήσει ΣΕΔ που θα ελέγχουν ότι τα πληρώματα δεν θα υπερβούν το όριο αυτό.
- 2.11** Μετά από διάρκεια οδήγησης μέχρι 12 ωρών είναι υποχρεωτική μια ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 8 ωρών κατά τη διάρκεια της νύχτας. **Με έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ μπορούν να διοργανωθούν αγώνες με μεγαλύτερη διάρκεια οδήγησης και διαφορετικούς χρόνους ανάπαυσης.**
- 2.12** Όλες οι Ειδικές Δοκιμασίες και Διαδρομές για τα αυτοκίνητα χωρίς προδιαγραφές ασφαλείας, θα γίνονται με καθορισμένη μέση ωριαία ταχύτητα, η οποία μπορεί να είναι και ενιαία για όλα τα επί μέρους τμήματα των ειδικών.
- 2.13** Για όλες τις διαδρομές που διεξάγονται σε ανοικτούς στη κυκλοφορία δρόμους, **η μέγιστη ταχύτητα για το χώμα θα πρέπει να ορίζεται για κάθε κατηγορία στον Συμπληρωματικό Κανονισμό**, ενώ για την ασφαλτο ισχύουν αυστηρά τα κατά τόπους όρια του ΚΟΚ. Σε συγκεκριμένα επικίνδυνα, κατοικημένα ή πολυσύχναστα σημεία, πρέπει να υπάρχουν μικρότερες μέγιστες επιτρεπτές ταχύτητες. Για κάθε παραβίαση των ορίων αυτών θα χρεώνονται ποινές.
- 2.14** Για τον έλεγχο και εφαρμογή των ανωτέρω, σε όλους τους αγώνες Αντοχής είναι υποχρεωτικό τα αυτοκίνητα να εφοδιάζονται με πιστοποιημένες Συσκευές Καταγραφής, μέσω Δορυφορικού Συστήματος Εντοπισμού (GPS), όπως αναλύονται στη σχετική Εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 2.15** Δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στα άρθρα 2, 3 και 21.

### ΑΡΘΡΟ 3 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

- **Ενημέρωση** : Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική. Το κείμενο της ενημέρωσης που αφορά την ασφάλεια πρέπει να δοθεί γραπτά και ενυπόγραφα και να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.
- **Δρομοβιβλίο – Βιβλίο Διαδρομής (Road Book)**: Βιβλίο της διαδρομής όπου περιγράφεται λεπτομερώς η διαδρομή του αγώνα με σχήματα ή και χάρτες.
- **Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας (ΔΤΤ)**: Έγγραφο χορηγούμενο από την Αθλητική Αρχή της χώρας του συμμετέχοντος και το οποίο εγκρίνεται από τον επιτετραμμένο τεχνικό έφορο της ΕΘΕΑ ή από τον υπεύθυνο τεχνικό έφορο της συνάντησης και το οποίο χρησιμοποιείται για την αναγνώριση του παρουσιαζόμενου οχήματος. Το δελτίο πρέπει να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους αμέσως μόλις αυτό ζητηθεί.
- **Αρχηγός Ομάδας (Team Manager)** : Ο ορισμένος και αποδεκτός εκπρόσωπος μιας ομάδας, η οποία διαθέτει άδεια διαγωνιζομένου, και η οποία συμμετέχει με τουλάχιστον δύο οχήματα.
- **Σκέλος (ΣΚ)**: Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης. Μεταξύ του τέλους της τελευταίας διαδρομής του σκέλους και της εισόδου σε καταυλισμό (Βίνουας), καθώς και μεταξύ της εκκίνησης από τον καταυλισμό και της αφετηρίας της 1<sup>ης</sup> διαδρομής του επόμενου σκέλους υποχρεωτικά πρέπει να υπάρχουν σταθμοί ελέγχου χρόνου.
- **Τμήμα Διαδρομής (ΤΔ)**: Τμήμα της διαδρομής ενός σκέλους διανυόμενο σε ιδανικό χρόνο μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ).
- **Ζώνη Πλοήγησης (ΖΠ)**: Ζώνη της οποίας η διαδρομή δεν μπορεί να προσδιοριστεί ακριβώς, που θα διανυθεί με ή χωρίς (πλήρες ή μερικό) δρομοβιβλίο και με ή χωρίς χάρτη. Σταθμοί ελέγχου διέλευσης, τοποθετημένοι με ακρίβεια στη διαδρομή, που θα αναγνωρίζονται εύκολα με τη χρήση ειδικών πινακίδων ή ειδικών εργαλείων, θα εμφανίζονται με τρόπο γεωγραφικό (πλάτος - μήκος), χαρτογραφικό (συντεταγμένες) ή παραστατικό (χιλιόμετρα και σχεδιαγράμματα), στο δρομοβιβλίο και / ή στον χάρτη.
- **Πραγματικός Χρόνος**: Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει μια διαδρομή.
- **Ιδανικός Χρόνος**: Συγκεκριμένος χρόνος μέσα στον οποίο πρέπει οι αγωνιζόμενοι να καλύψουν το κάθε Σκέλος ή Τμήμα Διαδρομής κατά τη διάρκεια του αγώνα.

- **Νεκρός Χρόνος:** Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα διακόπτουν τον αγώνα με εντολή του αλυτάρχη του αγώνα.
  - **Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Καθυστέρησης:** Χρόνος μεγαλύτερος από τον ιδανικό που έχει καθοριστεί για κάθε Σκέλος ή Τμήμα Διαδρομής του αγώνα. Σε κάθε πλήρωμα που θα υπερβεί αυτόν τον χρόνο θα επιβληθεί ποινή που μπορεί να αρχίζει από την «καθορισμένη ποινή» και να φτάνει μέχρι τον αποκλεισμό. Τη στιγμή που ξεπερνιέται ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης ο σταθμός θεωρείται κλειστός για τον συγκεκριμένο αγωνιζόμενο.
  - **Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Δοκιμασίας:** Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε όχημα για την ολοκλήρωση κάθε Ειδικής Δοκιμασίας του αγώνα.
  - **Δελτίο Πληροφοριών :** Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Συμπληρωματικού κανονισμού του αγώνα και που χρησιμεύει για να τον τροποποιήσει, συμπληρώσει ή αποσαφηνίσει. Αυτά τα δελτία είναι χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα, από τον οργανωτή. Τα πληρώματα πρέπει να πιστοποιούν με την υπογραφή τους ότι έλαβαν γνώση του περιεχομένου. Κάθε δελτίο πληροφοριών πρέπει να είναι γραπτό και να αναρτάται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.
  - **Πληροφοριακό Σημείωμα :** Πληροφορία που δίνεται από τους οργανωτές ή το αρχηγείο του αγώνα στους αγωνιζόμενους, που πρέπει να πιστοποιήσουν την ανάγνωσή του ενυπόγραφα.
  - **Βιβλιάριο Χρονομέτρησης - (Καρνέ) :** Βιβλιάριο ή κάρτα χρονομέτρησης που χρησιμεύει για την αναγραφή των πραγματικών χρόνων και την, κατά χρονολογική σειρά, σφράγιση των διαφόρων Σταθμών Ελέγχου (ΣΕΔ) που προβλέπονται στη διαδρομή.
  - **Ανασυγκρότηση:** Προγραμματισμένη από τους οργανωτές παύση του αγώνα αφ' ενός για να τηρηθεί το θεωρητικό ωράριο του αγώνα και αφ' ετέρου για την ανασύνταξη των πληρωμάτων που συνεχίζουν τον αγώνα. Η χρονική διάρκεια αυτής της παύσης μπορεί να διαφέρει από πλήρωμα σε πλήρωμα.
  - **Βίνουας:** Τμήμα μεταξύ των σταθμών ελέγχου χρόνου του τερματισμού ενός σκέλους και της εκκίνησης του επομένου, στο οποίο οργανώνεται ανασυγκρότηση και εμφανίζεται στο Δρομοβιβλίο. Η ζώνη του βίνουας θα ορίζεται από έναν υποθετικό κύκλο περίπου 500 μέτρων στο κέντρο του οποίου θα είναι οι εγκαταστάσεις του οργανωτή και στις οποίες θα πρέπει να υπάρχουν:
    - επίσημος πίνακας ανακοινώσεων
    - ένα κουτί για τα βιβλιάρια χρονομέτρησης το οποίο θα είναι διαθέσιμο μετά το κλείσιμο του ΣΕΧ τερματισμού του σκέλους. Τα ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού μπορούν να είναι κοινά αλλά δεν μπορούν να απέχουν περισσότερο από 500 μέτρα από το κέντρο του βίνουας, στον τερματισμό ενός σκέλους και 10 χλμ. από το σημείο εκκίνησης της επόμενης μέρας. Το σέρβις σε κλειστή και/ή ιδιωτική περιοχή απαγορεύεται.
- Ποινές για τα Βίνουας:
- Πρώτη παράβαση : Πρόστιμο το 50% της συμμετοχής.
- Δεύτερη παράβαση : Η Καθορισμένη ποινή.
- Τρίτη παράβαση : Αποκλεισμός.
- Οι οργανωτές μπορούν να ορίσουν Βίνουας με ελεγχόμενα σέρβις για τα οποία η διαδικασία πρέπει να περιγράφεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- **Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme) :** Χώρος στον οποίο απαγορεύονται βοήθεια, επισκευές, ανεφοδιασμός ή άλλες επεμβάσεις στα οχήματα εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται συγκεκριμένα στον παρόντα Κανονισμό.
  - **Επίδειξη Πινακίδων Χρόνων:** Η επίδειξη πινακίδων χρόνων και πληροφοριών δεν θεωρείται σέρβις ή εξωτερική βοήθεια.
  - **Καθορισμένη Ποινή (ΚΠ):** Η καθορισμένη ποινή έχει καθιερωθεί για να αντικαταστήσει ορισμένες ποινές που οδηγούν στον αποκλεισμό ή στη θέση εκτός αγώνος για τη μη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού στους Αγώνες Αντοχής. Επιτρέπει στον αγωνιζόμενο που του έχει επιβληθεί η ποινή να συνεχίσει τον αγώνα σε κανονικές αγωνιστικές συνθήκες, αν και του έχουν επιβληθεί σοβαρές ποινές.
- Η καθορισμένη ποινή εκφράζεται σε χρόνο ο οποίος προστίθεται, στις ποινές που μπορεί να έχει ήδη συγκεντρώσει ο αγωνιζόμενος, σε ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στον Γενικό ή Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- Η καθορισμένη ποινή ορίζεται από τους οργανωτές και μπορεί να διαφέρει για κάθε διαδρομή, τμήμα διαδρομής ή σταθμό ελέγχου διέλευσης και η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τη μορφή και δυσκολία κάθε ενός από αυτά.
- Η καθορισμένη ποινή προστίθεται στο μέγιστο επιτρεπτό χρόνο καθυστέρησης κάθε διαδρομής που δεν έχει πραγματοποιήσει ο αγωνιζόμενος ή που έχει υπερβεί το μέγιστο χρόνο καθυστέρησης.
- **Αποκλεισμός:** Η ποινή του αποκλεισμού από τον αγώνα επιβάλλεται, μετά από απόφαση των Αγωνοδικών, για σοβαρή παράβαση των κανονισμών. Η ποινή αυτή μπορεί να προβλέπεται από τον Κανονισμό για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους Αγωνοδικές μέσα στον κύκλο των εξουσιών τους.

#### ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας Αντοχής διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό (ΕΑΚ)
- Τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

**— Τον Τεχνικό Κανονισμό 4X4 Αντοχής και τα Παραρτήματά του**

— Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό και τα Παραρτήματά του

— Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα

**4.1** Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για την τήρηση των κανονισμών σε ολόκληρη τη διάρκειά του αγώνα.

**4.2** Κάθε τροποποίηση ή πρόσθετη πληροφόρηση θα ανακοινώνεται με χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα δελτία πληροφοριών που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του Συμπληρωματικού κανονισμού και θα αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

Επίσης θα γνωστοποιούνται απ' ευθείας στα πληρώματα με ενυπόγραφη γνώση.

**4.3** Επιπλήξεις, πρόστιμα ή ποινές, θα επιβάλλονται για παραβάσεις που δεν άπτονται άμεσα της διεξαγωγής του αγώνα και συνεπώς δεν επηρεάζουν τα αποτελέσματα του (π.χ. καθυστέρηση παρουσίας στον έλεγχο εξακρίβωσης κλπ).

**ΑΡΘΡΟ 5 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**

**5.1** Οι Αγώνες Αντοχής δέχονται συμμετοχές αυτοκινήτων 4X4 εκτός δρόμου με επίσημη άδεια κυκλοφορίας ή Αγωνιστικές Πινακίδες και ασφάλιση. Αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με τον Τεχνικό Κανονισμό Αγώνων Αντοχής, να πληρούν τους κανονισμούς ασφάλειας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς και τους κάτωθι κανονισμούς:

**5.2 Γενικά.**

**5.2.1** Να διαθέτουν ένα κουτί πρώτων βοηθειών, όπως ορίζει ο ΚΟΚ.

**5.2.2** Να έχουν μία πυξίδα, αν ορίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.

**5.2.3** Εάν έχουν εργάτη, τουλάχιστον μία κουβέρτα ή ένα πατάκι ή άλλο ειδικό προστατευτικό μέσον για το συρματόσχοινο του εργάτη.

**5.2.4** Να έχουν έναν ιμάντα μήκους δύο μέτρων για να συνδέουν το συρματόσχοινο του εργάτη σε κορμούς δέντρων και έναν ιμάντα μήκους 5 ή περισσότερων μέτρων, ελάχιστης αντοχής 3 τόνων, για έλξη. Για το κάθε ιμάντα θα πρέπει να υπάρχουν και τα αντίστοιχα ναυτικά κλειδιά.

**5.2.5** Κράνος εγκεκριμένου τύπου και για τα δύο μέλη του πληρώματος.

**5.3 ΕΛΑΣΤΙΚΑ**

Τα ελαστικά πρέπει να είναι εργοστασιακά για χρήση δρόμου. Επιτρέπονται οι αλλαγές χαρακτηριστικών στα ελαστικά. Δεν επιτρέπεται χρήση ελαστικών με χάραξη τύπου «V», καθώς και η χρήση οποιουδήποτε ελαστικού με τη σήμανση «για αγροτική χρήση».

**5.4 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ**

**5.4.1** Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ενός τουλάχιστον κινητού τηλεφώνου σε κάθε όχημα. Προτείνεται να υπάρχουν τουλάχιστον δύο, διαφορετικών δικτύων, κινητά τηλέφωνα ανά όχημα.

**5.4.2** Επιτρέπεται η ύπαρξη και χρήση CB – VHF – PMR – LPD, σταθερών ή φορητών.

**5.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ**

Τα αυτοκίνητα εντάσσονται σε Κατηγορίες όπως αυτές ορίζονται στον Τεχνικό Κανονισμό.

Στη κατηγορία Z3-Entry μπορούν να λάβουν μέρος μόνο πληρώματα που συμμετέχουν για πρώτη φορά, σε αγώνες Αντοχής, το 2011.

Για να μετρήσει μια κατηγορία θα πρέπει να ισχύουν οι προϋποθέσεις της «Προκήρυξης Αγώνων Αυτοκινήτων» της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ (άρθρο 5).

**ΑΡΘΡΟ 6 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

**6.1** Για την ακριβή απόδοση του κειμένου θεωρούνται απαραίτητες οι εξής διευκρινίσεις:

**α.** «αγωνιζόμενος» (ή συμμετέχων): Χρησιμοποιείται για το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δήλωσε συμμετοχή στον συγκεκριμένο αγώνα.

**β.** «Πλήρωμα»: Όρος που χρησιμοποιείται για τα φυσικά πρόσωπα που επιβαίνουν στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα και που περιλαμβάνει τον οδηγό και τον συνοδηγό - πλοηγό.

**6.2** Γίνεται δεκτό κάθε πλήρωμα που δηλώνεται από ένα συμμετέχοντα, κάτοχο άδειας διαγωνιζομένου της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Για τα πληρώματα των κατηγοριών Z1-Sporting, SSV & R-Rally απαιτείται αγωνιστική άδεια της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Για τα πληρώματα των υπολοίπων κατηγοριών απαιτείται αγωνιστική ετήσια ή μιας αγωνιστικής συνάντησης άδεια παιδιάς που εκδίδεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

**6.3** Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου/συμμετέχοντα γνωρίζοντάς του τους λόγους της άρνησης της (Άρθρο 74 ΕΑΚ). Η απόρριψή της πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο το αργότερο 2 ημέρες μέχρι την πρώτη εργάσιμη ημέρα μετά το κλείσιμο των εγγραφών.

**6.4** Το πλήρωμα μπορεί να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1, για τις κατηγορίες Z1, SSV & R ή έως 2 για τις κατηγορίες Z2 & Z3, συνοδηγούς. Τα μέλη του πληρώματος των αυτοκινήτων ονομάζονται ως οδηγός και συνοδηγός(οί).

**6.5** Στις περιπτώσεις που ο συμμετέχων είναι νομικό πρόσωπο ή σε κάθε περίπτωση που δεν αποτελεί μέλος του πληρώματος, ο οδηγός που αναφέρεται ονομαστικά στη δήλωση συμμετοχής καθίσταται υπεύθυνος για όλες τις υποχρεώσεις και δεσμεύσεις που αφορούν τον συμμετέχοντα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

**6.6** Όλο το πλήρωμα πρέπει να επιβαίνει στο όχημα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει ο παρών Κανονισμός. Η εγκατάλειψη ενός μέλους του πληρώματος ή η επιβίβαση ενός τρίτου προσώπου (εκτός από την περίπτωση μεταφοράς τραυματία) θα έχει σαν συνέπεια τον αποκλεισμό από τον αγώνα.

**6.7** Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον συμμετέχοντα ή τα μέλη του πληρώματος θα κρίνεται από τον Αλυτάρχη και τους Αγωνοδίκες που θα επιβάλουν ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό από τον αγώνα για το συγκεκριμένο πλήρωμα. Μπορούν επίσης να ζητήσουν από την Εθνική Αθλητική Αρχή να επιβάλει επιπλέον ποινή.

#### **ΑΡΘΡΟ 7 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

Ο υπεύθυνος σχέσεων πρέπει να φέρει κάποιο διακριτικό (το οποίο αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό) ώστε να αναγνωρίζεται εύκολα και πρέπει να είναι παρών:

- Στον διοικητικό έλεγχο και τεχνικό έλεγχο εξακρίβωσης
- Στην εκκίνηση και στον τερματισμό κάθε σκέλους.
- Στις ανασυγκροτήσεις.

Τα καθήκοντά του είναι:

- να ενημερώνει τα πληρώματα και να βρίσκεται σε συνεχή επαφή μαζί τους.
- να απαντά με σαφήνεια και ακρίβεια στις ερωτήσεις που του γίνονται.
- να δίνει περαιτέρω πληροφορίες και λεπτομέρειες για τον Κανονισμό και την εξέλιξη του αγώνα.

#### **ΑΡΘΡΟ 8 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

**8.1** Όποιος επιθυμεί να συμμετάσχει στον αγώνα πρέπει να στείλει τη συμμετοχή του, πλήρως συμπληρωμένη, μαζί με το αντίστοιχο παράβολο στη γραμματεία του αγώνα. Η δήλωση συμμετοχής πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνει:

- Το πλήρες όνομα, τη διεύθυνση, τον αριθμό άδειας αγωνιζομένου και τον αριθμό άδειας οδήγησης, κάθε μέλους του πληρώματος.

— Τα πλήρη χαρακτηριστικά του οχήματος.

**8.2** Με την υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής, τόσο ο συμμετέχων όσο και τα μέλη του πληρώματος, αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποδέχονται τις αθλητικές διαδικασίες που προβλέπει ο Εθνικός Αθλητικός Κώδικας, ο παρών Γενικός Κανονισμός και ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα. Καμία διόρθωση ή προσθήκη δεν επιτρέπεται να γίνει στη δήλωση συμμετοχής εκτός εάν προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό.

**8.3** Μέχρι τον διοικητικό έλεγχο εξακρίβωσης ο διαγωνιζόμενος είναι ελεύθερος να αντικαταστήσει το δηλωθέν αυτοκίνητο με ένα άλλο.

**8.4** Ο πίνακας των συμμετεχόντων πρέπει να αποστέλλεται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ στον χρόνο που αναφέρει η σχετική εγκύκλιός της.

**8.5** Η δήλωση συμμετοχής γίνεται δεκτή μόνον εφόσον συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής, το οποίο θα αυξάνεται μέχρι και 100% όταν ο διαγωνιζόμενος δεν αποδέχεται να τοποθετήσει στο όχημα του την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή.

**8.6** Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα:

- α.** στους υποψήφιους που δεν έγινε δεκτή η συμμετοχή τους,
- β.** σε περίπτωση μη τέλεσης του αγώνα.

**8.7** Ο οργανωτής επιστρέφει το παράβολο συμμετοχής παρακρατώντας ένα 50%, στο διαγωνιζόμενο που δεν παρουσιάστηκε στην εκκίνηση για λόγους ανωτέρας βίας και εφόσον σχετικό αίτημα φθάσει σ' αυτόν με συστημένη επιστολή, με φαξ στον τηλεφωνικό αριθμό του οργανωτή ή με e-mail στη θυρίδα του οργανωτή, πριν από το τέλος του διοικητικού ελέγχου. Αυτή η επιστροφή πρέπει να γίνει το αργότερα εντός μηνός από τον τερματισμό του αγώνα.

**8.8** Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να παρουσιαστούν με τα αυτοκίνητά τους στο χώρο και στις ώρες ελέγχου εξακρίβωσης όπως ορίζεται από το επίσημο πρόγραμμα του αγώνα. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την απαγόρευση εκκίνησης στον αγώνα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από την οργάνωση. Ο οργανωτής επιτρέπεται να εφαρμόσει άλλο σύστημα, με την έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:

— **δελτία αθλητών**

- άδειες οδήγησης
- πιστοποιητικό ιδιοκτησίας του οχήματος
- διάφορες εξουσιοδοτήσεις
- ασφάλεια οχήματος

Θα γίνει εξακρίβωση:

- της ταυτότητας του πληρώματος.

— των στοιχείων του οχήματος βάσει των επίσημων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ.

Στην περίπτωση οχήματος με συμβατικούς αριθμούς που είναι ιδιοκτησίας διαφορετικής από τον συμμετέχοντα είναι απαραίτητη η παρουσίαση έγγραφης εξουσιοδότησης του ιδιοκτήτη για τη χρησιμοποίηση του οχήματος.

**8.9** Μόνον τα πληρώματα τα οποία έχουν περάσει από τον διοικητικό έλεγχο μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημα τους, που θα φέρει τις πινακίδες και τα νούμερα συμμετοχής, στον τεχνικό έλεγχο. Κατά τον τεχνικό έλεγχο, οι τεχνικοί έφοροι, φροντίζουν πρωταρχικά να ελέγξουν τα συστήματα – μέτρα ασφαλείας του αυτοκινήτου, δηλαδή την αρτιότητά του σε θέματα ασφαλείας για το ίδιο το πλήρωμα αλλά και τους συναγωνιστές, ώστε να είναι κατάλληλο – νόμιμο ώστε να συμμετάσχει στον αγώνα. Κατά τα λοιπά, ο έλεγχος θα είναι γενικής μορφής (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ κλπ.).

Η οργάνωση – τεχνικοί έφοροι ΔΕΝ είναι υπεύθυνοι για έλεγχο της κατηγοριοποίησης του οχήματος την οποία έχει δηλώσει το πλήρωμα, ειδικά εάν υπάρχουν μετατροπές – επεμβάσεις που απαιτούν εκτενή τεχνικό έλεγχο.

Σε περίπτωση αμφιβολίας, ή / και μετά από ένσταση, ή κατά τον τελικό τεχνικό έλεγχο, τα οχήματα μπορεί να ελεγχθούν περαιτέρω.

Εάν μετά τον έλεγχο κάποιο όχημα βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή τους κανονισμούς ασφαλείας, ο Αλυτάρχης μπορεί να προτείνει στους Αγωνοδίκες και αυτοί να αποφασίσουν:

- Να ορίσουν ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο να ετοιμαστεί το όχημα.
- Να επιβάλλουν ποινή αφήνοντας το όχημα στην κατάταξη της δηλωθείσας αρχικά κατηγορίας.
- Να μεταθέσουν το όχημα στην κατάταξη της κατηγορίας στην οποία ανήκει κανονικά και να επιβάλλει παράλληλα ποινή χρόνου στον αγωνιζόμενο, εάν το θεωρεί απαραίτητο.
- Να ακυρώσουν τον αγωνιζόμενο για τον συγκεκριμένο αγώνα.

Σε κάθε περίπτωση, ο οδηγός και το πλήρωμα είναι αποκλειστικά υπεύθυνο για την επιλογή της κατηγορίας του οχήματός τους, και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί δικαιολογία η μη γνώση των κανονισμών, Γενικού, Ειδικού και Τεχνικού.

Σε κανένα όχημα δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση αν δεν είναι σύμφωνο με τους Κανονισμούς του αγώνα.

**8.10** Συμπληρωματικοί έλεγχοι μπορούν να γίνουν τόσο στα μέλη του πληρώματος όσο και στο όχημα σ' οποιαδήποτε στιγμή στη διάρκεια του αγώνα. Ο διαγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος ώστε το όχημα του να είναι σύμφωνο με τις τεχνικές προδιαγραφές σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Η παρουσίαση του οχήματος στον τεχνικό έλεγχο θεωρείται σαν σιωπηρή δήλωση ότι το όχημα είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς.

Ένας πλήρης τεχνικός έλεγχος που προβλέπει ως και την αποσυναρμολόγηση του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει στον τερματισμό για τα αυτοκίνητα που έχουν καταταγεί στις πρώτες θέσεις της γενικής κατάταξης, σ' αυτά που έχουν καταταγεί πρώτα σε κάθε ομάδα και κλάση, καθώς επίσης και σε κάθε άλλο αυτοκίνητο, κατά την απόλυτη κρίση του αλυτάρχη, που ενεργεί αυτεπάγγελα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Τ.Ε.

**8.11** Εάν έχουν τεθεί ειδικά σήματα σφράγισης κάθε διαγωνιζόμενος πρέπει με δική του ευθύνη να φροντίσει για τη διατήρησή τους ως το τέλος του αγώνα. Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί επιφέρει άμεσα τον αποκλεισμό του πληρώματος από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου διαγωνιζόμενου ή πληρώματος που τυχόν συνεργάστηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Αυτό δεν αποκλείει την επιβολή και βαρύτερων κυρώσεων που ίσως θα μπορούσε να ζητηθεί να επιβάλει η Εθνική Αθλητική Αρχή που ανήκει ο αγωνιζόμενος. Οι παραβάτες διαγωνιζόμενοι πρέπει να ειδοποιηθούν γραπτώς.

**8.12** Για οποιαδήποτε διαφορά, αμφισβήτηση, διευκρίνιση, παρατυπία ή ερμηνεία του τεχνικού κανονισμού την απόφαση παίρνουν οι Αγωνοδίκες μετά από πρόταση του Αλυτάρχη και τη βοήθεια του Τεχνικού Εφόρου.

**8.13** Η μη προσέλευση στο χώρο ελέγχου εξακρίβωσης και η μη παρουσίαση του αυτοκινήτου στον εντεταλμένο Τεχνικό Έφορο συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα και τη μη επιστροφή του παράβολου συμμετοχής.

**8.14** Αν σε ένα αγώνα Αντοχής υπάρχουν μετακινήσεις (με πλοίο, με τραίνο ή άλλα μέσα) που περιλαμβάνονται στον αγώνα, αυτές πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του και τα έξοδα πρέπει να περιλαμβάνονται στο συνολικό ποσό του παράβολου συμμετοχής.

**8.15** Τα Παράβολα του κάθε αγώνα ορίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, σύμφωνα πάντα με την Εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

## ΑΡΘΡΟ 9 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

**9.1** Η Οργανωτική Επιτροπή θα εφοδιάσει κάθε πλήρωμα με τουλάχιστον δύο αριθμούς συμμετοχής, ελαχίστων διαστάσεων Α4.

**9.2** Οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένοι στις δύο πλευρές του οχήματος σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

**9.3** Οι πινακίδες θα περιλαμβάνουν τον αριθμό συμμετοχής, την ονομασία του αγώνα και πιθανόν τους χορηγούς της οργάνωσης. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καλύψουν ολκώς ή μερικώς τις πινακίδες νομίμου κυκλοφορίας του οχήματος.



**9.4** Σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα η έλλειψη ή η μη σωστή τοποθέτηση ενός αριθμού συμμετοχής, θα επιφέρει ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

**9.5** Τα ονόματα του πληρώματος των αυτοκινήτων, όπως και οι εθνικές τους σημαίες, μπορούν να είναι τοποθετημένα στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου πάνω στα εμπρόσθια φτερά ή τις πόρτες.

**9.6** Σε περίπτωση που η διάρκεια του αγώνα είναι μεγαλύτερη της μιας ημέρας, στο τέλος κάθε ημέρας η οργάνωση θα μπορεί να παρέχει στα πληρώματα τη δυνατότητα για αλλαγή φθαρμένων πινακίδων.

**9.7** Σε περίπτωση που ο οργανωτής θέλει μπορεί να παρέχει μέχρι και 4 αριθμούς συμμετοχής που θα τοποθετούνται εμπρός, στις δύο πλευρές του οχήματος και πίσω.

## **ΑΡΘΡΟ 10 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ**

**10.1** Η σειρά εκκίνησης του αγώνα καθορίζεται από τον Αλυτάρχη μετά από αξιολόγηση (κατάταξη προηγούμενου έτους, κατάταξη τρέχουσας χρονιάς και γενική αξιολόγηση του πληρώματος) καθώς και τις ιδιαιτερότητες του αγώνα (ΜΩΤ ανά κατηγορία, διαδρομές κλπ).

Πριν από την εκκίνηση του αγώνα, και πιθανώς των σκελών, οι οργανωτές μπορούν να συγκεντρώσουν όλα τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα σε ένα χώρο εκκίνησης, σύμφωνα με όσα θα αναγράφονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό. Σε αυτήν την περίπτωση τα πρόστιμα, (αποκλειστικά χρηματικά), που θα επιβληθούν για καθυστερημένη άφιξη στον χώρο εκκίνησης, πρέπει να αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**10.2** Τα πληρώματα μπορούν να εισέλθουν στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης της εκκίνησης 10 λεπτά πριν από την ώρα αναχώρησής τους.

Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων των αυτοκινήτων.

**10.3** Η ακριβής ώρα εκκίνησης θα γράφεται στο καρνέ κάθε πληρώματος.

**10.4** Κάθε καθυστέρηση που οφείλεται στο πλήρωμα, στην εκκίνηση του αγώνα ή στην εκκίνηση ενός σκέλους ή ενός τμήματος της διαδρομής θα επιφέρει ποινή 10 δευτερολέπτων για κάθε λεπτό καθυστέρησης. Σε όλες τις περιπτώσεις εάν ένα αυτοκίνητο καθυστερήσει περισσότερο από 15 λεπτά δεν θα του επιτραπεί η εκκίνηση.

**10.5** Εφόσον τα πληρώματα έχουν 15 λεπτά για να παρουσιασθούν στην εκκίνηση του αγώνα ή στην εκκίνηση ενός σκέλους ή ενός τμήματος της διαδρομής, εάν παρουσιασθούν μέσα στην προθεσμία των 15 αυτών λεπτών, στο καρνέ αναγράφεται η πραγματική νέα ώρα εκκίνησης.

**10.6** Η αρχική σειρά εκκίνησης παραμένει αμετάβλητη εφόσον δεν έχει πραγματοποιηθεί τουλάχιστον το 10% του συνόλου των χιλιομέτρων των ειδικών διαδρομών.

**10.7** Η σειρά εκκίνησης για κάθε σκέλος της διαδρομής θα δίνεται με βάση την προσωρινή κατάταξη του προηγούμενου σκέλους εφ' όσον αυτό είναι δυνατόν και θα αναρτάται στον χρόνο που αναφέρεται στο πρόγραμμα του Συμπληρωματικού κανονισμού.

**10.8** Στους αγώνες όπου συμμετέχουν και μοτοσικλέτες για λόγους ασφαλείας το πρώτο αυτοκίνητο θα ξεκινήσει μετά και την τελευταία μοτοσικλέτα. Το ελάχιστο διάστημα μεταξύ της τελευταίας μοτοσικλέτας και του πρώτου αυτοκινήτου έγκειται στον οργανωτή, δεν μπορεί όμως να είναι λιγότερο από 30 λεπτά.

Σε περίπτωση που οι ειδικές για τις κατηγορίες Z1, SSV & R, είναι κλειστές στην κυκλοφορία, τότε η συγκεκριμένη και μόνο κατηγορία, μπορεί να ξεκινήσει πριν από τις μοτοσικλέτες. Η πρώτη μοτοσικλέτα, τότε, θα πρέπει να ξεκινήσει μετά το τελευταίο αυτοκίνητο. Η διαφορά χρόνου της, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον, ο χρόνος θέσεως εκτός αγώνα των αυτοκινήτων, προσαυξημένος κατά 50%.

## **ΑΡΘΡΟ 11 ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟ ( ROAD BOOK)**

**11.1** Κάθε πλήρωμα θα εφοδιαστεί με ένα δρομοβιβλίο όπου θα περιγράφεται λεπτομερώς η διαδρομή που πρέπει να ακολουθηθεί και η οποία είναι υποχρεωτική επί ποινή αποκλεισμού.

**11.2** Η καταγραφή της διαδρομής, πρέπει να γίνεται με όργανο ακριβείας τουλάχιστον 10 μέτρων. Τα επιτρεπόμενα όργανα καταγραφής είναι Terratrip, Midland, Brantz, Touratech IMO 100R50 & ICO.

Στον Συμπληρωματικό Κανονισμό θα αναφέρεται το όργανο που χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή. Αν ένας οργανωτής, έχει κάποιο άλλο όργανο ακριβείας, αυτό θα πρέπει να εγκριθεί από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

Δεν επιτρέπεται η μέτρηση των αποστάσεων να γίνεται με GPS.

Ο οργανωτής θα πρέπει να έχει προβλέψει σημείο ρύθμισης κοντά στην εκκίνηση του αγώνα το οποίο θα πρέπει να αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, είτε με δελτίο πληροφοριών.

**11.3** Η μορφή του δρομοβιβλίου για τους αγώνες Αντοχής, θα είναι υποχρεωτικά αυτή που περιγράφεται στον πίνακα Α και ακολουθεί τα πρότυπα της FIA για τους αγώνες Cross-Country Rally.

**11.4** Για κάθε χωριό μέσω του οποίου διέρχονται οι αγωνιζόμενοι, πρέπει να αναφέρεται η κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθηθούν φεύγοντας από αυτό.

**11.5** Είναι υποχρεωτικό για τον οργανωτή να κάνει μια επαλήθευση του δρομοβιβλίου πριν τον αγώνα και να ενημερώσει τους αγωνιζόμενους για κάθε αλλαγή που προέκυψε στη μορφολογία του εδάφους.

**11.6** Η επίσημη διαδρομή του αγώνα είναι αυτή που περιγράφεται στο δρομοβιβλίο, όπως αυτό διανέμεται στους αγωνιζόμενους. Στις ζώνες πλοήγησης, όπου η ακριβής περιγραφή είναι δύσκολη, αυτή θα γίνεται με μια ευθεία γραμμή που θα συνδέει τα σημεία, σχήματα συντεταγμένες ή συντεταγμένες GPS που δίνονται από τον Οργανωτή.



Στους αγώνες που ο Συμπληρωματικός Κανονισμός επιβάλλει στους αγωνιζόμενους να διαθέτουν GPS, αυτοί δεν μπορούν να προφασιστούν άγνοια της θέσης τους σε σχέση με την επίσημη διαδρομή όπως αυτή ορίζεται παραπάνω.

**11.7** Σε όλες τις περιπτώσεις, απαγορεύεται η απομάκρυνση πάνω από 5 χλμ. από την επίσημη διαδρομή με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό μετά από απόφαση των Αγωνοδικών.

**11.8** Το δρομοβιβλίο και οι πιθανοί χάρτες πρέπει να μοιράζονται στους αγωνιζόμενους το αργότερο 1 ώρα πριν από την εκκίνηση κάθε σκέλους, όχι όμως γρηγορότερα από 3 ώρες πριν τον αγώνα. **Με πρόβλεψη στον Συμπληρωματικό Κανονισμό και έγκριση της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ μπορεί το δρομοβιβλίο και οι πιθανοί χάρτες να μοιράζονται στους αγωνιζόμενους σε διαφορετικούς από τους παραπάνω χρόνους.**

**11.9** Το δρομοβιβλίο της κάθε κατηγορίας στον αγώνα θα είναι διαφορετικό, όσον αφορά τις μέγιστες και μέσες ωριαίες ταχύτητες και/ή τον τρόπο με τον οποίο θα εκφράζεται η κατεύθυνση.

## ΑΡΘΡΟ 12 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

**12.1** Οι αγωνιζόμενοι υποχρεούνται να υπακούουν στις οδηγίες και τις εντολές των διοργανωτών και των κριτών κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Στην περίπτωση που ένα πλήρωμα αποφασίσει να εγκαταλείψει πρέπει να πληροφορήσει τους διοργανωτές - κριτές το συντομότερο δυνατό.

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να υπακούουν στις οδηγίες και εντολές που θα ανακοινώνονται κατά τη διάρκεια του αγώνα σε ειδικές καταστάσεις.

**12.2** Οι αγωνιζόμενοι πρέπει, να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας κατά τη διάρκεια χρήσης του βαρούλκου (εργάτη), οι οποίοι περιλαμβάνονται στα εγχειρίδια.

**12.2.1** Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να φροντίζουν για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.

**12.2.2** Επιβάλλεται η χρήση ιμάντα ασφαλείας όταν δένεται ο εργάτης σε δέντρο. Η μη χρήση ιμάντα στον κορμό και το απ' ευθείας δέσιμο του συρματόσχοινο σε αυτόν, επιφέρει ποινή.

**12.2.3** Απόσταση ασφαλείας από το συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια της χρήσης του εργάτη.

**12.2.4** Τοποθέτηση ειδικής κουβέρτας - πατάκι πάνω στο συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη.

**12.2.5** Δέσιμο του εργάτη σε κολώνα δικτύου (ΟΤΕ – ΔΕΗ κλπ.) απαγορεύεται.

**12.3** Η συνεργασία μεταξύ των πληρωμάτων στα πλαίσια του «ευ αγωνίζεσθε» είναι επιθυμητή τόσο σε περίπτωση ατυχήματος ή κινδύνου όσο και σε περίπτωση παρακώλυσης της κυκλοφορίας.

**12.4** Απαγορεύεται με ποινή αποκλεισμού μετά από απόφαση των Αγωνοδικών:

- α. Η μεταφορά και η ρυμούλκηση οχήματος από άλλο κατά τη διάρκεια των διαδρομών
- β. Να παρεμποδίζεται η διέλευση των άλλων οχημάτων ή το προσπέρασμα.
- γ. Η κατανάλωση αλκοόλ κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Οι Αγωνοδίκες μπορούν να τιμωρήσουν ένα πλήρωμα εάν σταματήσει χωρίς λόγο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Είναι υποχρεωτικό τα πληρώματα των αυτοκινήτων, να φορούν ζώνες ασφαλείας σε όλη τη διάρκεια του αγώνα επί ποινή άμεσου αποκλεισμού. Επίσης τα προβλεπόμενα κράνη στις κατηγορίες Z1, SSV & R καθ' όλη τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών και Δοκιμασιών. **Για τις υπόλοιπες κατηγορίες θα πρέπει να προβλέπει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός, ανάλογα με τη μορφή του αγώνα και τις διαδρομές, την υποχρεωτική ή μη χρήση κράνων.**

**12.5** Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα σε ανοικτές στη κυκλοφορία διαδρομές, οι αγωνιζόμενοι πρέπει να τηρούν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. Σε κάθε πλήρωμα που παραβαίνει αυτούς τους κανόνες επιβάλλονται ποινές.

Τα αρμόδια όργανα που θα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιον αγωνιζόμενο (αστυνομία, στελέχη ή εντεταλμένα άτομα κριτές γεγονότων) πρέπει να του το γνωστοποιήσουν το συντομότερο δυνατόν. Σε περίπτωση όμως που αποφασίσουν να μην σταματήσουν τον οδηγό ή δεν μπορούν, τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν από τους Αγωνοδίκες οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό ποινές, με την προϋπόθεση ότι:

- α. Η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων της ημέρας που έγινε η παράβαση.
- β. Το πρακτικό θα είναι αρκετά λεπτομερές ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του συμμετέχοντα που έκανε την παράβαση και να καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.
- γ. Το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβητήσεις.

**12.6** Οι αγωνιζόμενοι που θα συναντήσουν άλλα αγωνιζόμενα αυτοκίνητα ακινητοποιημένα από βλάβες ή άλλες αιτίες οφείλουν να ενημερώσουν αμέσως τον Αλυτάρχη μέσω των κριτών της Οργάνωσης που βρίσκονται κατά μήκος της διαδρομής.

**12.7** Για να επιτευχθεί σωστή κάλυψη «ασφάλειας της παιδιάς» οι αγωνιζόμενοι που εγκαταλείπουν τη διαδρομή λόγω τεχνικών προβλημάτων ή άλλων λόγων, είναι υποχρεωμένοι να πληροφορήσουν αμέσως την Οργάνωση με κάθε δυνατό μέσον επικοινωνίας (τηλέφωνο, ασύρματο, άλλους αγωνιζόμενους) και να παραδώσουν το Βιβλιάριο Χρονομέτρησης (καρνέ) σε εντεταλμένο άτομο της Οργάνωσης.

**12.8** Κατά τη διεξαγωγή του αγώνα, αν χρειαστεί, θα υπάρχει και Νεκρός Χρόνος. Θα δίνεται από τον κριτή, με τη σύμφωνη γνώμη του Αλυτάρχη, για ειδικές περιπτώσεις ασφαλείας, κινδύνου, κλεισίματος διαδρομής και γενικά

δυσλειτουργίας του αγώνα και κατά τον οποίο η δραστηριότητα του πληρώματος ή του αγώνα διακόπτετε και ο χρόνος αυτός δεν θα μετράει. Θα γράφεται στο καρνέ ο χρόνος έναρξης και λήξης του νεκρού χρόνου από τον κριτή. Κατά τη διάρκεια του Νεκρού Χρόνου τα οχήματα βρίσκονται υπό καθεστώς Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme).

**12.9** Οι επισκευές επιτρέπονται σε όλα τα τμήματα του αγώνα, πλην των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης και των περιορισμών στις Ειδικές Δοκιμασίες.

**12.10** Τη διαδρομή του αγώνα θα ανοίγει πλοηγός, που πρέπει να ξεκινήσει τουλάχιστον 1 ώρα πριν το πρώτο όχημα και θα κλείνει ουραγός που θα ξεκινήσει αμέσως μετά το τελευταίο όχημα.

**12.11** Όταν η διαδρομή περνάει μέσα από χωριά ή μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα είναι τα 30χλμ, εκτός αν η σήμανση του ΚΟΚ, επιβάλλει μικρότερο όριο.

Ο οργανωτής πρέπει να ελέγχει με τη βοήθεια radar ή άλλου μέσου (GPS Trackers), την τήρηση του ανωτέρου ορίου.

**12.12 Αναφορά Ατυχήματος:** Εάν κάποιος οδηγός, εμπλακεί σε ατύχημα, στο οποίο τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο οδηγός αυτός πρέπει να το αναφέρει στον επόμενο ΣΕΔ – ΣΕΧ ή ενδιάμεσο που αναφέρεται στο δρομοβιβλίο. Εάν παραλείψει να το αναφέρει ο Αλυτάρχης μπορεί να επιβάλλει στο υπεύθυνο πλήρωμα, ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

### ΑΡΘΡΟ 13 ΖΩΝΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Σε όλους τους αγώνες Αντοχής πρέπει ο Υπεύθυνος Ασφαλείας να ορίζει Ζώνες Ελέγχου Ταχύτητας για κάθε σημείο και περιοχή της διαδρομής που κρίνει ότι είναι επικίνδυνα, τόσο για τους αγωνιζόμενους όσο και για τους υπολοίπους. Τέτοια σημεία, ενδεικτικά, πρέπει να είναι πόλεις, χωριά και οικισμοί, ασφαλτόδρομοι, δρόμοι με συχνή κυκλοφορία, περιοχές ή σημεία με μοναχικές κατοικίες, στάνες, μονές, ανάμεσα ή δίπλα σε αγρούς, περιοχές κυνηγών, τουριστικές περιοχές και παραλίες, σημεία ή περιοχές επικίνδυνες για τους αγωνιζόμενους με γκρεμούς, κοψίματα ή μεγάλα νεροφαγώματα του δρόμου κλπ.

**13.1** Είσοδος σε ένα σημείο ελέγχου.

Η αρχή μιας ζώνης ελέγχου ταχύτητας θα περιγράφεται στο RoadBook με ένα σήμα DZ (Αρχή Ζώνης) και τις συντεταγμένες του σημείου (Waypoint).

Οι αγωνιζόμενοι απαγορεύεται να περάσουν / αποφύγουν το σημείο σε απόσταση μεγαλύτερη των 90 μέτρων (ακτίνα) με ποινή όμοια με αυτή που ορίζεται για την περίπτωση χαμένου σημείου διέλευσης ΣΕΔ.

90 μέτρα πριν από αυτό το σημείο (Waypoint) οι αγωνιζόμενοι θεωρούν ότι πλησιάζουν στην αρχή ζώνης ελέγχου ταχύτητας. Τα 90 μέτρα μετά το σημείο (Waypoint), θεωρείται σαν «όριο ασφαλούς καταγραφής» της εισόδου στο σημείο ελέγχου ταχύτητας.

**13.2** Η ζώνη ελέγχου.

Για μια σημειωμένη στο RoadBook ζώνη ελέγχου ταχύτητας, ένας αγωνιζόμενος δεν μπορεί να επικαλεσθεί άγνοια των ορίων αυτής. Η ταχύτητα του αγωνιζόμενου θα πρέπει να περιορισθεί στα χιλιόμετρα, που ορίζει ο οργανωτής, μεταξύ του σημείου εισόδου και το σημείου εξόδου από την ζώνη αυτή, άσχετα με την πορεία που θα ακολουθηθεί μεταξύ αυτών των δύο σημείων.

**13.3** Εξοδος από τη ζώνη ελέγχου.

Το τέλος της ζώνης ελέγχου θα περιγράφεται στο RoadBook με ένα σήμα FZ (Τέλος Ζώνης) και με τις συντεταγμένες του σημείου (Waypoint). Ο χώρος γύρω από αυτό το σημείο και σε ακτίνα 90 μέτρων, θεωρείται «όριο ασφαλούς καταγραφής» για να αποφευχθούν διαφωνίες σχετικά με την ταχύτητα. Οι αγωνιζόμενοι μπορούν να επιταχύνουν από το σημείο εξόδου (Waypoint).

**13.4** Διαδικασία ελέγχου.

**13.4.1** Καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα, ο αγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος για την λειτουργία του μηχανισμού καταγραφής / GPS που έχει παραλάβει από τον οργανωτή.

**13.4.2** Οι μονάδες καταγραφής / GPS πρέπει να λειτουργούν και να παραμείνουν στην θέση / σύνδεση που έχει ορίσει ο οργανωτής, με όλα τα εξαρτήματα τους συνδεδεμένα και σε λειτουργία, καθ' όλη τη διάρκεια ενός σκέλους και κάθε φορά που το όχημα φεύγει από τους χώρους Εκκίνησης, Ελεγχόμενης Στάθμευσης, βίνουακ.

**13.4.3** Κάθε συμβάν που οφείλεται στον αγωνιζόμενο (απώλεια, καταστροφή, θέση εκτός λειτουργίας, κλπ) και καταστεί αδύνατη την λειτουργία / καταγραφή ή / και κάθε προσπάθεια χειραγώγησης / απόκρυψης στοιχείων αναφερόμενη από έναν τεχνικό των καταγραφικών / GPS του οργανωτή, με απόφαση των Αγωνοδικών, μπορεί να οδηγήσει στον αποκλεισμό του αγωνιζόμενου.

**13.4.4** Οποιαδήποτε στιγμή, ένας ελεγκτής στο τέλος μιας επιλεγμένης διαδρομής ή / και στο τέλος του σκέλους, μπορεί να ελέγξει ότι πράγματι ο αγωνιζόμενος πέρασε από όλα τα υποχρεωτικά σημεία διέλευσης και ότι δεν έχει πραγματοποιήσει κάποια υπέρβαση ταχύτητας.

**13.4.5** Με ευθύνη του Υπεύθυνου Ασφαλείας, ένας τεχνικός καταγραφής / GPS ελέγχει τα δεδομένα, κάθε μέρα, τουλάχιστον των δέκα πρώτων αγωνιζόμενων στην κάθε διαδρομή και στη γενική κατάταξη, για να εξακριβωθεί ότι έχουν ακολουθήσει την υποχρεωτική διαδρομή και έχουν τηρήσει τα όρια ταχύτητας.

**13.4.6** Με ευθύνη του Υπεύθυνου Ασφαλείας, ο τεχνικός καταγραφής / GPS σημειώνει τις παραβάσεις και ενημερώνει τον αγωνιζόμενο (ή έναν εκπρόσωπο του νόμιμα διαπιστευμένο στον αγώνα).

**13.4.7** Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας παραδίδει κατάλογο με τις παραβάσεις των αγωνιζομένων στο Αλυτάρχη, ο οποίος αφού τις εγκρίνει και βάλει τις ανάλογες ποινές τις προωθεί στον Έφορο Αποτελεσμάτων για να χρεωθούν οι ποινές στους αγωνιζόμενους.

#### **ΑΡΘΡΟ 14 ΒΟΗΘΕΙΑ - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ**

Οι επισκευές επιτρέπονται ελεύθερα σε όλη τη διάρκεια διεξαγωγής του αγώνα, εκτός όμως από τα σημεία όπου σαφώς απαγορεύεται και προβλέπεται από τον κανονισμό.

#### **ΑΡΘΡΟ 15 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)**

**15.1** Απαγορεύεται οποιαδήποτε βοήθεια, επισκευή ή ανεφοδιασμός στην εκκίνηση κάθε σκέλους. Η θέση του κινητήρα σε λειτουργία με ρυμούλκηση ή ώθηση από άλλον αγωνιζόμενο που συνεχίζει τον αγώνα στον χώρο του Parc Ferme τιμωρείται με 5 λεπτά ποινή.

Τα οχήματα θα υπόκεινται στους κανονισμούς των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.

**α.** Από τη στιγμή εισόδου τους σε Ζώνη Σταθμού Ελέγχου και μέχρι την έξοδό τους από αυτή.

**β.** Από τη στιγμή εισόδου τους σε έναν χώρο Ανασυγκρότησης και μέχρι την αναχώρησή τους από αυτόν, εφόσον η Ανασυγκρότηση έχει χαρακτηριστεί σαν Parc Ferme από το Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**15.2** Κάθε παράβαση των κανονισμών των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης θα επιφέρει ποινή που ορίζεται από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό και που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

**15.3** Εάν οι υπεύθυνοι ασφαλείας ή τεχνικοί έφοροι, αν υπάρχουν, του αγώνα κρίνουν ότι στους χώρους εκκίνησης των σκελών ή στις εξόδους των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης ένα όχημα βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση για να κυκλοφορήσει πρέπει να ενημερώσουν αμέσως τον Αλυτάρχη ο οποίος μπορεί να ζητήσει την επισκευή του.

Στην περίπτωση αυτή τα λεπτά που θα απαιτηθούν γι' αυτήν την επισκευή θα εκληφθούν σαν λεπτά καθυστέρησης σε τμήμα διαδρομής. Για να μην υποχρεωθεί το πλήρωμα να καλύψει την καθυστέρηση στη διαδρομή θα του δοθεί νέος χρόνος εκκίνησης.

Κάθε πλήρωμα που εμφανίζεται στην εκκίνηση με καθυστέρηση μεγαλύτερη από αυτή που ορίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό θα αποκλείεται από τον αγώνα.

**15.4** Μόλις σταθμεύσουν τα οχήματα στον ειδικό χώρο στάθμευσης τα πλήρωμα οφείλουν να εγκαταλείψουν τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης χωρίς καθυστέρηση, ενώ η επανείσοδος τους από τη στιγμή αυτή απαγορεύεται απόλυτα.

**15.5** Κατ' εξαίρεση και με την επίβλεψη του αρμοδίου εφόρου, επιτρέπεται σε ένα πλήρωμα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης της εκκίνησης, των σταθμών ανασυγκρότησης ή στον τερματισμό σκέλους του αγώνα:

— Να αλλάξει ή επισκευάσει ένα ή δύο κατεστραμμένα λάστιχα με τα μέσα που διαθέτει το όχημα.

— Να αντικαταστήσει ένα σπασμένο παρ-μπριζι με δικαίωμα εξωτερικής βοήθειας, με άδεια του αλυτάρχη.

Αυτές οι επεμβάσεις πρέπει να έχουν τελειώσει πριν από την ώρα εκκίνησης διαφορετικά για κάθε λεπτό καθυστέρησης θα επιβάλλεται ποινή 1 λεπτού.

**15.6** Για να αναχωρήσει ένα πλήρωμα από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης για την εκκίνηση του αγώνα, από τους σταθμούς ανασυγκρότησης ή τερματισμού σκέλους του αγώνα, μπορεί να μπει στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης 10 μόνο λεπτά πριν από την ώρα εκκίνησής του.

**15.7** Μέσα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης επιτρέπεται να τεθούν οι κινητήρες σε λειτουργία με τη χρήση εξωτερικής μπαταρίας, η οποία όμως, μετά τη χρήση της απαγορεύεται να μεταφερθεί μέσα στο όχημα.

#### **ΑΡΘΡΟ 16 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ**

Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει την ασφαλιστική κάλυψη των συμμετεχόντων για αστική ευθύνη έναντι τρίτων. Η ασφαλιστική κάλυψη ισχύει από τη στιγμή της εκκίνησης έως τη στιγμή του τερματισμού ή από τη στιγμή της εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού απ' αυτόν, εκτός από ειδικές περιπτώσεις που αναγράφονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό. Τα όρια ασφαλιστικής κάλυψης πρέπει να αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό. (Τυχόν οχήματα υποστήριξης των διαγωνιζομένων έστω και αν είναι εφοδιασμένα με τις ειδικές πινακίδες «SERVICE» του Οργανωτή, δεν μπορούν να θεωρηθούν σαν συμμετέχοντα στον αγώνα, κατά συνέπεια δεν καλύπτονται από την ασφάλισή του και κινούνται κάτω από τη δική τους και μόνο ευθύνη).

#### **ΑΡΘΡΟ 17 ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΕΩΝ (ΚΑΡΝΕ)**

**17.1** Σε κάθε πλήρωμα παραδίδεται κατά την εκκίνηση ένα βιβλιάριο χρονομετρήσεων (καρνέ) και ελέγχου διέλευσης, στο οποίο θα αναφέρονται οι ιδανικοί χρόνοι κάθε διαδρομής του αγώνα. Κάθε πλήρωμα είναι το μόνο υπεύθυνο για το βιβλιάριό του και η απώλεια του επιφέρει αυτόματα ποινή αποκλεισμού. Κάθε αλλαγή ή τροποποίηση που θα εμφανιστεί στο καρνέ θα επιφέρει τον αποκλεισμό από τον αγώνα εκτός και εάν έχει γραπτή θεώρηση από τον υπεύθυνο κριτή. Η παρουσίαση του καρνέ σε όλους τους σταθμούς και η ακρίβεια των εγγραφών

είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος. Μόνο οι χρονομέτρες είναι εξουσιοδοτημένοι να γράψουν τον χρόνο στο βιβλιάριο ιδιοχείρως ή μέσω εκτυπωτικού μηχανισμού.

**17.2** Το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για τις εγγραφές στο βιβλιάριο του και του επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές σε περίπτωση έλλειψης σφραγίδας ή εγγραφής. Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να σφραγίσουν το καρνέ τους σε όλους τους σταθμούς ελέγχου που αναγράφονται σ' αυτό και με την καθορισμένη σειρά. Το πλήρωμα που θα εμφανίσει το καρνέ του σε σταθμό χωρίς το όχημα του θα αποκλειστεί από τον αγώνα.

#### **ΑΡΘΡΟ 18 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)**

**18.1** Οι σταθμοί ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ) επισημαίνονται με τις πινακίδες που καθορίζονται από το Γενικό Κανονισμό 4X4: Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με προειδοποιητική πινακίδα με κίτρινο φόντο. Σε απόσταση 25 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με πινακίδα με κόκκινο φόντο. Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 25 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με πινακίδα με μπεζ φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές.

Οι πινακίδες πρέπει να είναι πάντα τοποθετημένες στη δεξιά πλευρά της διαδρομής του αγώνα. Το μέγιστο πλάτος του σταθμού ελέγχου δεν πρέπει να ξεπερνά τα 25μ. Συνιστάται τα όρια αυτού του πλάτους να σηματοδοτούνται από διπλές πινακίδες ή άλλα μέσα, όπου αυτό απαιτείται.

Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπεζ με 3 πλάγιες μαύρες γραμμές) θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme). Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στην παραπάνω περιοχή δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθεί ο απαραίτητος έλεγχος. Απαγορεύεται αυστηρά η είσοδος και έξοδος του οχήματος σε σταθμό ελέγχου με φορά διαφορετική από αυτήν του αγώνα, καθώς και η επανείσοδος του οχήματος από την περιοχή σταθμού ελέγχου, εφόσον το βιβλιάριο του αγώνα ήδη σφραγίστηκε στον σταθμό αυτό. Για κάθε παράβαση εφαρμόζονται οι ποινές του άρθρου 21.

**18.2** Ο ιδανικός χρόνος σφράγισης είναι αποκλειστική ευθύνη των πληρωμάτων, στα οποία όμως επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονόμετρο που βρίσκεται στο τραπέζι του αρμοδίου εφόρου.

**18.3** Όλοι οι σταθμοί ελέγχου θα αρχίσουν να λειτουργούν 30 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου οχήματος. Εκτός εάν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά, θα κλείσουν 30 λεπτά μετά τον ιδανικό χρόνο του τελευταίου διαγωνιζόμενου οχήματος, πλέον του ορίου θέσης εκτός αγώνα, ή, όταν ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα προβλέπει την επιβολή προκαθορισμένης ποινής, οι ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού των διαδρομών θα κλείσουν σε χρόνο που θα υπολογισθεί λαμβανομένων υπόψη του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου(ων) πριν από αυτό τον σταθμό για τον τελευταίο καταταγμένο διαγωνιζόμενο. Ο χρόνος θέσης εκτός αγώνος ή μία ή περισσότερες μέγιστες επιτρεπτές καθυστερήσεις που καθορίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, μπορεί να τροποποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, από τον Αλυτάρχη. Οι ενδιαφερόμενοι αγωνιζόμενοι θα πληροφορηθούν αυτήν την απόφαση το δυνατόν συντομότερα. Ο αποκλεισμός ενός αγωνιζόμενου ή η επιβολή της "καθορισμένης ποινής" για υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης ανακοινώνεται μόνο στο τέλος ενός Σκέλους.

**18.4** Οι αγωνιζόμενοι, επί ποινή που μπορεί να φθάσει και μέχρι τον αποκλεισμό, πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του εντεταλμένου εφόρου ή του βοηθού του οποιουδήποτε σταθμού ελέγχου.

**18.5** Στους σταθμούς ελέγχου χρόνου ο χρονομέτρης θα γράψει στο καρνέ τον χρόνο άφιξης που αντιστοιχεί στην ακριβή ώρα που μέλος του πληρώματος παραδίνει το βιβλιάριο στον κριτή. Ο χρόνος θα αναγράφεται στο καρνέ μόνο εάν το όχημα με όλα τα μέλη του πληρώματος βρίσκεται σε άμεση ορατή επαφή με το τραπέζι του σταθμού.

**18.6** Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει από τη στιγμή που το όχημα περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ (πινακίδα με κίτρινο φόντο).

**18.7** Μεταξύ της πινακίδας εισόδου της περιοχής και του σταθμού απαγορεύεται στα πληρώματα να σταματήσουν ή να κινούνται αφύσικα αργά.

**18.8** Η ιδανική ώρα σφράγισης κάθε οχήματος είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον συγκεκριμένο ιδανικό χρόνο κάλυψης της επί μέρους διαδρομής στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται με ακρίβεια λεπτού και αναφέρονται από 00:01 σε 24:00.

**18.9** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή προάφιξης εφόσον η ώρα εισόδου του οχήματος στην περιοχή του σταθμού αντιστοιχεί στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του προηγούμενου λεπτού.

**18.10** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή καθυστέρησης εφόσον η ώρα παράδοσης του βιβλιαρίου χρονομετρήσεων στον έφορο του σταθμού ελέγχου ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης.

**18.11** Ένα πλήρωμα που πρέπει να περάσει από τον σταθμό ελέγχου στις 18.58' θεωρείται ότι έφθασε εγκαίρως αν η σφράγιση έγινε μεταξύ 18.58'.00" και 18.58'.59". Αυτό το πλήρωμα μπορεί να μπει στην περιοχή του σταθμού ελέγχου χρόνου από τις 18:57:01 και μετά.

**18.12** Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει τις ποινές του άρθρου 21.

**18.13** Η προάφιξη στους σταθμούς ανασυγκρότησης του τέλους κάθε σκέλους επιτρέπεται και δεν επιφέρει ποινή. Όσον αφορά το ΣΕΧ του τερματισμού του αγώνα ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει αν επιτρέπεται ή όχι η προάφιξη.

- 18.14** Στη περίπτωση που μετά το τέλος μιας Διαδρομής ακολουθεί Ειδική Δοκιμασία ή Διαδρομή, τότε:
- 18.14.1** Το ΣΕΧ τερματισμού της διαδρομής και το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής ενοποιούνται σε ένα. Το ΣΕΧ τερματισμού της Ειδικής και το ΣΕΧ εκκίνησης της επόμενης διαδρομής ενοποιούνται σε ένα.
- 18.14.2** Μετά το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής και σε απόσταση 30 έως 150 μέτρων υπάρχει η Αφετηρία της Ειδικής που σημαίνεται με πινακίδα σημαίας εκκίνησης.
- 18.14.3** Πριν το ΣΕΧ τερματισμού υπάρχουν δύο πινακίδες. Μία πινακίδα με κόκκινη καρτό σημαία που είναι το σημείο Τερματισμού της Ειδικής και 10 μέτρα μετά από αυτήν πινακίδα STOP, όπου σταματούν τα αυτοκίνητα για να γραφούν στα καρνέ οι χρόνοι της Ειδικής. Η πινακίδα STOP τοποθετείται πριν την κίτρινη προειδοποιητική πινακίδα του ΣΕΧ.
- 18.14.4** Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της διαδρομής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφετηρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρνέ τους στο κριτή για να πάρουν εκκίνηση, μόλις κληθούν από αυτόν, όπως προβλέπεται στα άρθρα των Ειδικών.
- 18.14.5** Και τα ενοποιημένα ΣΕΧ καθώς και ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στο ΣΕΧ Αφετηρίας και στην Αφετηρία της Ειδικής και ανάμεσα στον Τερματισμό και στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme) όπου απαγορεύεται η βοήθεια, οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός.
- 18.15** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) θα σημειώνονται με τις παρακάτω πινακίδες: Κίτρινη πινακίδα με σφραγίδα (αρχή περιοχής). Σε απόσταση 25m περίπου από την κίτρινη πινακίδα, πινακίδα κόκκινη με σφραγίδα (σταθμός διέλευσης). Τέλος, σε απόσταση 25 m πιο πέρα θα βρίσκεται η μπλε πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές (τέλος περιοχής).
- 18.16** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) μπορεί να είναι άγνωστοι. Σε αυτή την περίπτωση δε σημειώνονται στο road book.
- 18.17** Η ζώνη εκκίνησης - τερματισμού σηματοδοτείται με ταμπέλες που αναγράφουν «ΕΚΚΙΝΗΣΗ» - «ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ».
- 18.18** Οι ζώνες εκκίνησης - τερματισμού θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme).
- 18.19** Για τη περίπτωση σκασμένου ελαστικού δίνεται από τον κριτή επιπλέον, από τους προβλεπόμενους, χρόνος 10 λεπτών για την εκκίνηση από το ΣΕΧ ή την Αφετηρία Ειδικής.

## ΑΡΘΡΟ 19 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

- 19.1** Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής δοκιμασίας θεωρείται ο χρόνος από την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική, μέχρι την στιγμή που το αυτοκίνητο θα περάσει από το σημείο χρονομέτρησης (Flying) της Ειδικής. Ο χρόνος θα μετρείται με χρονόμετρο χειρός ή χρονόμετρο με φωτοκύτταρο ή άλλο εγκεκριμένο αυτοματοποιημένο μηχανισμό και ακρίβεια δευτερολέπτου.
- 19.2** Σαν σειρά εκκίνησης της ειδικής δοκιμασίας ορίζεται η σειρά άφιξης του οχήματος στο ΣΕΧ τερματισμού της προηγούμενης διαδρομής. Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της διαδρομής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφετηρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρνέ τους στο κριτή. Όταν έρθει η σειρά τους γίνεται η κλήση του οχήματος από τον κριτή και δίνεται το προβλεπόμενο πεντάλεπτο. Αν το πλήρωμα δεν πάρει εκκίνηση στο τέλος του πεντάλεπτου χάνει τη σειρά του και καλείται το επόμενο όχημα. Το πλήρωμα που έχασε τη σειρά του πρέπει να δηλώσει στον κριτή ότι θέλει να ξεκινήσει και ο κριτής το βάζει στην επόμενη σειρά. Το πλήρωμα παίρνει ποινή για κάθε σειρά που χάνεται σύμφωνα με το άρθρο 21.
- 19.3** Η είσοδος κάθε οχήματος στην Ειδική γίνεται αφού ελευθερωθεί η διαδρομή από το προηγούμενο όχημα.
- 19.4** Ο κριτής της αφετηρίας ενημερώνει το πλήρωμα για το 1 λεπτό, τα 30 δευτερόλεπτα και προσμετρά τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα που σημαίνουν την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική. Το αυτοκίνητο υποχρεούται να μπει στην ειδική δοκιμασία μέσα στα επόμενα 60 δευτερόλεπτα. Αν δεν μπορέσει να το κάνει θεωρείται ότι δεν πήρε εκκίνηση και χάνει τη σειρά του με την ανάλογη ποινή. Του δίνεται από το κριτή 10 λεπτά χρόνος για να πάρει νέα εκκίνηση και αν δεν τα καταφέρει θεωρείται ότι παρέκαμψε την Ειδική με την ανάλογη ποινή.
- 19.5** Για να θεωρηθεί εκκίνηση αυτοκινήτου θα πρέπει οι πίσω τροχοί να μπουν στο πρώτο δύσκολο σημείο της ειδικής. Το σημείο αυτό προσδιορίζεται από την οργάνωση με πάσσαλο.
- 19.6** Σε όλες τις Ειδικές Δοκιμασίες υπάρχει δρόμος παράκαμψης που οριοθετείται με συμπληρωματικό road book που δίνεται από το ΣΕΧ Αφετηρίας της Ειδικής. Αν ένα πλήρωμα θέλει να παρακάμψει την Ειδική, όταν έρθει η σειρά του να εκκινήσει την Ειδική το δηλώνει στο κριτή της Αφετηρίας ο οποίος γράφει το χρόνο εκκίνησης της παράκαμψης και δίνει το συμπληρωματικό road book. Κάθε αυτοκίνητο έχει Χρόνο Παράκαμψης, που αναφέρεται στο road book, για να φτάσει από το ΣΕΧ Αφετηρίας στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής που παρακάμπτει.
- 19.7** Για κάθε Ε.Δ. θα υπάρχει συγκεκριμένος μέγιστος χρόνος τέλεσης, ο οποίος και θα αναφέρεται στο road book ή σε ενημερωτικό δελτίο. Αν το πλήρωμα ξεπεράσει το χρόνο αυτό θεωρείται ότι εγκατέλειψε την Ε.Δ. και χρεώνεται με ποινή εγκατάλειψης. Πρέπει δε να εγκαταλείψει τη διαδρομή το συντομότερο δυνατόν, με τη βοήθεια και της οργάνωσης αν χρειάζεται, από το σημείο που θα υποδείξει ο κριτής. Από τη στιγμή που θα βγει από την Ειδική πρέπει εντός του χρόνου παράκαμψης της Ειδικής (παρ. 19.6) να πάρει εκκίνηση της επόμενης διαδρομής.

**19.8** Επιτρέπεται η αναγνώριση της Ειδικής Δοκιμασίας από τα πλήρωμα εφ' όσων είναι δυνατός ο έλεγχος, εκτός αν δεν το επιτρέψει ο κριτής για λόγους ασφαλείας. Αυτή μπορεί να γίνει μόνο πεζή και μέσα στο χρόνο που έχουν στη διάθεσή τους. Δίνεται επιπλέον χρόνος 10 λεπτών για την αναγνώριση της ειδικής, μόνο για το πρώτο πλήρωμα.

**19.8.1** Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ιμάντων, σημείων πρόσδεσης και όποιας άλλης βοήθειας κατά την αναγνώριση.

**19.8.2** Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της δοκιμασίας κατά την αναγνώριση.

**19.8.3** Δεν επιτρέπεται η παρακώλυση της προσπάθειας άλλων πληρωμάτων κατά την αναγνώριση.

Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία

**19.9** Κάποιες από τις Ε.Δ. προσδιορίζονται από πασσάλους ή/και κορδέλες που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Δύο αντικριστοί πάσσαλοι (ένας αριστερά και ένας δεξιά, στην ίδια ευθεία ή διαγώνια) δημιουργούν μια πόρτα. **Ένα αυτοκίνητο που βγει έξω από τους πασσάλους / κορδέλες και δεν επιστρέψει στη διαδρομή από το ίδιο ή προγενέστερο σημείο θεωρείται ότι βγήκε εκτός διαδρομής και χρεώνεται με την ανάλογη ποινή (εκτός διαδρομής θεωρείται ένα όχημα του οποίου έστω και ένας από τους δύο εσωτερικούς τροχούς πέρασε έξω από το όριο).** Επαφή με τους πασσάλους και μόνο επιφέρει επίσης ποινή.

**19.10** Το πλήρωμα έχει το δικαίωμα να εξέλθει του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας. Δεν επιτρέπεται όμως να κινείται το αυτοκίνητο με όποια έννοια χωρίς να επιβαίνει σε αυτό κάποιο μέλος του πληρώματος, επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

**19.11** Το πλήρωμα για να πάρει χρόνο τερματισμού της ειδικής θα πρέπει και τα δύο μέλη του να είναι στη θέση τους και δεμένα με την ζώνη. Ο κριτής που κάνει την χρονομέτρηση της διαδρομής πρέπει να ενημερώσει το πλήρωμα ότι δεν έχει τερματίσει.

**19.12** Τα αυτοκίνητα μετά το Τερματισμό της Ειδικής (πινακίδα με κόκκινη καρδ σημαία) σταματούν στο STOP, αν υπάρχει, για να γραφεί ο χρόνος τους στα καρνέ από τον κριτή. Άμεσα μετά από αυτό πρέπει να ελευθερώσουν τη περιοχή Τερματισμού και εντός του χρόνου που έχει ορίσει η οργάνωση και αναφέρεται στο Road Book να παρουσιασθούν στο ΣΕΧ για να πάρουν εκκίνηση για το επόμενο κομμάτι του αγώνα. Ο χρόνος αυτός, προστιθέμενος στο επόμενο ακέραιο λεπτό του χρόνου τερματισμού της Ειδικής, είναι και ο χρόνος εκκίνησης της επόμενης διαδρομής.

**19.13** Επισκευές μπορούν να γίνουν μέσα στις Ειδικές Δοκιμασίες, με την προϋπόθεση ότι θα γίνουν από το πλήρωμα, με τα εργαλεία και τα ανταλλακτικά που μεταφέρουν στο όχημά τους και μέσα στο μέγιστο χρόνο τέλεσης της ειδικής. Μετά το πέρας αυτού του χρόνου, θεωρείται ότι εγκατέλειψε την Ειδική Δοκιμασία.

**19.14** Επιτρέπεται η χρήση εργάτη καθώς και οποιουδήποτε άλλου υλικού φέρει μαζί του το αυτοκίνητο στις Ειδικές Δοκιμασίες.

## ΑΡΘΡΟ 20 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Οι Ειδικές διαδρομές χωρίζονται σε δύο τύπους.

**20.1 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ - SPORTING.** Αυτές οι ειδικές διαδρομές είναι κλειστές στην κυκλοφορία και συμμετέχουν ΜΟΝΟ τα αυτοκίνητα της κατηγορίας Z1, SSV & R.

**20.1.1** Κατά τη διάρκεια των ειδικών διαδρομών τα μέλη του πληρώματος πρέπει να φορούν εγκεκριμένο προστατευτικό κράνος και εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας. Μη συμμόρφωση, επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

**20.1.2** Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους, επί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να κατευθύνουν τα οχήματα τους, αντίθετα με τη φορά του αγώνα.

**20.1.3** Η εκκίνηση των ειδικών διαδρομών θα δίνεται ως εξής:

Όταν το όχημα στο οποίο θα επιβαίνει το πλήρωμα σταθμεύσει μπροστά στο τραπέζι του εφόρου αυτός θα αναγράψει την πραγματική ώρα εκκίνησης του αγωνιζομένου στο καρνέ (ώρα + λεπτό + δευτερόλεπτο) και θα μετρήσει υψηλόφωνα 30' - 15" - 10" και τα 5' τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα κρατώντας τη σημαία εκκίνησης οριζοντίως μπροστά στο όχημα. Μόλις περάσουν τα πέντε αυτά δευτερόλεπτα δίνεται η εκκίνηση με το σήκωμα της σημαίας οπότε το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση.

Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 20'' που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή σύμφωνα με το άρθρο 21.

Αδυναμία εκκίνησης του οχήματος με δικά του μέσα επιφέρει επιβολή ποινής σύμφωνα με το άρθρο 21.

**20.1.4** Εσφαλμένη εκκίνηση, ιδίως δε εκκίνηση πριν ο έφορος δώσει το σχετικό σήμα, επιφέρει ποινή τουλάχιστον 1 λεπτού ανάλογα με την αναφορά του κριτή. Η ποινή αυτή δεν αποκλείει βαρύτερες κυρώσεις που μπορεί να επιβάλει ο Αλυτάρχης, ιδίως σε περίπτωση υποτροπής.

**20.1.5** Η εκκίνηση μιας ειδικής διαδρομής μπορεί να καθυστερήσει από τον έφορο της αφετηρίας, σε σχέση με την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης, μόνο για λόγους ανωτέρας βίας.

**20.1.6** Ο τερματισμός των ειδικών διαδρομών θα γίνεται εν κινήσει (flying).

Απαγορεύεται η στάθμευση μεταξύ της προειδοποιητικής κίτρινης πινακίδας και της πινακίδας STOP με ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.



Η χρονομέτρηση γίνεται στη «γραμμή του τερματισμού» με αυτόματα μηχανήματα χρονομέτρησης, υποχρεωτικά εφοδιασμένα με εκτυπωτικό μηχανισμό. Επίσης θα υπάρχουν και εφεδρικά χρονόμετρα χειρός χωρίς ή με εκτυπωτικό μηχανισμό.

Σε απόσταση 150-300m μετά τον τερματισμό το πλήρωμα πρέπει να σταματήσει στο σταθμό ελέγχου που έχει σηματοδοτηθεί από την κόκκινη πινακίδα STOP και την κόκκινη πινακίδα με το ρολόι. Ο κριτής θα γράψει στο καρνέ το χρόνο άφιξης (χρόνο τερματισμού της ειδικής διαδρομής (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα) που θα είναι συγχρόνως (σε ώρες και πρώτα λεπτά) η ώρα εκκίνησης για το επόμενο τμήμα (αν STOP και ΣΕΧ είναι κοινός σταθμός).

Σε περιπτώσεις περισσότερων αφίξεων στην αφετηρία της ΕΔ στο ίδιο λεπτό, ο Κριτής θα ορίζει τον χρόνο εκκίνησης της ΕΔ σε διαστήματα που θα προβλέπονται στον Ειδικό Κανονισμό (τουλάχιστον 60 δευτερολέπτων) με τη σειρά άφιξης των αγωνιζομένων.

Αν ένας αγωνιζόμενος δε μπορεί να σταματήσει μέσα σε αυτό τον χώρο ή να ξεκινήσει με δικές του δυνάμεις θα εφαρμόζονται οι ποινές του άρθρου 21.

**20.1.7** Αν ο αγωνιζόμενος δεν σταματήσει στο σημείο STOP για την εγγραφή του χρόνου του θα του επιβάλλεται ποινή 5 λεπτών.

**20.1.8** Κατά τη διάρκεια μιας χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό, η εξωτερική βοήθεια απαγορεύεται εκτός αν δίνεται από άλλο συμμετέχον πλήρωμα και με τα μέσα που διαθέτει στο όχημα του. Οι οργανωτές μπορούν να προβλέψουν περιοχές εξωτερικής βοήθειας (assistance zones).

**20.1.9** Σε κάθε πλήρωμα που αρνείται να λάβει εκκίνηση στην αφετηρία μιας ειδικής διαδρομής στην ώρα και στη σειρά που του έχει καθορισθεί, θα του επιβληθεί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

**20.1.10** Διακοπή Χρονομετρημένης Διαδρομής:

Η κατάταξη που θα καθορισθεί θα αποτελείται από το άθροισμα των δύο τμημάτων της ειδικής διαδρομής.

**20.2 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ - REGULARITY.** Αυτές οι ειδικές διαδρομές είναι κλειστές ή ανοικτές στην κυκλοφορία και συμμετέχουν τα αυτοκίνητα όλων των κατηγοριών.

**20.2.1** Κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων διαδρομών ακριβείας, τα πλήρωμα θα πρέπει να οδηγήσουν σύμφωνα με την μέση ωριαία ταχύτητα, που τους έχει δοθεί για τη διαδρομή.

**20.2.2** Ένα ή περισσότερα φανερά ή μυστικά σημεία ελέγχου θα τοποθετηθούν κάπου μέσα στη διαδρομή. Οι χρονομετρημένες διαδρομές ακριβείας βαθμολογούνται αναλόγως του πόσο κοντά πλησίασαν τα πλήρωμα στην δοθείσα ΜΩΤ, περνώντας από το σημείο ελέγχου, με βάση τον απλό υπολογισμό χρόνος = απόσταση / ταχύτητα. Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μεγαλύτερης από τον ιδανικό χρόνο (καθυστέρηση), θα επιφέρει ποινή ενός (1) δευτερολέπτου. Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μικρότερης από τον ιδανικό χρόνο (προπορεία), θα επιφέρει ποινή **δέκα (10) δευτερολέπτων.**

ΠΧ. Δοθείσα ΜΩΤ 35χλμ/ω

Μήκος χρονομετρημένης διαδρομής ακριβείας, 5.1 χλμ

Ιδανικός χρόνος: 8 λεπτά 45 δεύτερα

A. χρόνος 8 λεπτά 56 δεύτερα, (Καθυστέρηση): ποινή 11 δεύτερα

B. χρόνος 8 λεπτά 40 δεύτερα, (Προπορεία): ποινή 50 δεύτερα

Γ. χρόνος 8 λεπτά 45 δεύτερα, (Ακριβώς): ποινή 0 δεύτερα

**20.2.3** Κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων διαδρομών ακριβείας, όλα τα μέλη του πληρώματος των αυτοκινήτων, πρέπει να φορούν ζώνες ασφαλείας. Μη συμμόρφωση επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

**20.2.4** Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους, επί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να κατευθύνουν τα οχήματά τους, αντίθετα με τη φορά του αγώνα.

**20.2.5** Η εκκίνηση των χρονομετρημένων διαδρομών θα δίνεται ως εξής:

Όταν το όχημα στο οποίο θα επιβαίνει το πλήρωμα σταθμεύσει μπροστά στο τραπέζι του εφόρου αυτός θα αναγράψει την πραγματική ώρα εκκίνησης του αγωνιζομένου στο καρνέ (ώρα + λεπτό + δευτερόλεπτο) και θα μετρήσει υψηλόφωνα 30' - 15" - 10" και τα 5' τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα κρατώντας τη σημαία εκκίνησης οριζοντίως μπροστά στο όχημα. Μόλις περάσουν τα πέντε αυτά δευτερόλεπτα δίνεται η εκκίνηση με το σήκωμα της σημαίας οπότε το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση.

Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 30'' που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή σύμφωνα με το άρθρο 21.

Αδυναμία εκκίνησης του οχήματος με δικά του μέσα επιφέρει επιβολή ποινής σύμφωνα με το άρθρο 21.

**20.2.6** Εσφαλμένη εκκίνηση, ιδίως δε εκκίνηση πριν ο έφορος δώσει το σχετικό σήμα, επιφέρει ποινή τουλάχιστον 1 λεπτού ανάλογα με την αναφορά του κριτή. Η ποινή αυτή δεν αποκλείει βαρύτερες κυρώσεις που μπορεί να επιβάλει ο αλυτάρχης, ιδίως σε περίπτωση υποτροπής.

**20.2.7** Η εκκίνηση μιας χρονομετρημένης διαδρομής μπορεί να καθυστερήσει από τον έφορο της αφετηρίας, σε σχέση με την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης, μόνο για λόγους ανωτέρας βίας.

**20.2.8** Κατά τη διάρκεια μιας χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό, η εξωτερική βοήθεια απαγορεύεται εκτός αν δίνεται από άλλο συμμετέχον πλήρωμα



και με τα μέσα που διαθέτει στο όχημα του. Οι οργανωτές μπορούν να προβλέψουν περιοχές εξωτερικής βοήθειας (assistance zones).

**20.2.9** Σε κάθε πλήρωμα που αρνείται να λάβει εκκίνηση στην αφετηρία μιας χρονομετρημένης διαδρομής στην ώρα και στη σειρά που του έχει καθορισθεί, θα του επιβληθεί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

**20.2.10** Αν ο αγωνιζόμενος δεν σταματήσει στο σημείο STOP για την εγγραφή του χρόνου του θα του επιβάλλεται ποινή 5 λεπτών.

## ΑΡΘΡΟ 21 ΠΟΙΝΕΣ

### 21.1 Απλές διαδρομές

**21.1.1** Για κάθε λεπτό καθυστέρησης: 10 δευτερόλεπτα.

**21.1.2** Για κάθε λεπτό προπορείας: 20 δευτερόλεπτα.

**21.1.3** Μη εκκίνηση της Διαδρομής: **Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.**

**21.1.4** Μη τερματισμός της διαδρομής: Ο μέγιστος χρόνος καθυστέρησης της διαδρομής συν η ΚΠ.

### 21.2 Ειδικές Διαδρομές

#### 21.2.1 *Ειδικές Διαδρομές Χρονομέτρησης - Sporting:*

**21.2.1.1** Για κάθε δευτερόλεπτο του χρόνου εκτέλεσης: 1 δευτερόλεπτο.

**21.2.1.2** Αδυναμία Ολοκλήρωσης της Ειδικής: Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.2.1.3** Παράκαμψη της Ειδικής: Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.2.1.4** Αν δε σταματήσει στο STOP: 5 λεπτά.

#### 21.2.2 *Ειδικές Διαδρομές Ακριβείας - Regularity:*

**21.2.2.1** Για κάθε λεπτό καθυστέρησης στο ΣΕΧ τερματισμού: 60 δευτερόλεπτα.

**21.2.2.2** Για κάθε λεπτό προπορείας στο ΣΕΧ τερματισμού: **600** δευτερόλεπτα.

**21.2.2.3** Για κάθε δευτερόλεπτο απόκλισης από τον ιδανικό χρόνο στο σημείο ή τα σημεία ελέγχου της διαδρομής: **Καθυστέρηση 1 δευτερόλεπτο, Προπορεία 10 δευτερόλεπτα**

**21.2.2.4** Μη εκκίνηση της Διαδρομής: **Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.**

**21.2.2.5** Μη τερματισμός της διαδρομής: Ο μέγιστος χρόνος καθυστέρησης της διαδρομής συν η ΚΠ.

### 21.3 Ειδικές Δοκιμασίες

**21.3.1** Για κάθε δευτερόλεπτο του χρόνου εκτέλεσης: 1 δευτερόλεπτο.

**21.3.2** Για κάθε παράκαμψη πόρτας: 1 λεπτό.

**21.3.3** Για κάθε επαφή με πάσαλο: 10 δευτερόλεπτα.

**21.3.4** Αδυναμία Ολοκλήρωσης της Ειδικής: Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.3.5** Παράκαμψη της Ειδικής: Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.3.6** Αν δε σταματήσει στο STOP: 5 λεπτά.

### 21.4 Ειδικές Ποινές

**21.4.1** Καθορισμένη Ποινή (ΚΠ): Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.4.2** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε διαδρομή (ΣΕΧ-ΣΕΧ): Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.4.3** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε σκέλος: Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.4.4** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για τον αγώνα (για περισσότερα σκέλη): Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

**21.4.5** Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε διαδρομής: 60 δευτερόλεπτα για κάθε σειρά.

**21.4.6** Μη χρήση ιμάντα σε δέσιμο εργάτη σε δέντρο: 30 λεπτά.

**21.4.7** Μη χρήση κουβέρτας – πατάκι στο συρματόσχοινο: 30 λεπτά.

**21.4.8** Για κάθε σφραγίδα ΣΕΔ που λείπει: **Όπως ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.**

**21.4.9** Είσοδος στο ΣΕΔ από την αντίθετη μεριά: **Ίδια με την ποινή για ΣΕΔ που λείπει.**

**21.4.10** Είσοδος στο ΣΕΧ από την αντίθετη μεριά ή επανείσοδος:

1η παράβαση : **Ίδια με την ποινή για ΣΕΔ που λείπει.**

2η παράβαση : Ποινή 1 ώρας

3η παράβαση : Αποκλεισμός.

**21.4.11** Εσφαλμένη εκκίνηση πριν το σήμα του κριτή: Τουλάχιστον 1 λεπτό.

**21.4.12** Για παραβάσεις του ορίου ταχύτητας στις Ζώνες Ελέγχου:

Οι παρακάτω ποινές είναι οι καθορισμένες και δεν αποκλείουν πρόσθετες πειθαρχικές ή/και χρηματικές ποινές που μπορούν να επιβάλουν οι Αγωνοδίκες σε περιπτώσεις υποτροπής.

**21.4.12.1** Για υπέρβαση από 1 έως 10 χλμ/ώρα: 1 λεπτό για κάθε χλμ υπέρβασης για κάθε σημείο.

**21.4.12.2** Για υπέρβαση από 11 έως 20 χλμ/ώρα: 2 λεπτά για κάθε χλμ υπέρβασης για κάθε σημείο.

**21.4.12.3** Για υπέρβαση από 21 έως 40 χλμ/ώρα: 5 λεπτά για κάθε χλμ υπέρβασης για κάθε σημείο.

- 21.4.12.3** Για υπέρβαση από 41 χλμ/ώρα και πάνω: Αποκλεισμός από τον αγώνα και απαγόρευση συμμετοχής του πληρώματος στον επόμενο αγώνα. Αν το πλήρωμα επαναλάβει την παράβαση και σε δεύτερο αγώνα της ίδιας χρονιάς θα παραπέμπεται στο Πειθαρχικό της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 21.4.13** Για παραβάσεις του ΚΟΚ:  
Για παραβάσεις ταχύτητας:  
1η παράβαση: 30 δευτερόλεπτα για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο  
2η παράβαση: 2 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο  
3η παράβαση: Αποκλεισμός  
Για άλλες παραβάσεις:  
1η Παράβαση: Ποινή χρόνου 30 λεπτών.  
2η Παράβαση: Ποινή χρόνου 1 ώρας.  
3η Παράβαση: Αποκλεισμός από τον αγώνα.
- 21.4.14** Για παραβάσεις στο χώρο του Βίνουα:  
1η Παράβαση: Πρόστιμο το 50% της συμμετοχής.  
2η Παράβαση: Καθορισμένη ποινή.  
3η Παράβαση: Αποκλεισμός.
- 21.4.15** Για παραβάσεις στο χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης:  
1. Σε ένα και το αυτό σκέλος:  
α. Στους χώρους ΣΕΧ και ΣΕΔ (εκτός από την αφετηρία σκέλους): 1 ώρα.  
β. Στη ζώνη αφετηρίας και τερματισμού χρονομετρημένης διαδρομής: 3 ώρες.  
γ. Στη ζώνη τερματισμού του αγώνα: 5 ώρες.  
δ. Στην αφετηρία του σκέλους: Αποκλεισμός.  
2. Σε δεύτερο σκέλος: οι ποινές 1α, 1β, και 1γ διπλασιάζονται.  
3. Σε τρίτο σκέλος: Επιβάλλεται ο αποκλεισμός σε όλες τις περιπτώσεις.
- 21.4.16** Για κάθε καθυστέρηση σε εκκίνηση: 10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό.
- 21.4.17** Μη χρήση ζώνης ασφαλείας από το πλήρωμα καθ' όλο τον αγώνα: Αποκλεισμός.
- 21.4.18** Μη χρήση κράνους ασφαλείας, όπου προβλέπεται: Αποκλεισμός.
- 21.4.19** Εάν πλήρωμα που θέλει να παρακάμψει μια Ειδική, δεν εμφανιστεί στον αρμόδιο κριτή να το δηλώσει, για να χρεωθεί τις ανάλογες ποινές, μέχρι τη λήξη της ειδικής: Αποκλεισμός.
- 21.4.20** Για ένα πλήρωμα που κατά τη διάρκεια ενός Σκέλους έχασε μια Ειδική Διαδρομή Χρονομέτρησης ή/και δεν πέρασε το τελευταίο ΣΕΧ του σκέλους, προβλέπεται η επανεκκίνησή του στο επόμενο σκέλος. Θα παίρνει το χειρότερο χρόνο της κατάταξης στην κατηγορία του σε αυτό το σκέλος προσαυξημένο με τη ΚΠ για κάθε Ειδική Διαδρομή Χρονομέτρησης που έχασε. Αυτός ο κανόνας δεν εφαρμόζεται αν ο αγώνας έχει ένα σκέλος ή αν εγκαταλείψει στο τελευταίο σκέλος του αγώνα και προκειμένου να καταταγεί το αυτοκίνητο θα πρέπει να περάσει από το τελευταίο ΣΕΧ μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο.
- 21.4.21** Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της διαδρομής δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή λόγο της διακοπής το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί πριν από τη διακοπή του αγώνα. Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμα και αν ένα πλήρωμα πέρασε τη διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των Αγωνοδικών. Σε περίπτωση που οι Αγωνοδίκες θεωρήσουν σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί μπορούν να διαλέξουν μεταξύ των άλλων τεσσάρων χειρότερων χρόνων, αυτόν που θα είναι κατά τη γνώμη τους, ο πιο αντιπροσωπευτικός. Τέλος κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή του αγώνα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε, ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.
- 21.4.22** Για να καταταγεί και να βαθμολογηθεί ένα πλήρωμα πρέπει να έχει τερματίσει τα 2/3 των διαδρομών του αγώνα και να διέλθει το ΣΕΧ τερματισμού του αγώνα (άρθρο 21.4.20).

## ΑΡΘΡΟ 22 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

**22.1** Ο λόγος οργάνωσης των ανασυγκροτήσεων είναι για να μειωθούν τα κενά μεταξύ των πληρωμάτων λόγω καθυστερημένων αφίξεων και / ή εγκαταλείψεων.

**22.2** Στην άφιξη των ανασυγκροτήσεων τα πληρώματα θα δώσουν στον έφορο το καρνέ τους και θα λάβουν οδηγίες για την ώρα εκκίνησης.

Αμέσως μετά οφείλουν να οδηγήσουν τα οχήματα τους στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης, εφόσον προβλέπεται. Η σειρά εκκίνησής τους (για το επόμενο τμήμα της διαδρομής ή σκέλος) θα είναι εκείνη της άφιξης (εκτός και εάν εν τω μεταξύ έχει εκδοθεί προσωρινή γενική κατάταξη μέχρι την ανασυγκρότηση οπότε τη σειρά εκκίνησης θα προσδιορίσει αυτή).

**22.3** Για λόγους ασφαλείας ο αλυτάρχης, μπορεί να αποφασίσει να σταματήσει ένα σκέλος του αγώνα πριν τον προγραμματισμένο τερματισμό του. Στην περίπτωση αυτή θα οργανωθεί ένας ΣΕΧ που θα λειτουργήσει σαν τερματισμός σκέλους και όπου οι χρόνοι που πραγματοποιήθηκαν μέχρι το ΣΕΧ, θα χρησιμεύουν για την κατάταξη του σκέλους αυτού. Με απόφαση του Αλυτάρχη αυτό το σκέλος μπορεί να συνεχιστεί ή όχι, μπορεί να δοθεί νεκρός χρόνος, τα αυτοκίνητα μπορούν να μετακινηθούν σε φάλαγγα, ή ακόμα μπορεί να οργανωθεί ένας τερματισμός που θα υπόκειται ή όχι στους κανονισμούς του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης.

**22.4** Για τις ανασυγκροτήσεις πρέπει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός να αναφέρει αν αυτές υπόκεινται σε καθεστώς Βίνουας ή Parc Ferme.

#### **ΑΡΘΡΟ 23 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

**23.1** Ο Αλυτάρχης του αγώνα είναι επιφορτισμένος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των διατάξεων του κατά τη διεξαγωγή του αγώνα.

**23.2** Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες (άρθρα 171 και συνέχεια ΕΑΚ).

**23.3** Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτό θα εξετάζεται από τους Αγωνοδίκες και οι οποίοι είναι οι μόνοι που έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν (άρθρο 141 ΕΑΚ).

**23.4** Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΕΠΑ/ΕΘΕΑ.

#### **ΑΡΘΡΟ 24 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

**24.1** Οι αγωνοδίκες, σύμφωνα με τα άρθρα 66 και 141 του ΕΑΚ έχουν το δικαίωμα με απόφασή τους, να τροποποιούν τις διατάξεις του Συμπληρωματικού κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιασθούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης, θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.

**24.2** Κάθε σχετική τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα γίνεται γνωστή με αριθμημένα και χρονολογημένα δελτία πληροφοριών που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Συμπληρωματικού κανονισμού. Τα δελτία θα τοιχοκολληθούν στη Γραμματεία και στους πίνακες ανακοινώσεων του αγώνα. Επίσης θα κοινοποιηθούν, το συντομότερο δυνατό, απ' ευθείας στους αγωνιζόμενους, οι οποίοι θα πρέπει να βεβαιώσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

#### **ΑΡΘΡΟ 25 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ**

**25.1** Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν ελεύθερα πάνω στα αυτοκίνητά τους οποιαδήποτε διαφήμιση με τους παρακάτω όρους:

**25.2** Το περιεχόμενό της να μην αντιβαίνει στους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και στις διατάξεις της FIA και της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ..

**25.3** Να μην προσβάλει τα χρηστά ήθη και έθιμα.

**25.4** Να μην καλύπτει τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες των αριθμών συμμετοχής.

**25.5** Να μην εμποδίζει την ορατότητα μέσα από όλα τα παράθυρα. (Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικής ταινίας φάρδους μέχρι 10 cm στο πάνω μέρος του μπροστινού παρμπρίζ και μέχρι 8 cm στο πάνω μέρος του πίσω παραθύρου).

**25.6** Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.

**25.7** Η τοποθέτηση των διαφημιστικών των χορηγών της οργάνωσης είναι υποχρεωτική και θα γίνει είτε σε μέρος του αυτοκινήτου που θα επιλέξει η οργάνωση, είτε από την ίδια την οργάνωση. Η αφαίρεση ή η μη σωστή τοποθέτηση της υποχρεωτικής ή προαιρετικής διαφήμισης θα τιμωρείται με πρόστιμο ίσο με το 10 % του παραβόλου συμμετοχής την πρώτη φορά, 100 % τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη.

**25.8** Ο αγωνιζόμενος μπορεί να επιβαρυνθεί με το 100 % του παραβόλου συμμετοχής για άρνηση προαιρετικής διαφήμισης που έχει σχέση με κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικών, καυσίμων ή λιπαντικών

#### **ΑΡΘΡΟ 26 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ**

**26.1** Για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να τηρούν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και να συμμορφώνονται αναντίρρητα με τις οδηγίες, υποδείξεις και εντολές του Αλυτάρχη, των Αγωνοδικών, και των Εφόρων του αγώνα.

**26.2** Για την ασφάλειά τους οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν καθ' όλη τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών Χρονομέτρησης (Sporting) προστατευτικό κράνος εγκεκριμένου τύπου. Ακόμη πρέπει υποχρεωτικά να είναι δεμένοι σε όλη τη διάρκεια του αγώνα με εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας 3 τουλάχιστον σημείων. Μέσα στο αυτοκίνητο απαγορεύεται να υπάρχουν ελεύθερα αντικείμενα ή εργαλεία. Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση.

**26.3** Για την ασφάλεια των αγωνιζόμενων και του αγώνα, σε όλους τους αγώνες Αντοχής είναι υποχρεωτικό τα αυτοκίνητα να εφοδιάζονται με πιστοποιημένες Συσκευές Παρακολούθησης, μέσω Δορυφορικού Συστήματος

Εντοπισμού (GPS), όπως αναλύονται στη σχετική Εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Το Σύστημα Παρακολούθησης θα πρέπει να στελεχώνει, λειτουργεί και παρακολουθεί εξειδικευμένο προσωπικό, αρκετό ώστε να καλύπτει τις ανάγκες του εκάστοτε αγώνα. Το Σύστημα Παρακολούθησης υπάγεται στις αρμοδιότητες του Υπεύθυνου Ασφαλείας.

#### **ΑΡΘΡΟ 27 ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ**

Κάθε αγωνιζόμενος ή συμμετέχων παραιτείται του δικαιώματος προσφυγής εναντίον των Αθλητικών Αρχών, των Οργανωτών, των Εκπροσώπων τους ή των εντεταλμένων οργάνων τους, ενώπιον οιασδήποτε διαιτησίας ή δικαστηρίου ή κάθε άλλης διαδικασίας εκτός από εκείνες που προβλέπονται από τον Διεθνή Αθλητικό Κώδικα και τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό, για κάθε ζημία θετική ή αποθετική που μπορεί να προκληθεί από κάθε πράξη ή παράλειψη των Οργανωτών, των Αρχόντων, των εκπροσώπων τους ή των οργάνων τους, κατά την εφαρμογή των κανονισμών ή από οποιαδήποτε άλλη επίπτωση που θα δημιουργηθεί από τις ενέργειές τους.

#### **ΑΡΘΡΟ 28 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ**

**28.1** Οι Ενστάσεις πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 171 και επόμενα).

**28.2** Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό όπως καθορίζεται από τις σχετικές Εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Οι ενστάσεις εκδικάζονται από τους Αγωνοδίκες. Το παράβολο της ένστασης επιστρέφεται εάν η ένσταση δεν γίνει δεκτή προς εξέταση από τους αγωνοδίκες καθώς και αν δικαιωθεί ο ενιστάμενος.

Αν η ένσταση απαιτεί την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση διαφόρων τμημάτων ενός αυτοκινήτου, ο ενιστάμενος οφείλει να καταθέσει το προβλεπόμενο από τη σχετική εγκύκλιο της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ ή το ορισθέν από τους αγωνοδίκες ποσό.

Ότι αφορά στις διαδικασίες ενστάσεων για τεχνικά θέματα, ισχύουν όσα αναφέρονται στην εγκύκλιο «Διαδικασίες Τεχνικών Ελέγχων» της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

**28.3** Οι διαγωνιζόμενοι έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 180 και επόμενα). Το παράβολο έφεσης ορίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό όπως καθορίζεται από τις σχετικές Εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ, καταβάλλεται δε με την υποβολή της πρόθεσης άσκησης έφεσης και για την επιστροφή ή όχι του χρηματικού ποσού ισχύει ότι αναφέρεται στο άρθρο 183 του ΕΑΚ.

**28.4** Ενστάσεις για τη διεξαγωγή του αγώνα υποβάλλονται κατά την διάρκειά του και μέχρι μισή ώρα μετά τη λήξη του.

**28.5** Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων υποβάλλονται μέχρι και 30' μετά την δημοσίευση για όλα τα οχήματα των προσωρινών αναλυτικών ανά όχημα αποτελεσμάτων.

**28.6** Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία αυτών των διατάξεων, μόνο η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ είναι αρμόδια να αποφασίσει

#### **ΑΡΘΡΟ 29 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ**

**29.1** Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για τη χρονομέτρηση του αγώνα. Ο συνολικός χρόνος ενός πληρώματος το οποίο θα καλύψει σωστά ολόκληρη τη διαδρομή και θα φτάσει στον τερματισμό είναι ο χρόνος που θα καταχωρηθεί. Η τελική κατάταξη θα καθοριστεί από το σύνολο των χρόνων και των άλλων ποινών που θα έχουν επιβληθεί στα διαγωνιζόμενα πληρώματα. Πρώτο θα καταταγεί το πλήρωμα με το μικρότερο χρόνο, δεύτερο το πλήρωμα με τον αμέσως μεγαλύτερο χρόνο κ.ο.κ.

**29.2** Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία ή Διαδρομή. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, 5ης Ειδικής κλπ. **Αν και πάλι δεν υπάρχει λύση τότε θα εφαρμόζεται ότι ορίζει η Προκήρυξη της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.** Ο κανονισμός αυτός μπορεί να εφαρμοσθεί σε κάθε στιγμή του αγώνα.

**29.3** Η ανακοίνωση των οριστικών αποτελεσμάτων θα γίνει μετά τη λήξη του χρόνου υποβολής ενστάσεων.

**29.4** Κατάλογος των Υποχρεωτικών Κυπέλλων και Μεταλλίων.

Κάθε Οργανωτής μπορεί ελεύθερα να βελτιώσει αυτόν τον κατάλογο χωρίζοντας τις ομάδες σε επιμέρους κλάσεις.

**29.4.1** Θα υπάρχει κατάταξη για κάθε κατηγορία, με βάση τους βαθμούς ποινής.

**29.4.2** Θα υπάρχουν τουλάχιστον οι κατηγορίες αυτοκινήτων που περιλαμβάνονται στην Προκήρυξη της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ:

- Z1 (Sporting)
- Z2 (Open)
- Z3 (Entry)
- SSV

**29.5** Για να μετρήσει μία κατηγορία θα πρέπει να εκκινήσουν όσα αυτοκίνητα προβλέπει η Προκήρυξη Αγώνων της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.

**29.6** Θα απονεμηθούν τουλάχιστον από δύο κύπελλα στα τρία πρώτα πληρώματα (οδηγούς και συνοδηγούς) κάθε κατηγορίας.

**29.7** Ο διοργανωτής μπορεί να απονείμει επιπλέον έπαθλα κατά την κρίση του **καθώς και να ορίσει και να βραβεύσει Κλάσεις μέσα στη κάθε κατηγορία**. Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προβλέπει τα επιπλέον κύπελλα και κλάσεις.

### **ΑΡΘΡΟ 30 ΑΠΟΝΟΜΗ**

**30.1** Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σε χρόνο και τόπο που θα αναφέρεται στη προκήρυξη του αγώνα ή που θα ανακοινωθεί από την Οργάνωση με Δελτίο πληροφοριών.

**30.2** Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανισθούν στην τελετή της απονομής, χάνουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.

ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΦΕΡΑ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΑ



ΚΙΤΡΙΝΕΣ πινακίδες  
Αρχή περιοχής  
σταθμού ελέγχου

ΚΣΕΚΚΙΝΕΣ πινακίδες  
Υποχρεωτική στάση

Τέλος περιοχής  
σταθμού ελέγχου

ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ



100 m



100 m



Σφράγιση βιβλιαρίου αγώνα

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ



100 m



100 m



Σφράγιση βιβλιαρίου αγώνα

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ



100 m



50 m

200 m



100 m



Σφράγιση βιβλιαρίου αγώνα  
Εγγραφή χρόνου εκκίνησης στο βιβλιάριο του αγώνα

ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΟΥ ΣΥΜΠΙΠΤΕΙ ΜΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΣΚΕΛΟΥΣ



100 m



100 m



Σφράγιση βιβλιαρίου και εγγραφή χρόνου εκκίνησης στο βιβλιάριο του αγώνα

ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ



100 m



150 m

300 m



100 m



Τέλος ειδικής διαδρομής  
Γραμμή χρονομέτρησης ΧΩΡΙΣ ΣΤΑΣΗ

ΣΤΑΣΗ  
Εγγραφή χρόνου τερματισμού στο βιβλιάριο (κάρτα) χρονομέτρησης του αγώνα

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.

## ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟ.

