

# ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΜΕΓΑ FOUR 4x4 2026

Ψηφίστηκε στη Γενική Συνέλευση της 28 Φεβρουαρίου 2026

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΡΘΡΟ 1	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΩΝΩΝ.....	3
ΑΡΘΡΟ 2	ΟΡΟΛΟΓΙΑ .....	4
ΑΡΘΡΟ 3	ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ – ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	5
ΑΡΘΡΟ 4	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	5
ΑΡΘΡΟ 5	ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.....	6
ΑΡΘΡΟ 6	ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ .....	6
ΑΡΘΡΟ 7	ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ και ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ.....	6
ΑΡΘΡΟ 8	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	8
ΑΡΘΡΟ 9	ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ .....	9
ΑΡΘΡΟ 10	ΕΚΚΙΝΗΣΗ.....	9
ΑΡΘΡΟ 11	ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ - ΠΟΙΝΕΣ.....	10
ΑΡΘΡΟ 12	ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	13
ΑΡΘΡΟ 13	ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	13
ΑΡΘΡΟ 14	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	13
ΑΡΘΡΟ 15	ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ .....	13
ΑΡΘΡΟ 16	ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ .....	14
ΑΡΘΡΟ 17	Π Ρ Ο Α Ι Ρ Ε Τ Ι Κ Η ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΟΡΓΑΝΩΤΗ.....	14
ΑΡΘΡΟ 18	Α Σ Φ Α Λ Ε Ι Α Α Γ Ω Ν Ι Ζ Ο Μ Ε Ν Ω Ν .....	14
ΑΡΘΡΟ 19	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ .....	15
ΑΡΘΡΟ 20	Π Α Ν Η Γ Υ Ρ Ι Κ Η Ε Κ Κ Ι Ν Η Σ Η .....	15
ΑΡΘΡΟ 21	ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ .....	15
ΑΡΘΡΟ 22	ΑΠΟΝΟΜΗ.....	16
ΑΡΘΡΟ 23	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ.....	16

## ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

### ΑΡΘΡΟ 1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΩΝΩΝ

1.1 Ένας αγώνας MEGA FOUR 4x4 είναι μια αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, μετά από έγκριση της ΕΠΑ / ΟΜΑΕ.

1.2 Οι αγώνες MEGA FOUR 4x4, διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές κλειστές στη κυκλοφορία άλλων οχημάτων, είτε δημόσιες, είτε ιδιωτικές.

1.3 Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός), ηλικιακής κατηγορίας Νέων Ανδρών-Νέων Γυναικών **under 26 ετών**—ή Ανδρών-Γυναικών, κατά την εκκίνηση και τον τερματισμό. Ο αγώνας περιλαμβάνει μόνο Ειδικές Διαδρομές. Σε κάθε Σκέλος του αγώνα πρέπει να διεξάγονται από 1 έως και **3** Ειδικές Διαδρομές.

1.4 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διανύσουν τη συνολική διαδρομή χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα και με μοναδική βοήθεια τη χρήση του εξοπλισμού που μεταφέρουν μαζί τους, επί ποινή αποκλεισμού.

1.5 Το συνολικό μήκος μιας ειδικής διαδρομής, δε μπορεί να είναι πάνω από δέκα χιλιάδες (10.000) μέτρα. Συνιστάται να είναι κάτω από έξη χιλιάδες (6.000) μέτρα, με όσο το δυνατόν συμπτυκνωμένη δυσκολία χωρίς άσκοπα εύκολα μήκη διαδρομής διαφορετικά θα πρέπει να προβλεφθούν τεχνικές επιβραδύνσεις. Θα πρέπει να υπάρχει ικανό πλάτος καθ' όλο το μήκος της Ειδικής Διαδρομής. Στα τμήματα της Ειδικής Διαδρομής όπου καθορίζεται υποχρεωτικό δέσιμο εργάτη θα πρέπει το πλάτος να είναι κατ ελάχιστο 10 μέτρα, με προτεινόμενο πλάτος 15 μέτρα και υποχρεωτικά ένα σημείο αγκύρωσης για κάθε 5 μέτρα πλάτους. Ο διοργανωτής οφείλει να διατηρεί τους θεατές 10 τουλάχιστον 10 μέτρα από τα φυσικά ή μη όρια της διαδρομής.

**Ειδικά για την Ομάδα Entry:** Οι οργανωτές θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη σχεδίαση των διαδρομών. Η συγκεκριμένη ομάδα προορίζεται για πληρώματα χωρίς ιδιαίτερη εμπειρία των αγώνων MEGA FOUR 4x4 και τους δίνεται η δυνατότητα να τους γνωρίσουν, λαμβάνοντας μέρος σε διαδρομές που είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να μην δημιουργούν πιθανότητες ζημιών στο εξωτερικό του οχήματος. Παράλληλα οι διαδρομές αυτές θα πρέπει να μην περιλαμβάνουν τμήματα με μεγάλες πλαϊνές κλίσεις και να ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες ανατροπής του οχήματος. Ο Παρατηρητής και ο Πρόεδρος Αγωνοδικών, έχουν την υποχρέωση να ελέγξουν τις διαδρομές της Entry πριν την έναρξη του αγώνα και να επιβάλουν τροποποιήσεις ή ακόμα και ακύρωση κάποιας διαδρομής εάν κρίνουν ότι η επικινδυνότητά της ξεπερνάει το πνεύμα της κατηγορίας Entry. Είναι επιβεβλημένη η διακοπή μίας διαδρομής Entry εάν διαπιστωθεί στην πορεία ότι ανατράπηκε αυτοκίνητο λόγω του βαθμού δυσκολίας.

Το μήκος μιας ειδικής διαδρομής, δε μπορεί να είναι πάνω από δύο χιλιάδες (2.000) μέτρα. Συνιστάται να είναι κάτω από χίλια (1000) και σαφώς να μην ξεπερνά τα 30 χιλιόμετρα μέσης ωριαίας. Το ελάχιστο πλάτος της διαδρομής θα πρέπει να είναι 3 μέτρα.

**1.6** Ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος μίας ειδικής διαδρομής δε μπορεί να είναι πάνω από πενήντα (50) λεπτά. Για την ΟΜΑΔΑ Entry ο μέγιστος χρόνος θα είναι τα είκοσι (20) λεπτά. **Οι παραπάνω χρόνοι αναλόγως των συνθηκών μπορούν να αλλάξουν με απόφαση αγωνοδίκη με Δελτίο Πληροφοριών.**

1.7 Η κάθε ειδική δοκιμασία θα πρέπει να εκτελεστεί από όλα τα πληρώματα με τις ίδιες συνθήκες φωτισμού. Σε περίπτωση νυχτερινής Ειδικής Διαδρομής, τα οχήματα θα πρέπει να φέρουν φωτιστικά σώματα και στο εμπρός αλλά και στο πίσω μέρος τους.

- Τα οχήματα στη νυχτερινή ειδική θα εκκινούν σε όλες οι κατηγορίες το ένα μετά τον τερματισμό του άλλου.
- Τα εμπόδια θα πρέπει να είναι επαρκώς φωτισμένα.
- Οι θεατές επιτρέπεται να ευρίσκονται μόνο σε συγκεκριμένα και περιφραγμένα ασφαλή σημεία, ευθύνη δε του Αλυτάρχη είναι η τήρηση των προηγουμένων.

1.8 Ένας αγώνας MEGA FOUR 4x4 πρέπει να εγγραφεί στο Εθνικό αγωνιστικό ημερολόγιο από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Για κάθε τροποποίηση που δεν συμφωνεί με τον γενικό κανονισμό, τεχνικό κανονισμό καθώς και τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ πρέπει να ζητείται ειδική έγκριση από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ πριν την κατάθεση του Συμπληρωματικού Κανονισμού. Ο παρατηρητής που ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ σε συνεργασία με τον

αλυτάρχη πρέπει να επιθεωρήσει τις ειδικές διαδρομές, σε ικανό διάστημα πριν την έναρξη του αγώνα ώστε να κρίνει σκόπιμο να προτείνει τις ανάλογες αλλαγές. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις πρέπει να εμφανίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό με έντονα γράμματα (bold).

1.9 Η ημερολογιακή διάρκεια του αγώνα ξεκινάει από την ημέρα του διοικητικού ελέγχου και τελειώνει την ημέρα της απονομής των βραβείων.

1.10 Η ΟΜΑΕ, το σωματείο που διοργανώνει, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα δε φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα. Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες.

## ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

**2.1** ~~Ειδικές Δοκιμασίες(ΕΔ) είναι δοκιμασίες εξαιρετικής δυσκολίας εκτός δρόμου σε φυσικό ή τεχνητό περιβάλλον. Οι Ειδικές Δοκιμασίες διανύονται υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από την αφετηρία μέχρι τον τερματισμό τους. Ο πραγματικός χρόνος παραμονής κάθε αυτοκινήτου μεταξύ της αφετηρίας και του τερματισμού ισοδυναμεί με το χρόνο εκτέλεσης της Ειδικής Δοκιμασίας.~~ **Ειδική Διαδρομή (ΕΔ) είναι το σύνολο των γύρων που περιλαμβάνει δοκιμασίες εξαιρετικής δυσκολίας εκτός δρόμου σε φυσικό ή τεχνητό περιβάλλον και αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του Αγώνα. Οι Ειδικές Διαδρομές διανύονται υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από την αφετηρία μέχρι τον τερματισμό τους. Ο πραγματικός χρόνος παραμονής κάθε αυτοκινήτου μεταξύ της αφετηρίας και του τερματισμού ισοδυναμεί με το χρόνο εκτέλεσης της Ειδικής Διαδρομής. Το συνολικό μήκος μιας ειδικής διαδρομής, για την κατηγορία WT δε μπορεί να είναι πάνω από δέκα χιλιάδες (10.000). Συνιστάται να είναι κάτω από έξι χιλιάδες (6.000) μέτρα, με όσο το δυνατόν συμπυκνωμένη δυσκολία χωρίς άσκοπα εύκολα μήκη διαδρομής διαφορετικά θα πρέπει να προβλεφθούν τεχνικές επιβραδύνσεις. Θα πρέπει να υπάρχει ικανό πλάτος καθ' όλο το μήκος της Ειδικής Διαδρομής. Στα τμήματα της Ειδικής Διαδρομής όπου καθορίζεται υποχρεωτικό δέσιμο εργάτη θα πρέπει το πλάτος να είναι κατ ελάχιστο 10 μέτρα, με προτεινόμενο πλάτος 15 μέτρα και υποχρεωτικά ένα σημείο αγκύρωσης για κάθε 5 μέτρα πλάτους. Ο διοργανωτής οφείλει να διατηρεί τους θεατές 10 τουλάχιστον μέτρα από τα φυσικά ή μη όρια της διαδρομής**

Κάθε πλήρωμα είναι υποχρεωμένο εφόσον προβλέπεται από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα, να διέλθει μια φορά ανά Ειδική Διαδρομή στην διαδρομή «Joker» η οποία οροθετείται στην είσοδο και στην έξοδο της με Σ.Ε.Δ.

**Ειδικά για την Ομάδα Entry:** Οι οργανωτές θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη σχεδίαση των διαδρομών. Η συγκεκριμένη ομάδα προορίζεται για πληρώματα χωρίς ιδιαίτερη εμπειρία των αγώνων MEGA FOUR 4x4 και τους δίνεται η δυνατότητα να τους γνωρίσουν, λαμβάνοντας μέρος σε διαδρομές που είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να μην δημιουργούν πιθανότητες ζημιών στο εξωτερικό του οχήματος. Παράλληλα οι διαδρομές αυτές θα πρέπει να μην περιλαμβάνουν τμήματα με μεγάλες πλαϊνές κλίσεις και να ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες ανατροπής του οχήματος. Ο Παρατηρητής – Αγωνοδίκης έχει την υποχρέωση να ελέγξει τις διαδρομές της Entry πριν την έναρξη του αγώνα και να επιβάλει τροποποιήσεις ή ακόμα και ακύρωση κάποιας διαδρομής εάν κρίνει ότι η επικινδυνότητά της ξεπερνάει το πνεύμα της κατηγορίας Entry. Είναι επιβεβλημένη η διακοπή μίας διαδρομής Entry εάν διαπιστωθεί στην πορεία ότι ανατράπηκε αυτοκίνητο λόγω του βαθμού δυσκολίας. Το μήκος μιας ειδικής διαδρομής, δε μπορεί να είναι κάτω από τέσσερις χιλιάδες (4.000) μέτρα. Το ελάχιστο πλάτος της διαδρομής θα πρέπει να είναι 3 μέτρα.

2.1 Σκέλος (ΣΚ): Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών.

2.2 Χρόνος Διαδρομής : Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει τη **δοκιμασία την Ειδική Διαδρομή.**

2.3 Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος διαδρομής: Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε αυτοκίνητο για την ολοκλήρωση κάθε Ειδικής Διαδρομής . Ο χρόνος αυτός ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό ή ανακοινώνεται με δελτίο πληροφοριών για κάθε ~~δοκιμασία~~ Ειδική Διαδρομή και μπορεί να αλλάξει οποιαδήποτε στιγμή από τον Αλυτάρχη με τη σύμφωνη γνώμη από τον αγωνοδίκη. Σε καμία περίπτωση όμως ο χρόνος αυτός δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από πενήντα (50) λεπτά. Για την ΟΜΑΔΑ Entry ο μέγιστος χρόνος θα είναι τα είκοσι (20) λεπτά. Δεν επιτρέπεται να αλλάξει ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος μετά την εκκίνηση του πρώτου αυτοκινήτου. Μέγιστος χρόνος θεωρείται ο χρόνος εκτέλεσης του συνόλου των γύρων που αποτελούν μια Ειδική Διαδρομή.

**2.4** ~~Νεκρός Χρόνος~~ **– ΚΟΚΚΙΝΗ ΣΗΜΑΙΑ:** Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα διακόπτουν τον αγώνα με εντολή του Αλυτάρχη και ο οποίος αφαιρείται από την επίδοσή τους. Κατά τη διάρκεια του νεκρού

χρόνου το όχημα βρίσκεται σε καθεστώς Park Fermé και απαγορεύεται οποιαδήποτε βοήθεια, επισκευές, ανεφοδιασμός ή άλλες επεμβάσεις από πλήρωμα ή από οποιοδήποτε άλλον. Με εντολή του Αλυτάρχη επιδεικνύεται η Κόκκινη Σημαία. Τα πληρώματα μόλις αντικρύσουν ΚΟΚΚΙΝΗ ΣΗΜΑΙΑ οφείλουν να επιστρέψουν στην Αφετηρία της Ειδικής Διαδρομής με ταχύτητα που δεν ξεπερνάει τα 10 χλμ/ώρα είτε ακολουθώντας την φορά της Ειδικής Διαδρομής είτε εναλλακτική. Σε καμία περίπτωση με αντίθετη φορά Στην Αφετηρία ο χώρος θεωρείται χώρος PARK FERME. Όταν θα επανεκκινήσει ο αγώνας θα ξεκινήσουν με την σειρά εκκίνησης εκείνης της ημέρας. Ο γύρος κατά την διάρκεια του οποίου έγινε χρήση ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ δεν λαμβάνεται υπ' όψιν. Έτσι τα πληρώματα επανεκκινούν από την αφετηρία συνεχίζοντας το γυρολόγιο τους από τον αμέσως προηγούμενο ολοκληρωμένο γύρο τους .

**2.5 Ενημέρωση – Briefing :** Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική **έστω και από ένα μέλος του πληρώματος. Σε περίπτωση απουσίας επιβάλλεται πρόστιμο..**

**2.6 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 την οργανωτική επιτροπή μέχρι τον έλεγχο εξακρίβωσης και στη συνέχεια από τους αγωνοδίκες. 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.

**2.7 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 για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους αγωνοδίκες.

### **2.8 Πλήρωμα:**

**2.8.1** Το πλήρωμα αποτελείται από δύο άτομα που επιβαίνουν σε κάθε αυτοκίνητο και ονομάζονται οδηγός και συνοδηγός. Ο οδηγός και συνοδηγός που αναφέρονται στην λίστα εκκινούντων .

**2.8.2** Το πλήρωμα πρέπει να είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης.

**2.8.3** Τα μέλη του πληρώματος (οδηγός και συνοδηγός) πρέπει να είναι κάτοχοι ανάλογης αγωνιστικής άδειας σε ισχύ για το τρέχον έτος.

**2.9** Στις διοργανώσεις των αθλημάτων του μηχανοκίνητου αθλητισμού επιτρέπεται να συμμετέχουν αλλοδαποί αθλητές που δεν έχουν εγγραφεί σε αθλητικό σωματείο, εφόσον είναι κάτοχοι αγωνιστικής άδειας που συνοδεύεται από άδεια συμμετοχής, starting permission, ή Διεθνή Αγωνιστική Άδεια, που έχει εκδοθεί από τον αρμόδιο φορέα που εκπροσωπεί τη χώρα προέλευσης τους στην οικεία Διεθνή Αθλητική Ομοσπονδία, σύμφωνα με τους οικείους διεθνείς κανονισμούς

## **ΑΡΘΡΟ 3 – ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ – ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η διοργάνωση αγώνα στα πλαίσια προκήρυξης Πανελληνίου Πρωταθλήματος του Κυπέλλου γίνεται μόνο από σωματεία που έχουν λάβει Ειδική Αθλητική Αναγνώριση από την ΓΓΑ.

### **ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

3.1 Πρόεδρος

3.2 Μέλη

### **ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ**

3.3 Παρατηρητής

Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

3.4 Αγωνοδίκης

Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

3.5 Αλυτάρχη του αγώνα

Από τον κατάλογο Αλυταρχών της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

3.6 Τεχνικοί Έφοροι

Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

3.7 Γραμματέας Αγώνα

3.6 Υπεύθυνος Ασφαλείας

(μπορεί να είναι και ο Αλυτάρχης)

3.7 Επικεφαλής Ιατρός

3.8 Υπεύθυνος αποτελεσμάτων

3.9 Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζομένους

### **3.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ**

**3.1.1** Σε όλους τους αγώνες τύπου Regularity το Συμβούλιο Αγωνοδικών αποτελείται από έναν αγωνοδίκη , ο οποίος θα μπορεί να εκτελεί και χρέη Παρατηρητή . Ο Παρατηρητής θα ορίζεται από την ΟΜΑΕ.

3.1.2 Στον Πρόεδρο Αγωνοδικών και στον Παρατηρητή του αγώνα η Οργάνωση είναι υποχρεωμένη να αποστέλλει τον Συμπληρωματικό Κανονισμό 30 ημέρες πριν από την ημέρα τέλεσής του καθώς και πλήρη φάκελο με τα σχετικά έγγραφα κατά τον διοικητικό έλεγχο.

3.1.3 Ο Πρόεδρος και τα μέλη της ΕΠΑ μπορούν να παρακολουθούν τις συνεδριάσεις των Αγωνοδικών χωρίς δικαίωμα ψήφου.

3.1.4 Οι δαπάνες των Αγωνοδικών/Παρατηρητών και των στελεχών που όρισε η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ καλύπτονται από τον Οργανωτή, όπως προβλέπει η εγκύκλιος 3/2025, εκτός από τον Παρατηρητή που ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ στους αγώνες του Πρωταθλήματος του οποίου οι δαπάνες καλύπτονται από την ΟΜΑΕ.

3.1.5 Οι εκθέσεις του Παρατηρητή υποβάλλονται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ εντός 7 ημερών μετά τον αγώνα σε ηλεκτρονική μορφή.

3.1.6 Τα έγγραφα (Πρακτικά Συνεδριάσεων, Αποφάσεις, Δελτία Πληροφοριών κ.λπ.) των Αγωνοδικών και των Τεχνικών Εφόρων υποβάλλονται από τον Οργανωτή στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ το αργότερο εντός 5 ημερών μετά τον αγώνα σε ηλεκτρονική μορφή.

**ΠΡΟΣΟΧΗ!** Οι Αποφάσεις Αγωνοδικών, Τεχνικών Εφόρων και αναφορές για θέμα που έχει υποβληθεί πρόθεση εφέσεως, υποβάλλονται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ εντός 2ημέρου.

### 3.2 ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΦΟΡΟΣ

Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος στους αγώνες Πρωταθλήματος και Κυπέλλων μπορεί να ορίζεται από την ΕΠΑ. Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος συνεργάζεται με τον Αλυτάρχη, αναφέρεται στους Αγωνοδίκες και θα είναι ο υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα.

### 3.3 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

Το κύριο καθήκον του Υπευθύνου Σχέσεων με Αγωνιζόμενους είναι να δίνει πληροφορίες ή διευκρινίσεις στους αγωνιζόμενους για θέματα που αφορούν τους κανονισμούς και τη διεξαγωγή του αγώνα.

Το πρόγραμμα του κατά τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να αναφέρεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό. Ο Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζόμενους πρέπει να φέρει διακριτικό γιλέκο ή πουκάμισο. (Παράρτημα ι)

### 3.4 ΙΑΤΡΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο οργανωτής υποχρεούται να έχει στην εκκίνηση της διαδρομής του αγώνα, από τη στιγμή της έναρξης και καθ' όλη τη διάρκεια της συνάντησης, ένα ιατρό και ένα ασθενοφόρο. Το όνομα και το ΑΜ του ιατρού θα πρέπει να αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό αν όχι θα πρέπει να εκδίδεται Δελτίο Πληροφοριών πριν την έναρξη της συνάντησης

## ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας MEGA FOUR 4x4 διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς: - Τον Αθλητικό νόμο

- Τον Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ)

- Τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ

- Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό MEGA FOUR 4x4 και τα Παραρτήματά του - Τον Τεχνικό κανονισμό αγώνων εκτός δρόμου

- Τον Τεχνικό Κανονισμό MEGA FOUR 4x4 και τα Παραρτήματά του

- Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα (Ο συμπληρωματικός κανονισμός δεν μπορεί να καταστρατηγεί τον παρόντα Γενικό Κανονισμό αγώνων)

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

4.2 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 παρουσίασης στον έλεγχο εξακρίβωσης κ.λπ.).

4.3 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα θα πρέπει να είναι σύμφωνος με το υπόδειγμα της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ και να αποστέλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τις εγκυκλίους της.

4.4 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα πρέπει να δημοσιεύεται, μετά την έγκρισή του, στην επίσημη ιστοσελίδα του αγώνα και να είναι διαθέσιμος σε εκτυπώσιμη μορφή για όλους τους συμμετέχοντες.

## ΑΡΘΡΟ 5 ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Στον αγώνα συμμετέχουν αυτοκίνητα χωρισμένα σε Ομάδες και κλάσεις όπως αυτές περιγράφονται στον Τεχνικό Κανονισμό αγώνων MEGA FOUR 4x4 της ΕΠΑ.

Αναλυτικά ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΜΕΤΡΟ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ:

- Ομάδα Entry (κλάση Entry 31 & κλάση Entry 31+)
- κλάση Entry έως και 32 ίντσες
- κλάση Entry Open από 33 έως και 35 ίντσες
- ΟΜΑΔΑ WT
- Ομάδα WT 37 ΚΛΑΣΗ WT - 37 με διάμετρο ελαστικού 36" ΚΑΙ 37"
- Ομάδα WT 40 ΚΛΑΣΗ WT - 40 ΑΠΟ 38" ΕΩΣ ΚΑΙ 40"
- Ομάδα WT Open ΚΛΑΣΗ WT ΠΑΝΩ ΑΠΟ 41" ή OPEN
- Ομάδα SSV/UTV
- 

## ΑΡΘΡΟ 6 ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

- 6.1 Για την ακριβή απόδοση του κειμένου θεωρούνται απαραίτητες οι εξής διευκρινίσεις:
- α. «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.
- Κατά την διάρκεια του Αγώνα ο οδηγός μπορεί να γίνει συνοδηγός και αντίστροφα.
- 6.2 Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών εφόσον πρόκειται για Έλληνα υπήκοο ή της αντίστοιχης υπηρεσίας της χώρας από την οποία προέρχεται εφόσον πρόκειται για ξένο υπήκοο, και το οποίο δεν εκτίει ποινή αργίας ή έκπτωσης ή άλλη ποινή η οποία μπορεί να του έχει επιβληθεί από τα αρμόδια πειθαρχικά όργανα της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ ή άλλης ανάλογης αρχής. Τα δελτία αθλητού είναι υποχρεωτικά για όλα τα μέλη του πληρώματος.
- 6.3 Αν σαν συμμετέχων αναφέρεται νομικό πρόσωπο ή εφόσον αυτός δεν επιβαίνει στο αυτοκίνητο κάθε υποχρέωσή του βαρύνει απόλυτα, αλληλέγγυα και αδιαίρετα τον οδηγό που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής. Στην περίπτωση αυτή ο συμμετέχων πρέπει να διαθέτει άδεια διαγωνιζομένου.
- 6.4 Το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1 συνοδηγό – πλοηγό. Αυτοί, είτε ως πλήρωμα είτε μονωμένα, επιτρέπεται να συμμετέχουν και σε περισσότερες από μία ομάδες μόνο όταν αυτές διαγωνίζονται σε εξολοκλήρου διαφορετικές διαδρομές μεταξύ τους. **ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΥΝΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ENTRY ΩΣ ΟΔΗΓΟΣ ΜΕ ΑΛΛΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ENTRY. ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΕΝΑΣ ΟΔΗΓΟΣ Η ΣΥΝΟΔΗΓΟΣ Η ΠΛΗΡΩΜΑ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΜΕΡΟΣ ΚΑΙ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΚΛΑΣΗ ΚΑΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ ΩΡΑΡΙΟ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΤΟΙΜΟ ΘΑ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΟΙΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΧΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΣΕΙΡΑΣ ΚΑΙ 10 ΛΕΠΤΑ ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΗΣ ΚΛΑΣΗΣ ΘΑ ΑΠΟΚΛΕΙΕΤΑΙ ΕΦΟΣΟΝ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΕΙ.**
- 6.5 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.
- 6.6 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 ΕΠΑ/ΟΜΑΕ να επιβάλει επιπλέον ποινή.

## ΑΡΘΡΟ 7 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ και ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

- 7.1 Όποιος θέλει να συμμετάσχει στον αγώνα πρέπει να το κάνει μέσω του συστήματος ηλεκτρονικής διαχείρισης της ΟΜΑΕ.
- 7.2 Η ηλεκτρονική δήλωση συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι τόσο ο συμμετέχων όσο και τα μέλη του πληρώματος αποδέχονται ανεπιφύλακτα τον παρόντα κανονισμό, το συμπληρωματικό κανονισμό και παραδέχεται ότι οι καθιερωμένες από τον ΕΑΚ δωσιδικίες ισχύουν αποκλειστικά για κάθε θέμα που αφορά τον αγώνα.
- 7.3 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 μέχρι την πρώτη εργάσιμη μέρα μετά το κλείσιμο των εγγραφών
- 7.4 Ο μέγιστος αριθμός συμμετοχών που θα γίνουν δεκτές αναφέρεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- 7.5 Μέχρι τον διοικητικό έλεγχο εξακρίβωσης ο διαγωνιζόμενος είναι ελεύθερος να αντικαταστήσει το δηλωθέν αυτοκίνητο με ένα άλλο της ίδιας κατηγορίας-κλάσης.
- 7.6 Το κόστος συμμετοχής θα αυξάνεται μέχρι και 100% όταν ο διαγωνιζόμενος δεν αποδέχεται να τοποθετήσει στο όχημα του την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή η οποία θα αναφέρεται στον Συμπληρωματικό

**κανονισμό ή σε δελτίο Πληροφοριών.**

7.7 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα μέσα στο όριο που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό:

- α) στους υποψήφιους που δεν έγινε δεκτή η συμμετοχή τους,
- β) σε περίπτωση μη τέλεσης της εκδήλωσης.

Σε κάθε περίπτωση ο οργανωτής δεν είναι υπεύθυνος για τυχόν διαφυγόντα κέρδη του συμμετέχοντα ή και τρίτων, από την μη αποδοχή της συμμετοχής του στην εκδήλωση ή από την μη τέλεση της εκδήλωσης. Το μόνο που οφείλει να επιστρέψει είναι τα χρήματα που ο συμμετέχων έχει μέχρι εκείνη τη στιγμή καταθέσει.

Ο οργανωτής μπορεί να επιστρέψει μέρος του παραβόλου συμμετοχής, στο διαγωνιζόμενο που δεν παρουσιάστηκε στην έναρξη της εκδήλωσης (δηλαδή πριν το διοικητικό έλεγχο) για λόγους ανωτέρας βίας και εφόσον σχετικό αίτημα φθάσει στον οργανωτή με συστημένη επιστολή με απόδειξη παράδοσης πριν από την έναρξη του διοικητικού ελέγχου. Αυτή η επιστροφή πρέπει να γίνει το αργότερο εντός μηνός από τον τερματισμό της εκδήλωσης. Οι όροι που θα αφορούν το ποσό της επιστροφής πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

**7.8** Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να παρουσιαστούν με τα αυτοκίνητά τους στο χώρο αρχικού τεχνικού ελέγχου 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 από τον αγωνοδίκη μετά από εισήγηση του Αλυτάρχη και εφόσον ο αγωνιζόμενος έχει στείλει σχετική αίτηση εξηγώντας τον λόγο.

Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:

- δελτία αθλητού και της ανάλογης Κάρτας Υγείας που πρέπει να είναι σε ισχύ
- άδειες οδήγησης
- πιστοποιητικό ιδιοκτησίας του οχήματος
- διάφορες εξουσιοδοτήσεις
- ασφάλεια οχήματος
- Κ.Τ.Ε.Ο. οχήματος και αφορά ΜΟΝΟ τα οχήματα της Ομάδας ENTRY που τρέχουν με κρατικές πινακίδες

Θα γίνει εξακρίβωση:

- της ταυτότητας του πληρώματος.
- των στοιχείων του οχήματος βάσει των επισήμων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες

κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ.

Όλα τα παραπάνω έγγραφα πρέπει να παρουσιάζονται από τον αγωνιζόμενο στην πρωτότυπη μορφή τους. Δεν γίνονται δεκτές φωτοτυπίες και αντίγραφα.

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 **θεωρημένη με γνήσιο υπογραφής ή υπεύθυνη δήλωση ή θεώρηση γνησίου υπογραφής μέσω gov.gr.**

Στην περίπτωση της μη επίδειξης του πρωτοτύπου της αδειάς ικανότητας οδήγησης του οδηγού απαγορεύεται ΑΥΣΤΗΡΑ η συμμετοχή του.

7.9 Μόνον αγωνιζόμενοι που έχουν περάσει από τον διοικητικό έλεγχο μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημα τους, που θα φέρει τις πινακίδες και τα νούμερα συμμετοχής, στον έλεγχο εξακρίβωσης, ο οποίος θα είναι γενικής μορφής (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, κ.λπ.)

Εάν μετά τον έλεγχο κάποιο όχημα βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή τους κανονισμούς ασφαλείας, ο αγωνοδίκης μπορεί να ορίσει ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο να ετοιμαστεί το όχημα. Σε κανένα όχημα δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση αν δεν είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς του αγώνα.

7.10 Συμπληρωματικοί έλεγχοι μπορούν να γίνουν τόσο στα μέλη του πληρώματος όσο και στο όχημα σ' οποιαδήποτε στιγμή στη διάρκεια του αγώνα. Ο αγωνιζόμενος 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.

7.11 Εάν έχουν τεθεί ειδικά σήματα σφράγισης κάθε αγωνιζόμενος 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 αγωνιζόμενου από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου αγωνιζόμενου που τυχόν συνεργάστηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Αυτό δεν αποκλείει την επιβολή και βαρύτερων κυρώσεων που ίσως θα μπορούσε να ζητηθεί να επιβάλει η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Οι παραβάτες διαγωνιζόμενοι πρέπει να

ειδοποιηθούν γραπτώς.

7.12 Για οποιαδήποτε διαφορά, αμφισβήτηση, διευκρίνιση, παρατυπία ή ερμηνεία του τεχνικού κανονισμού την απόφαση τη παίρνουν οι αγωνοδίκες με τη βοήθεια του αλυτάρχη και του τεχνικού εφόρου.

7.13 Η μη προσέλευση στο χώρο αρχικού τεχνικού ελέγχου και η μη παρουσίαση του αυτοκινήτου στον εντεταλμένο τεχνικό έφορο συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα και τη μη επιστροφή του παράβολου συμμετοχής.

7.14 Μετά την ολοκλήρωση κάθε εμποδίου, μπορεί να γίνεται τεχνικός έλεγχος.

## ΑΡΘΡΟ 8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ

8.1 Τα πληρώματα υποχρεούνται να υπακούουν στις οδηγίες και τις εντολές της οργάνωσης του Αλυτάρχη κατά τη διάρκεια τον αγώνα. Αν κάποιος πλήρωμα αποφασίσει να εγκαταλείψει πρέπει να πληροφορήσει την οργάνωση το συντομότερο δυνατό.

8.2 Η οργάνωση είναι υπεύθυνη για τη δημιουργία και εκκένωση της περιοχής ασφάλειας από τους θεατές κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη. Τα πληρώματα, παρ' όλα αυτά, πρέπει να συμβάλουν και αυτά για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.

8.3 Επιβάλλεται η χρήση ιμάντα για προστασία του δέντρου όταν δένεται ο εργάτης (είτε πρόκειται για σχοινί είτε για συρματόσχοινο), επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

8.4 Επιβάλλεται η τήρηση απόστασης ασφαλείας από το συρματόσχοινο / σχοινί κατά την διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

8.5 Επιβάλλεται η τοποθέτηση ειδικής κουβέρτας - πατάκι επάνω στο συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

Στην περίπτωση που δε χρησιμοποιείται συρματόσχοινο αλλά σχοινί δεν είναι απαραίτητη η χρήση ειδικής κουβέρτας.

Το συρματόσχοινο / σχοινί του εργάτη θα πρέπει πάντα να είναι μαζεμένο σε όλο το μήκος του στο τύμπανο πριν την εκκίνηση του οχήματος στην αρχή κάθε ειδικής διαδρομής και κάθε φορά που το όχημα κινείται μέσα στις δοκιμασίες χωρίς τη χρήση του εργάτη. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

8.6 Το δέσιμο του εργάτη σε κολώνα δικτύου (ΟΤΕ – ΔΕΗ κλπ.) απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.

8.7 Κοπή δέντρου απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.

8.8 Η διεξαγωγή του αγώνα αν χρειαστεί, θα διακοπεί με το σήκωμα κόκκινης σημαίας και τα πληρώματα αμέσως μόλις την αντικρύσουν θα σταματήσουν χωρίς να γίνουν αλλαγές στην σειρά τους.

Παράλληλα με την επίλυση του συμβάντος από την διοργάνωση τα αυτοκίνητα θα μεταβούν σε χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης (park ferme), εντός χρόνου που θα ορίσει ο Αλυτάρχης διαφορετικά θα τίθενται εκτός ειδικής και θα επιβάλλονται οι αντίστοιχες ποινές. Ο συγκεκριμένος γύρος και οι χρόνοι του θα ακυρωθούν, και θα δοθεί εκ νέου εκκίνηση τηρώντας την σειρά που είχαν τα αυτοκίνητα στον τελευταίο ολοκληρωμένο γύρο πριν την κόκκινη σημαία. Για τον λόγο αυτό είναι υποχρέωση του διοργανωτή να τηρεί ακριβή χρονομέτρηση και γυρολόγιο.

Εάν υπάρχει χρόνος μετά από σύμφωνη γνώμη Αλυτάρχη και Αγωνοδίκη μπορεί να προστεθεί ένας ακόμα γύρος σε αντικατάσταση αυτού που ακυρώθηκε και η απόφαση αυτή οφείλει να ανακοινωθεί στα πληρώματα πριν την επανεκκίνηση.

8.9 Οι επισκευές επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα, εκτός των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.

8.10 Ο οργανωτής θα πρέπει σε κάθε Εκκίνηση / ΣΕΔ / Τερματισμό να έχει μεριμνήσει για την ύπαρξη πυροσβεστήρων (κατ' ελάχιστο 5 κιλών)

8.11 Απαγορεύεται ΑΥΣΤΗΡΑ επί ποινή αποκλεισμού η κίνηση εντός της ειδικής διαδρομής με ανάποδη φορά από αυτήν που έχει ορίσει ο οργανωτής, εκτός εάν πρόκειται για αναστροφή προκειμένου να γίνει υπερπήδηση εμποδίου με την όπισθεν και αμέσως μετά επαναφορά στην φορά του αγώνα.

8.12 Αν σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα συμβεί κάτι από τα παρακάτω:

- Δεν υπάρχει εργάτης εν λειτουργία.
- Δεν λειτουργεί το φρένο του εργάτη
- Κοπεί/καταστραφεί το συρματόσχοινο / σχοινί/ γάντζος εργάτη. Για αυτά επιβάλλεται η αντικατάσταση και όχι η επισκευή τους καθ' οποιονδήποτε τρόπο

- Δεν έχει ασφάλεια αντεπιστροφής.
- Το μήκος του συρματόσκοινου/σκοινιού είναι κατ' ελάχιστο είκοσι 20 μέτρα .

**α) Στην εκκίνηση μιας ειδικής δοκιμασίας διαδρομής :** Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση. Το πλήρωμα θα πρέπει να επισκευάσει την βλάβη με τα εργαλεία και ανταλλακτικά που έχει μαζί του, λαμβάνοντας τις ποινές απώλειας της σειράς εκκίνησης. Αν δε μπορεί να επισκευάσει, τότε θα χρεωθεί τις ποινές εγκατάλειψης ειδικής δοκιμασίας.

**β) Σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια ειδικής δοκιμασίας διαδρομής:** Το πλήρωμα θα πρέπει να σταματήσει και να επισκευάσει την βλάβη με τα εργαλεία και ανταλλακτικά που φέρει εντός του οχήματος, μέσα στον προβλεπόμενο μέγιστο επιτρεπτό χρόνο της ειδικής διαδρομής. Σε περίπτωση αδυναμίας επισκευής θα αποκλείονται αμέσως από το υπόλοιπο της ειδικής διαδρομής (λαμβάνοντας τις προβλεπόμενες ποινές εγκατάλειψης).

**8.13** Σε περίπτωση που το πλήρωμα χρησιμοποιήσει μη πιστοποιημένα κλειδιά ή ιμάντες τότε του επιβάλλεται ποινή ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ από την Ειδική Διαδρομή που διαπιστώθηκε η χρήση τους .

**8.14** Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται εντός της καμπίνας επιβατών, να υπάρχουν ελεύθερα αντικείμενα επί ποινή ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ από την Ειδική Διαδρομή που διαπιστώθηκε η παράβαση.

**8.15** Αντιαθλητική οδήγηση ή συμπεριφορά θα αναφέρεται στον Αλυτάρχη και στους Αγωνοδίκες επί ποινή που μπορεί να φτάσει σε αποκλεισμό από τον αγώνα ή σε ποινή μεγαλύτερη σύμφωνα με τον Κώδικα δεοντολογίας της Ο.Μ.Α.Ε..

**8.16** Όπου υπάρχει κριτής μπορεί να σηκώσει κίτρινη σημαία προκειμένου να ειδοποιήσει τα πληρώματα για την ύπαρξη κάποιου αυτοκινήτου με βλάβη. Η κίτρινη σημαία δεν διακόπτει την διαδικασία του αγώνα, μόνο προειδοποιεί.

**8.17** 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.

**8.18** Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον συμμετέχοντα ή τα μέλη του πληρώματος θα κρίνεται από τον Αλυτάρχη και τον Αγωνοδίκη 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 ΕΠΑ/ΟΜΑΕ να επιβάλει επιπλέον ποινή.

## ΑΡΘΡΟ 9 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

**9.1** Τα πληρώματα, 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.

**9.2** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) στις Ειδικές Δοκιμασίες είναι φανεροί και τοποθετημένοι πριν την είσοδο του πρώτου πληρώματος.

**9.3** Στα ΣΕΔ των Ειδικών Διαδρομών ο κριτής σημειώνει σε κατάσταση τον αριθμό του αυτοκινήτου που διέρχεται από αυτό χωρίς να σταματάει το αυτοκίνητο.

**9.4** Για να θεωρηθεί ότι ένα αυτοκίνητο πέρασε το ΣΕΔ πρέπει να περάσει τον πάσσαλο που ορίζει το ΣΕΔ και το τελευταίο σημείο του αυτοκινήτου (πχ πίσω προφυλακτήρας) με τη φορά της ειδικής δοκιμασίας διαδρομής. Σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί ο Αλυτάρχης να ορίσει διαφορετικό τρόπο που θα θεωρείται διέλευση του ΣΕΔ (πχ. διέλευση μπροστινών τροχών). Οι περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διευκρινίζονται στον συμπληρωματικό κανονισμό ή με δελτίο πληροφοριών.

**9.5** Σε κάθε ειδική δοκιμασία διαδρομή οι ποινές των ΣΕΔ θα είναι ενιαίες.

## ΑΡΘΡΟ 10 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

**10.1** Επίσημη ώρα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα

Επίσημη ώρα του αγώνα θεωρείται η ώρα του GPS + την ώρα ζώνης.

**10.2** Κάθε αυτοκίνητο πρέπει να έχει λάβει θέση στην εκκίνηση σύμφωνα με τη σειρά του, πίσω από το αυτοκίνητο που εκκινεί ώστε να είναι έτοιμο για τη δική του εκκίνηση. Αν ένα πλήρωμα δεν εμφανιστεί στο χώρο της εκκίνησης μέχρι τη στιγμή που θα κληθεί από τον κριτή και για να του ανακοινωθεί "ΕΝΑ ΛΕΠΤΟ", χάνει τη σειρά του και καλείται το επόμενο πλήρωμα. 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 πέντε λεπτά.

Η εκκίνηση των οχημάτων θα δίνεται ανά δύο (2) ή τρία (3) λεπτά, κάτι το οποίο θα αναφέρεται σαφώς στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του εκάστοτε αγώνα και θα είναι συνάρτηση του μήκους της Ειδικής Διαδρομής, και

των εκάστοτε συνθηκών κατά την κρίση του Αλυτάρχη.

Η διαδικασία θα γίνεται ξεχωριστά για την κάθε κατηγορία κλάση και δεν θα εκκινεί η επόμενη μέχρι να τερματίσει και ο τελευταίος της προηγούμενης.

10.3 Η σειρά εκκίνησης για όλες τις κατηγορίες, του Α σκέλους θα καθοριστεί με βάση την βαθμολογία επάθλου ή πρωταθλήματος για όσους συμμετέχοντες έχουν βαθμολογηθεί του προηγούμενου έτους, και για τους υπολοίπους, μετά από κλήρωση. Ο πρώτος στη Βαθμολογία ή/και κλήρωση θα έχει το δικαίωμα επιλογής για την σειρά εκκίνησης. Ο δεύτερος θα επιλέγει δεύτερος και ούτω καθ' εξής. Η σειρά εκκίνησης για όλες τις κατηγορίες, του Β σκέλους θα δίνει το δικαίωμα στον πρώτο στην κατάταξη του προηγούμενου σκέλους, να επιλέγει την σειρά που θέλει να εκκινήσει. Ο δεύτερος στην κατάταξη θα επιλέγει δεύτερος και ούτω καθ' εξής.

### Entry

Για την Ομάδα Entry τα οχήματα θα εκκινούν ένα κάθε φορά και το επόμενο θα παίρνει εκκίνηση, όταν περάσει την γραμμή τερματισμού το προηγούμενο.

Η σειρά εκκίνησης θα καθορίζεται όπως και παραπάνω όπως αναφέρεται στην παράγραφο 10.3.

10.4 Τα πληρώματα πρέπει να παρουσιάζονται στην αφητηρία μέσα στα αυτοκίνητα, φορώντας κράνη και ζώνες ασφαλείας και τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους (όπου προβλέπεται) και τα γιλέκα χρώματος ΚΟΚΚΙΝΟΥ και ο οδηγός και ο συνοδηγός. Σε αντίθετη περίπτωση αναβάλλεται η εκκίνηση για τρία (3) λεπτά και τους επιβάλλεται η ποινή για το χάσιμο μιας σειράς εκκίνησης, δηλαδή πέντε λεπτά.

10.5 Ο κριτής της αφητηρίας προσμετρά τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα που σημαίνουν την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική και ο χρόνος ξεκινά με το σήκωμα της σημαίας.

10.6 Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής διαδρομής θεωρείται ο χρόνος από τη στιγμή που δόθηκε εκκίνηση από τον αφέτη, μέχρι την στιγμή που το όχημα θα διέλθει τη γραμμή τερματισμού (flying), ενώ το πλήρωμα θα βρίσκεται στη θέση του δεμένο με τις ζώνες ασφαλείας, τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους (όπου προβλέπεται) και όλα τα είδη που χρησιμοποίησε το όχημα (ιμάντες κλειδιά κ.λπ.) θα βρίσκονται μέσα στο όχημα. Ο χρόνος θα μετριέται κατ'ελάχιστο με χρονόμετρο χειρός και ακρίβεια δευτερολέπτου με αυτόματο σύστημα καταγραφής χρόνου και ακρίβεια δευτερολέπτου. Συνιστάται η χρήση TRACKING SYSTEM (GPS) για τον πλήρη έλεγχο της πορείας του αγωνιστικού οχήματος. Μετά το τελευταίο ΣΕΔ η γραμμή τερματισμού (flying) θα πρέπει να βρίσκεται τουλάχιστον μετά από δέκα μέτρα εύκολης διαδρομής.

10.7 Επιτρέπεται η αναγνώριση της Ειδικής Διαδρομής με τα πόδια από τα πληρώματα, μέσα στο χρόνο που έχουν στη διάθεσή τους, όπως θα ορίζεται σαφώς από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του κάθε αγώνα. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ιμάντων, σημείων πρόσδεσης και όποιας άλλης βοήθειας κατά την αναγνώριση. Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της Διαδρομής κατά την αναγνώριση.

Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία Διαδρομή

10.8 Το πλήρωμα έχει το δικαίωμα να εξέλθει του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια μιας δοκιμασίας, φορώντας υποχρεωτικά το κράνος του, τα γάντια του (οδηγός και συνοδηγός), και διακριτικό φωσφορίζε ΚΟΚΚΙΝΟ γιλέκο ασφαλείας. Σε καμία περίπτωση, δεν επιτρέπεται να κινείται το αυτοκίνητο από ένα εμπόδιο σε άλλο επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα χωρίς να υπάρχουν σε αυτό τα μέλη του πληρώματος στη θέση του οδηγού και συνοδηγού, δεμένα με τις ζώνες ασφαλείας και τα κράνη δεμένα.

10.9 Κάθε αυτοκίνητο πρέπει να ολοκληρώσει την κάθε ειδική δοκιμασία χωρίς καμία εξωτερική βοήθεια. Οι επισκευές επιτρέπονται μόνο από το πλήρωμα και σε όλη τη διάρκεια της ειδικής δοκιμασίας διαδρομής μπορεί να χρησιμοποιήσει μόνο υλικά / εργαλεία / ανταλλακτικά που είχε στην εκκίνηση της δοκιμασίας διαδρομής. Σε αντίθετη περίπτωση θεωρείται ότι εγκατέλειψε την διαδρομή στο συγκεκριμένο σημείο και χρεώνεται τις ανάλογες ποινές.

10.10 Αν ένα αυτοκίνητο δεν καταφέρει να τερματίσει εντός του Μέγιστου Επιτρεπτού Χρόνου της ειδικής διαδρομής που έχει ορίσει η οργάνωση, πρέπει με τη λήξη του χρόνου αυτού να διακόψει τη προσπάθειά του και να εγκαταλείψει τη διαδρομή το συντομότερο δυνατόν από το ασφαλέστερο σημείο, ακόμη και με τη βοήθεια και της οργάνωσης αν χρειάζεται. Το αυτοκίνητο αυτό χρεώνεται με το Μέγιστο Επιτρεπόμενο Χρόνο της ειδικής συν τις ποινές των ΣΕΔ που δεν πέρασε. Η ποινή περιγράφεται στο άρθρο 11.3.

10.11 Δίνεται η ευκαιρία σε ένα αυτοκίνητο διανύοντας τον τελευταίο γύρο της Ειδικής Διαδρομής να λάβει "EXTRA" χρόνο μεγέθους 10% επί του μέγιστου Επιτρεπτού χρόνου της Ειδικής Διαδρομής προκειμένου να τερματίσει.

10.12 Αν ένα αυτοκίνητο δεν καταφέρει να τερματίσει λόγω μηχανικής βλάβης και ακινητοποιηθεί εντός της Ειδικής Διαδρομής οφείλει, εφόσον είναι δυνατόν, να τοποθετήσει το αυτοκίνητο σε σημείο που δεν εμποδίζει την διέλευση των υπολοίπων αγωνιστικών οχημάτων τοποθετώντας σε ορατό σημείο το πράσινο «OK» και το πλήρωμα να απομακρυνθεί από το όχημα και να μείνει σε ασφαλές σημείο. Εάν κανένα αυτοκίνητο μια κλάσης δεν καταφέρει να τερματίσει τότε όλα τα αυτοκίνητα στην κατάταξη χρεώνονται το άθροισμα του Μέγιστου

**Επιτρεπτού Χρόνου μαζί με τις χρονικές ποινές.**

10.13 Για κάθε δύσκολο σημείο της διαδρομής, όπου δεν υπάρχουν φυσικά σημεία αγκύρωσης, η οργάνωση μπορεί να προβλέψει τεχνητά σημεία (οχήματα κλπ). Αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλα τα πληρώματα. Με πρόταση αλυτάρχη και απόφαση αγωνοδίκη μπορεί να αντικατασταθεί κάποιο σημείο αγκύρωσης που καταστράφηκε από προηγούμενη προσπάθεια, με άλλο τεχνητό.

Ο οργανωτής επιτρέπεται να τοποθετεί ιμάντες μονούς ή ίδιου μήκους ζεύγος που στο άθροισμα τους θα έχουν πιστοποίηση για 10<sup>3</sup> τόνους σε μονή χρήση και τα ναυτικά κλειδιά να έχουν ανάγλυφη πιστοποίηση με ελάχιστη διατομή 3/4 ίντσας. Τα σημεία αγκύρωσης αυτά θα πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 3 σε κάθε σημείο.

Σε κάθε περίπτωση οι αγωνιζόμενοι θα «δέσουν» αποκλειστικά με δικιά τους ευθύνη.

10.14 Σε κάθε Ειδική Διαδρομή πρέπει να υπάρχουν, ανάλογα με το μήκος και τις δυσκολίες, Σημεία Ελέγχου Διέλευσης (ΣΕΔ), με ελάχιστο τα 2 ΣΕΔ. Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό ή με Δελτίο Πληροφοριών πριν την εκκίνηση του κάθε Σκέλους θα πρέπει να αναφέρονται αυτά τα ΣΕΔ.

**10.15 Σε περίπτωση σκασμένου ελαστικού ισχύει ότι στην παράγραφο 10.7 – αλλαγή ελαστικού με ίδια μέσα. ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΝΑ ΜΕΤΑΒΕΙ ΜΕ ΤΑ ΠΟΔΙΑ ΣΤΟ ΣΕΡΒΙΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΠΑΡΕΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΣΟ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ.**

10.16 Ο οργανωτής μπορεί να ορίσει τμήματα διαδρομής (τα οποία θα οριοθετούνται απαραίτητα με ΣΕΔ) στα οποία θα είναι υποχρεωτική η χρήση εργάτη (ακόμα και αν το όχημα θα μπορούσε να περάσει χωρίς τη βοήθεια του).

10.17 Ο Αγώνας θα διεξάγεται σε συνεχόμενη ροή, με ωράριο εκκίνησης που θα αναλύεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό **ανά λεπτά (2) λεπτά**, ενώ θα επιτρέπονται οι προσπεράσεις. Σε ειδικές περιπτώσεις το ωράριο εκκίνησης θα μπορεί να διαμορφωθεί ανάλογα μετά από απόφαση του Αγωνοδίκη και θα ανακοινώνεται με Δελτίο Πληροφοριών.

~~10.18 Δύναται ο διοργανωτής να διεξάγει χρονομετρημένες δοκιμασίες, οι οποίες θα μπορούν να έχουν χαρακτήρα κατατακτήριων. Αυτό θα διευκρινίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του κάθε ξεχωριστού αγώνα.~~

**Ειδικά για την Ομάδα Entry:**

10.19 Το κάθε πλήρωμα θα μπαίνει ένα - ένα μέσα στην Ειδική Δοκιμασία Διαδρομή. Δεν θα παίρνει εκκίνηση όχημα αν το προηγούμενο δεν έχει τερματίσει ή δεν έχει απομακρυνθεί από την Διαδρομή από την Οργάνωση.

10.20 Τα πληρώματα πρέπει να παρουσιάζονται στην αφετηρία μέσα στα αυτοκίνητα, φορώντας κράνη και ζώνες ασφαλείας και φωσφορίζε **KOKKINO** γιλέκο, **ΔΙΧΤΥΑ ΚΑΤΕΒΑΣΜΕΝΑ** αμέσως μετά την εκκίνηση του προηγούμενου πληρώματος.

**ΑΡΘΡΟ 11 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ – ΠΟΙΝΕΣ**

**11.1 Για κάθε δευτερόλεπτο του Χρόνου Διαδρομής : 1 δευτερόλεπτο. Η καθορισμένη ποινή στην ομάδα ENTRY για τα ΣΕΔ κάθε ειδικής είναι 1 λεπτό με εξαίρεση το ΣΕΔ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ που είναι 3 λεπτά.**

**Η καθορισμένη ποινή στην ομάδα WT για τα ΣΕΔ κάθε ειδικής είναι 5 λεπτά με εξαίρεση το ΣΕΔ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ που είναι 30 λεπτά.**

11.2 Ένα αυτοκίνητο που δεν περάσει το πρώτο ΣΕΔ της Διαδρομής ή δεν εκκίνησε χρεώνεται το χειρότερο χρόνο που επιτεύχθηκε συν τις ποινές όλων των ΣΕΔ της διαδρομής, συν τις ποινές μη εκκίνησης και μη τερματισμού που αντιστοιχούν σε δύο ποινές ΣΕΔ της συγκεκριμένης διαδρομής.

11.3 Κάθε αυτοκίνητο που δεν ολοκλήρωσε την Ειδική Διαδρομή χρεώνεται το χειρότερο χρόνο του πληρώματος

της ίδιας κλάσης που επιτεύχθηκε, συν τις ποινές των ΣΕΔ που δεν πέρασε συν την ποινή μη τερματισμού ~~που αντιστοιχεί σε μια ποινή ΣΕΔ της συγκεκριμένης Διαδρομής.~~

11.4 Στις ειδικές δοκιμασίες όλη η διαδρομή προσδιορίζεται από πασσάλους και κορδέλες, που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Σε περίπτωση που όχημα έχει επαφή με πάσσαλο ή κορδέλα δεν χρεώνεται ποινή το πλήρωμα. Αν όμως ένα αυτοκίνητο περάσει έξω από το όριο με τρεις ή και τέσσερις τροχούς, για οποιοδήποτε λόγο, υποχρεούται να ξαναμπει από το ίδιο ή προγενέστερο σημείο στη διαδρομή για να συνεχίσει διαφορετικά θεωρείται ότι δεν ολοκλήρωσε την ειδική διαδρομή και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές του

11.5 Ο Οργανωτής μπορεί να καθορίσει σημεία που δεν επιτρέπεται ΚΑΜΙΑ ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΟΡΙΟΥ της διαδρομής. Στα σημεία αυτά η ΠΑΡΑΜΙΚΡΗ υπέρβαση ισούται με ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ.

11.6 Οι χρόνοι εκκίνησης και τερματισμού της κάθε ειδικής διαδρομής, θα πρέπει να αναγράφονται αμέσως πριν την εκκίνηση και αμέσως μετά τον τερματισμό της κάθε διαδρομής στο ειδικό καρνέ που θα έχει παραδοθεί στο κάθε πλήρωμα, κατά την εκκίνηση της πρώτης δοκιμασίας της κάθε μέρας. Το καρνέ αυτό θα πρέπει να φυλάσσεται από το κάθε πλήρωμα με ευθύνη του πληρώματος και να παραδίδεται μετά τον τερματισμό της κάθε

μέρας στον αρμόδιο κριτή. Η απώλειά του επιφέρει αποκλεισμό.

11.7 Λόγω του ότι επιτρέπονται οι προσπεράσεις, επαφή με δόλο (πιστοποιημένη από κριτή) ώστε να προκληθεί ζημιά μεταξύ οχημάτων, μπορεί να επιφέρει ποινή μέχρι και αποκλεισμού από τον Αγώνα.

11.8 Η σειρά εκκίνησης την πρώτης Ειδικής Δοκιμασίας θα διεξάγεται κατά το άρθρο 10.1.

11.9 Ο Οργανωτής σε κάθε σκέλος υποχρεούται να καθορίζει την σειρά εκκίνησης και να ανακοινώνει το ωράριο ανάλογα με τη δυσκολία του σκέλους. Η μη χρήση ιμάντα για προστασία του δέντρου όταν δένεται ο εργάτης (είτε πρόκειται για σχοινί είτε για συρματόσχοινο), επιφέρει ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

11.10 Η μη τήρηση απόστασης ασφαλείας 2 μέτρων από το συρματόσχοινο / σχοινί κατά την διάρκεια χρήσης του εργάτη επιφέρει ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

11.11 Η μη τοποθέτηση ειδικής κουβέρτας - πατάκι επάνω στο συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη επιφέρει ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

11.12 Το σχοινί του εργάτη θα πρέπει πάντα να είναι μαζεμένο σε όλο το μήκος του στο τύμπανο πριν την εκκίνηση του οχήματος στην αρχή κάθε ειδικής δοκιμασίας και κάθε φορά που το όχημα κινείται μέσα στις δοκιμασίες χωρίς τη χρήση του εργάτη. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα από την Ειδική Διαδρομή.

11.13 Μη στερέωση διχτυών: ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα από την Ειδική Διαδρομή.

11.14 Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε δοκιμασίας: 5 λεπτά για κάθε αυτοκίνητο που περνάει μπροστά.

11.15 Απαγορεύεται στο συνοδηγό η επαφή με οποιονδήποτε τρόπο με το αυτοκίνητο, όταν αυτός βρίσκεται έξω από το κάθισμά του και το αυτοκίνητο κινείται με οποιαδήποτε ταχύτητα. Μπορεί να βοηθήσει την κίνηση του αυτοκινήτου μόνο εξ αποστάσεως με χρήση ιμάντα ή άλλου ανάλογου μέσου. Η επαφή του Συνοδηγού με το όχημα επιφέρει ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ από την συγκεκριμένη Ειδική Διαδρομή που έγινε η παράβαση.

11.16 Επαφή – βοήθεια του σχοινού του εργάτη (υπό τάση) ή και χρήση εργάτη από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος χωρίς γάντια: ποινή πέντε λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

11.17 Ένα αυτοκίνητο που δεν περάσει το πρώτο ΣΕΔ της Διαδρομής ή δεν εκκίνησε χρεώνεται το χειρότερο χρόνο που επιτεύχθηκε συν τις ποινές όλων των ΣΕΔ της διαδρομής, συν τις ποινές μη εκκίνησης και μη τερματισμού που αντιστοιχούν σε δύο ποινές ΣΕΔ της συγκεκριμένης διαδρομής.

11.18 Στις ειδικές δοκιμασίες όλη η διαδρομή προσδιορίζεται από πασσάλους και κορδέλες, που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Σε περίπτωση που όχημα έχει επαφή με πάσσαλο ή κορδέλα δεν χρεώνεται ποινή το πλήρωμα. Αν όμως ένα αυτοκίνητο περάσει έξω από το όριο με τρεις ή και τέσσερις τροχούς, για οποιοδήποτε λόγο, υποχρεούται να ξαναμπει από το ίδιο ή προγενέστερο σημείο στη διαδρομή για να συνεχίσει διαφορετικά θεωρείται ότι δεν ολοκλήρωσε την ειδική διαδρομή και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές του

11.19 Η σειρά εκκίνησης την πρώτης Ειδικής Δοκιμασίας θα διεξάγεται κατά το άρθρο 10.1.

11.20 Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας δοκιμασίας πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της δοκιμασίας δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν ολοκλήρωσαν τη δοκιμασία, λόγο της διακοπής, το χειρότερο χρόνο που επετεύχθη 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 του αγωνοδίκη. Σε περίπτωση που ο αγωνοδίκης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που επετεύχθη μπορεί να διαλέξει μεταξύ των άλλων τεσσάρων χειρότερων χρόνων, αυτόν που θα είναι κατά τη γνώμη του, 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 καλύτερος ή χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

11.21 Σε συμφωνία με το σχετικό άρθρο του Τεχνικού Κανονισμού MEGA FOUR 4x4, σε περίπτωση απώλειας καυσίμου κατά τη διάρκεια του αγώνα τότε το πλήρωμα υποχρεούται να σβήσει τον κινητήρα και να εγκαταλείψει την ειδική δοκιμασία στο συγκεκριμένο σημείο, χωρίς δυνατότητα επανεισόδου σε αυτή, λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές. Το όχημα δεν θα μπορεί να συνεχίσει σε επόμενη ειδική δοκιμασία (λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές για τις ειδικές δοκιμασίες που έχασε) μέχρι την επισκευή της διαρροής.

Σε περίπτωση που υπάρξει και δεύτερη απώλεια τότε το πλήρωμα θα αποκλείεται από τον αγώνα

**ΑΡΘΡΟ 12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ****ΑΡΘΡΟ 12 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ- ΧΩΡΟΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

12.1 Το παράβολο συμμετοχής ορίζεται στα Στοιχεία Αγώνα.

12.2 Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του διαγωνιζομένου σύμφωνα με τον ΕΑΚ.

12.3 Υποχρεωτικά τα οχήματα όλων των ομάδων πρέπει να διαθέτουν χώρο ελάχιστης διάστασης 40x40 εκατοστά και στις δύο πλευρές του οχήματος για την τοποθέτηση του αριθμού συμμετοχής.

**ΑΡΘΡΟ 13 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

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

13.2 Ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη του Αγωνοδίκη αποφασίζει πως θα λύνονται προβλήματα τα οποία θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια του αγώνα.

13.3 Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στον αγωνοδίκη (άρθρα 13 και συνέχεια ΕΑΚ).

13.4 Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτό κατόπιν πρότασης του Αλυτάρχη θα εξετάζεται από τον Αγωνοδίκη οι οποίοι είναι ο μόνος που έχει το δικαίωμα να αποφασίζει (άρθρο 11.9 ΕΑΚ).

**ΑΡΘΡΟ 14 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

14.1 Οι αγωνοδίκες, σύμφωνα με τα άρθρα 3.6 και 11.9 του ΕΑΚ έχουν το δικαίωμα με απόφασή τους, να τροποποιούν τις διατάξεις του συμπληρωματικού κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιαστούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης, θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.

14.2 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 15 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ**

~~16.1 Ο Οργανωτής θα καθορίζει τη σειρά εκκίνησης για την έναρξη του αγώνα καθώς και την πιθανή εκπεμπόμενη αλλαγή σειράς εκκίνησης κατά τη διάρκεια του αγώνα.~~

15.1 Η Οργάνωση θα εφοδιάσει κάθε οδηγό με ένα σετ από δύο πλευρικούς αριθμούς συμμετοχής που θα περιλαμβάνει την ονομασία του αγώνα, τον αριθμό συμμετοχής, **το λογότυπο της Ο.Μ.Α.Ε.**, του οργανωτή και του / των χορηγών του.

15.2 Οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει να τοποθετούνται στις δύο εμπρός πόρτες του αυτοκινήτου και να παραμένουν εκεί καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. **Θα είναι συγκεκριμένων διαστάσεων 30X30εκ. η σε πάνελ και στις δυο πλευρές του οχήματος. Σε κάθε περίπτωση ο χώρος τοποθέτησης των αριθμών συμμετοχής θα πρέπει να είναι καθαρός χωρίς αλλά αυτοκόλλητα**

15.3 Η εκκίνηση για κάθε αυτοκίνητο θα δίνεται σύμφωνα με την παρ 10.1.

15.4 Η σειρά εκκίνησης την πρώτης Ειδικής Δοκιμασίας θα καθορίζεται από το άρθρο 10.1 και επόμενα.

**ΑΡΘΡΟ 16 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ****16.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ**

16.1.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν οποιαδήποτε διαφήμιση πάνω στα αυτοκίνητα τους με τους παρακάτω όρους:

- η διαφήμιση καπνού ή προϊόντων καπνού απαγορεύεται από την ελληνική νομοθεσία
- να μην αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της ΕΠΑ.
- να μην είναι προσβλητικές,
- να μην έχουν θρησκευτικό ή πολιτικό περιεχόμενο,
- να μην εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.

16.1.2 Το κείμενο οποιασδήποτε υποχρεωτικής διαφήμισης του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται ξεκάθαρα στον συμπληρωματικό κανονισμό ή σε δελτίο πληροφοριών πριν τη λήξη συμμετοχών του αγώνα.

~~16.1.3 Απαγορεύεται η τοποθέτηση ημιδιαφανούς διαφήμισης στο πίσω παρμπρίζ.~~

**ΑΡΘΡΟ 17 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ**

17.1. Ο οργανωτής μπορεί να απαιτήσει οι συμμετέχοντες να φέρουν επιπλέον προαιρετική διαφήμιση. Εάν ένας συμμετέχων αρνηθεί αυτή τη διαφήμιση, το παράβολο συμμετοχής του δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο από το διπλάσιο.

17.2 Σε περίπτωση που η προαιρετική διαφήμιση, αφορά κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικά, καύσιμα ή λιπαντικά, ο οργανωτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον αγωνιζόμενο / συμμετέχοντα αυξημένο παράβολο συμμετοχής, εάν ο αγωνιζόμενος την αρνηθεί. Η προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται καθαρά στον συμπληρωματικό κανονισμό.

17.3 Εάν η προαιρετική διαφήμιση ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών και αντιβαίνει με τη διαφήμιση του συμμετέχοντα, ο συμμετέχων μπορεί να αρνηθεί αυτή την προαιρετική διαφήμιση χωρίς να πληρώσει επιπλέον παράβολο.

17.4 Οι συμμετέχοντες που αποδέχονται την προαιρετική διαφήμιση του Οργανωτή θα πρέπει ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ να κρατήσουν κενό τον σχετικό χώρο. Η θέση της προαιρετικής διαφήμισης είναι στα δύο μπροστινά φτερά. Οι διαστάσεις αυτής είναι 25 εκ. X 15 εκ. περίπου.

**ΑΡΘΡΟ 18 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ**

18.1 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, των Κριτών και των Εφόρων του αγώνα.

18.2 Για την ασφάλειά τους οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν κατά τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών και για όσο χρόνο συμμετέχουν και αγωνίζονται προστατευτικό κράνος και Προστατευτικό Αυχένα KAPT (ring collars) σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό.

~~18.3 Απαγορεύεται στο συνοδηγό η επαφή με οποιονδήποτε τρόπο με το αυτοκίνητο, όταν αυτός βρίσκεται έξω από το κάθισμά του και το αυτοκίνητο κινείται με οποιαδήποτε ταχύτητα. Μπορεί να βοηθήσει την κίνηση του αυτοκινήτου μόνο εξ' αποστάσεως με χρήση μάντα ή άλλου ανάλογου μέσου.~~

18.4 Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι ενδεδυμένο με παντελόνι που να καλύπτει και το σημείο του αστραγάλου. Το πλήρωμα της ομάδας WT και της Ομάδα SSV/UTV θα πρέπει να είναι ενδεδυμένο με Φόρμα Μηχανικού με επωμίδες χωρίς πιστοποίηση FIA ή φόρμα που έχει λήξει η homologation της η φόρμα οδηγού KAPT. Επιβάλλεται η χρήση παπουτσιών κλειστού τύπου που να καλύπτουν τον αστράγαλο και συνίσταται να φέρουν αντιολισθητική σόλα. Το πλήρωμα θα πρέπει να φοράει και φωσφοριζέ ΚΟΚΚΙΝΟ διακριτικό γιλέκο ασφαλείας καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

18.5 Ο συνοδηγός θα πρέπει να φοράει γάντια με πιστοποίηση CE καθ' όλη την διάρκεια της Ειδικής Διαδρομής. Σε περίπτωση που ο οδηγός εξέλθει του οχήματος θα πρέπει και εκείνος να φέρει γάντια με πιστοποίηση CE.

18.6 Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση ή αν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια του αγώνα θα επιβάλλονται οι αντίστοιχες ποινές.

18.7 Το πλήρωμα της Ομάδας WT και της Ομάδας SSV/UTV πρέπει να φέρει ασύρματη ενδοεπικοινωνία.

**18.8 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK**

18.8.1. Όλα τα οχήματα της ομάδας WT και της Ομάδα SSV/UTV πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πλαστικοποιημένο A3. Στην μια πλευρά θα είναι η λέξη «OK» γραμμένη με πράσινο χρώμα και στην πίσω όψη η λέξη «SOS» με κόκκινο χρώμα.

18.8.2. Σε περίπτωση ατυχήματος όπου απαιτείται άμεση ιατρική επέμβαση, πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να επιδειχθεί αμέσως το κόκκινο σήμα "SOS" στα επόμενα αυτοκίνητα.

18.8.3. Κάθε πλήρωμα που του επιδεικνύεται το κόκκινο SOS ή δει ένα αυτοκίνητο να έχει υποστεί σοβαρό ατύχημα όπου τα δύο μέλη του πληρώματος βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο, αλλά δεν επιδεικνύουν το κόκκινο SOS, θα πρέπει να σταματήσει αμέσως και χωρίς εξαίρεση για να δώσει βοήθεια. Επίσης θα σταματήσουν όλα τα αυτοκίνητα που ακολουθούν. Το δεύτερο αυτοκίνητο που θα φτάσει στο σημείο του ατυχήματος θα προχωρήσει για να ενημερώσει τον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο κριτή ή ΣΕΔ. Τα επόμενα αυτοκίνητα θα ανοίξουν τον δρόμο για να πλησιάσουν τα αυτοκίνητα άμεσης βοήθειας.

18.8.4. Στην περίπτωση ατυχήματος που δεν απαιτείται άμεση ιατρική βοήθεια, ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να επιδείξει καθαρά το σήμα OK στα επόμενα αυτοκίνητα.

18.8.5. Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει το αυτοκίνητο πρέπει να τοποθετήσει το σήμα OK με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολα ορατό από τους άλλους αγωνιζόμενους.

18.8.6. Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει από ένα αγώνα πρέπει να ενημερώσει για αυτή την εγκατάλειψη τους οργανωτές το συντομότερο δυνατόν, εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας.

Κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται με όλους τους παραπάνω κανόνες, θα αναφέρεται στους Αγωνοδίκες.

## ΑΡΘΡΟ 19 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ

- 19.1 Οι Ενστάσεις πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 13 και επόμενα).
- 19.2 Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται από τις 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.
- 19.3 Οι διαγωνιζόμενοι έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 15). Το παράβολο της έφεσης και ο χρόνος κατάθεσης του ορίζεται από τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 19.4 Ενστάσεις για τη διεξαγωγή του αγώνα υποβάλλονται μέχρι και 15' μετά τη λήξη του.
- 19.5 Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων υποβάλλονται μέχρι και 30' μετά την δημοσίευση των αναλυτικών προσωρινών αποτελεσμάτων όλων των συμμετεχόντων.

## ΑΡΘΡΟ 20 ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

20. Μπορεί να οργανωθεί πανηγυρική εκκίνηση για να βελτιώσει την προβολή και το ενδιαφέρον των ΜΜΕ για τον αγώνα. Η σειρά και το διάστημα εκκίνησης είναι στην ευχέρεια των Οργανωτών. Το πρόγραμμα και ο τόπος οποιασδήποτε τελετής πρέπει να αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

Όταν ένα πλήρωμα δεν είναι σε θέση να συμμετάσχει με το αυτοκίνητό του στην τελετή εκκίνησης, θα του επιτραπεί να εκκινήσει στον υπόλοιπο αγώνα της 1ης ημέρας, στον καθορισμένο του χρόνο, υπό τον όρο ότι ο Αγωνοδίκης θα ενημερωθεί στην 1η συνεδρίαση ότι θα περάσει από τον απαραίτητο τεχνικό έλεγχο. Το πλήρωμα αυτό πρέπει πάντως να συμμετάσχει στην πανηγυρική εκκίνηση, στην ώρα του και ενδεδυμένο με τον απαραίτητο ρουχισμό (φόρμα και παπούτσια).

Το παραπάνω ισχύει στην περίπτωση που η πανηγυρική εκκίνηση δεν ακολουθείται από αγώνα. Υπενθυμίζεται ότι στο αυτοκίνητο επιβαίνει ΑΥΣΤΗΡΑ επί ποινή αποκλεισμού μόνο το πλήρωμα.

## ΑΡΘΡΟ 21 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ

- 21.1 Η τελική κατάταξη θα καθοριστεί από το σύνολο των χρόνων και των ποινών που έχουν συγκεντρώσει τα διαγωνιζόμενα πληρώματα. Πρώτο θα καταταγεί το πλήρωμα με το μικρότερο χρόνο, δεύτερο το αυτοκίνητο με τον αμέσως μεγαλύτερο κ.ο.κ.
- 21.2 Σε περίπτωση ισοβαθμίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοβαθμία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, κ.λπ. Ειδικής Δοκιμασίας. Αν και πάλι δεν υπάρχει λύση τότε θα νικητής θα είναι το πλήρωμα με το μικρότερο νούμερο.
- 21.3 Η ανακοίνωση των οριστικών αποτελεσμάτων θα γίνει μετά τη λήξη του χρόνου υποβολής ενστάσεων.
- 21.4 Θα απονεμηθούν διπλά κύπελλα στο πρώτο πλήρωμα κάθε ομάδας και διπλά κύπελλα στα τρία πρώτα πληρώματα κάθε κλάσης. Ο οργανωτής έχει δικαίωμα να απονέμει και παραπάνω κύπελλα σύμφωνα με την κρίση του.
- 21.5 Για να καθοριστεί η τελική κατάταξη θα πρέπει το πλήρωμα να έχει ολοκληρώσει το 60% του συνόλου των ΣΕΔ πριν εγκαταλείψει οριστικά και θα λάβει όλες τις υπόλοιπες ποινές για τον καθορισμό της τελικής κατάταξης. Πληρώματα που δεν ολοκληρώνουν τον στόχο του 60% θα κατατάσσονται ως εγκαταλείψαντες. Εάν από το γινόμενο του 60% επί του αριθμού των ΣΕΔ προκύπτει μη ακέραιος αριθμός τότε < του 0,5 στρογγυλοποιείται στην προηγούμενη ακέραια μονάδα ενώ > του 0,6 στην παραπάνω ακέραια μονάδα.

## ΑΡΘΡΟ 22 Χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Park Ferme)

- 22.1. Ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στις Ειδικές Δοκιμασίες δεν θεωρείται χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης (Park Ferme).
- 22.2. Ο χώρος της αφετηρίας της ΚΛΑΣΗΣ WT σε περίπτωση προσωρινής διακοπής του αγώνα θεωρείται χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης (Park Ferme).
- 22.3. Ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στα Σκέλη του αγώνα δεν θεωρείται χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης (Park Ferme).

## ΑΡΘΡΟ 22 ΑΠΟΝΟΜΗ

- 22.1 Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σε τόπο και χρόνο που θα αναφέρεται στα Στοιχεία Αγώνα.

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

#### ΑΡΘΡΟ 23 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

25.1 Για την κατάρτιση του κανονισμού αυτού λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί.

Συγκεκριμένα ο κανονισμός αυτός συντάχτηκε για να καλύψει ανάγκες των Ελληνικών αγώνων όπως αυτό προβλέπεται από τον Διεθνή Αθλητικό Κανονισμό της FIA, άρθρο 1.8 **“Each ASN may draw up its own National Competition rules which must be made available to the FIA.”** και τον ψηφισμένο Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ).

Ο παρόν Γενικός Κανονισμός ψηφίστηκε από την Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδας που πραγματοποιήθηκε την 28 Φεβρουαρίου 2026 και ισχύει μέχρι ανακλήσεως του.