

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ**

**ΚΥΠΕΛΛΟΥ ENDURO**

**2008**

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ**<sub>[D.S.1]</sub>**Άρθρο 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ****1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ**

Μετά από έγκριση της ΕΘ.Ε.Α., η Λέσχη που αναφέρεται στα Στοιχεία του Αγώνα διοργανώνει Αγώνα του Επάθλου Enduro 2007 σε διαδρομή, όπως αυτή περιγράφεται στο Βιβλίο Διαδρομής (Road Book), που θα δοθεί στα πληρώματα όπως προβλέπουν τα Στοιχεία του Αγώνα.

**1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Όπως αναφέρεται στα Στοιχεία του Αγώνα.

**1.3 ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ**

Όπως αναφέρεται στα Στοιχεία του Αγώνα.

**1.4** Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με τον παρόντα Γενικό & Ειδικό Κανονισμό και τα παραρτήματά του και με βάση τις διατάξεις του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα. **Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να τηρείται ο ΚΟΚ.**

**Η ΕΛΠΑ/ΕΘΕΑ, 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 Enduro** είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΘΕΑ. Έχει μήκος ανά Σκέλος από 10χλμ μέχρι και 250χλμ και συνολικό μήκος από 30χλμ έως 500χλμ. Η διάρκειά του πρέπει να είναι από 1 έως και 2 ημέρες. Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός). Ο αγώνας περιλαμβάνει Ειδικές Δοκιμασίες και Απλές Διαδρομές. Σε κάθε σκέλος του αγώνα πρέπει να διεξάγονται από 1 έως και 6 Ειδικές Δοκιμασίες.

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

**2.3** Οι **Απλές Διαδρομές (ΑΔ)** διεξάγονται σε χωματόδρομους κακής βατότητας ή εντελώς εκτός δρόμου με καθορισμένη Μέση Ωριαία Ταχύτητα. Οι ΑΔ μπορεί να περιλαμβάνουν τμήματα ασφάλτου με μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό το 20% των συνολικών χιλιομέτρων των απλών διαδρομών.

**2.4** 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.

**2.5** 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.

**2.6** Αν ο οργανωτής θέλει, μπορεί να κάνει 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.

**2.7** Οι απλές διαδρομές θα γίνονται με καθορισμένη μέση ωριαία ταχύτητα.

**2.8** Το μήκος μιας Ειδικής Δοκιμασίας μπορεί να είναι από 100 μέτρα έως 3 χιλιόμετρα.

**2.9** 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 και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική ΜΩΤ. πέραν των 50 χιλιομέτρων. Μπορεί, όμως, ο οργανωτής να σχεδιάσει μια Απλή ή/και μία Ειδική Διαδρομή νυχτερινή με τη προϋπόθεση ότι όλα τα αυτοκίνητα θα εκκινήσουν τις διαδρομές αυτές αφού έχει πέσει το σκοτάδι.

Οι οργανωτές παροτρύνονται να σχεδιάζουν διαδρομές τέτοιου επιπέδου δυσκολίας που η μέγιστη δυνατή Μ.Ω.Τ. να μην ξεπερνά τα 35 χιλιόμετρα κατά το δυνατόν.

**2.10** Μετά από διάρκεια οδήγησης μεταξύ 12 και 20 ωρών είναι υποχρεωτική μια ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 8 ωρών.

**2.11** Ένας Αγώνας Enduro μπορεί να εγγραφεί στο Εθνικό αγωνιστικό ημερολόγιο από την ΕΘΕΑ. Κάθε τροποποίηση που δεν συμφωνεί με τους αγωνιστικούς και τεχνικούς κανονισμούς της ΕΘΕΑ πρέπει να έχει ειδική έγκριση από την ΕΘΕΑ. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις πρέπει να εμφανίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό με έντονα γράμματα (**bold**).

**2.12** Για τους αγώνες που προσμετρούν στο Κύπελλο Enduro δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στα άρθρα 2, 3 και 13<sup>[D.S.2]</sup>.

### 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 (Road Book)**: Βιβλίο της διαδρομής όπου περιγράφεται λεπτομερώς η διαδρομή του αγώνα με σχήματα ή και χάρτες.

— **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 τουλάχιστον 8 ωρών. Μεταξύ του τέλους της τελευταίας διαδρομής του σκέλους και της εισόδου σε καταυλισμό (Βίνουα), 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. Τη στιγμή που ξεπερνιέται ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης ο σταθμός θεωρείται κλειστός για τον συγκεκριμένο αγωνιζόμενο.
- **Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Ειδικής:** Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε όχημα για την ολοκλήρωση κάθε Ειδικής Διαδρομής του αγώνα.
- **Δελτίο Πληροφοριών :** Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Ειδικού 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.
- **Βίνουα:** 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 βίνουα 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 Βίνουα, 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 Βίνουα:
  - Πρώτη παράβαση : Πρόστιμο το 50% της συμμετοχής.
  - Δεύτερη παράβαση : Καθορισμένη ποινή.
  - Τρίτη παράβαση : Αποκλεισμός.
- **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:** 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 Enduro. 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.

— **Αποκλεισμός:** Η ποινή του αποκλεισμού από τον αγώνα επιβάλλεται, μετά από απόφαση των Αγωνοδικών και του Αλυτάρχη, για σοβαρή παράβαση των κανονισμών. Η ποινή αυτή μπορεί να προβλέπεται από τον Κανονισμό για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους Αγωνοδίκους μέσα στον κύκλο των εξουσιών τους.

## **ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

Ένας Αγώνας Enduro διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό
- Τις εγκυκλίους της ΕΘ.Ε.Α
- Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό και τα Παραρτήματά του
- Τον Ειδικό Κανονισμό, αν υπάρχει για το συγκεκριμένο αγώνα.
- Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα

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

**4.2** Κάθε τροποποίηση ή πρόσθετη πληροφόρηση θα ανακοινώνεται με χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα δελτία πληροφοριών που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του Ειδικού 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 παρουσίασης στον έλεγχο εξακρίβωσης κλπ).

## **ΑΡΘΡΟ 5 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**

**5.1** Οι Αγώνες Enduro δέχονται συμμετοχές αυτοκινήτων εκτός δρόμου με επίσημη άδεια κυκλοφορίας, ασφάλιση, κίνηση στους 4 τροχούς μόνιμη ή κατ' επιλογήν, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους 3,5 τόνων. Αυτά τα αυτοκίνητα μπορούν να έχουν μέγιστο έξη (6) τροχούς και πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς και τους κάτωθι κανονισμούς:

### **5.2 Γενικά.**

**5.2.1** Να είναι είτε αυτοκίνητα κλειστού τύπου χωρίς να είναι υποχρεωτικό το roll bar ή το roll cage είτε αυτοκίνητα ανοιχτού τύπου (με υφασμάτινη ή πλαστική οροφή) στα οποία είναι υποχρεωτικό το roll bar στην περίπτωση που δεν υπάρχει αψίδα προστασίας του πληρώματος εκ κατασκευής.

**5.2.2** Να έχουν τουλάχιστον δύο εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας τριών ή περισσότερων σημείων για τον οδηγό και το συνοδηγό.

**5.2.3** Να είναι εφοδιασμένα με έναν πυροσβεστήρα, με πυροσβεστικό υλικό AFFF ή σκόνη, συνολικής χωρητικότητας τουλάχιστον δύο κιλών. Ο πυροσβεστήρας πρέπει να είναι στερεωμένος ασφαλώς και σε προσιτό σημείο από τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος δεμένο με τη ζώνη ασφαλείας.

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

**5.2.5** Να έχουν μία πυξίδα.

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

**5.2.7** 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.

**5.2.8** 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. Για να μετρήσει μια κατηγορία θα πρέπει να εκκινήσουν τουλάχιστον 8 αυτοκίνητα.

## **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 φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών 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 ΕΘΕΑ. Οι Αγωνιστικές Άδειες είναι υποχρεωτικές για όλα τα μέλη του πληρώματος. Όποιος δεν είναι κάτοχος αγωνιστικής αδειας ετήσιας τύπου C 4X4 μπορεί να βγάλει άδεια μιας ημέρας στη Γραμματεία του αγώνα κατά τον Διοικητικό Έλεγχο προσκομίζοντας το δίπλωμα οδήγησης.

**6.3** Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου ή πληρώματος χωρίς να είναι υποχρεωμένη να αιτιολογήσει τους λόγους της άρνησής της. Εντούτοις πρέπει να κοινοποιήσει στην ΕΘΕΑ τους λόγους της μη αποδοχής της εγγραφής του διαγωνιζόμενου.

**6.4** Το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1 συνοδηγό – πλοηγό.

**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 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 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 ΕΘΕΑ 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 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 διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:

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

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.

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, ο οποίος θα είναι γενικής μορφής (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ κλπ.)

Εάν μετά τον έλεγχο κάποιο όχημα βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή τους κανονισμούς ασφαλείας, ο Αλυτάρχης 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.

**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.

**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 τη παίρνει ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών 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.

## **ΑΡΘΡΟ 9 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ**

**9.1** Η Οργανωτική Επιτροπή θα εφοδιάσει κάθε πλήρωμα με τουλάχιστον δύο αριθμούς συμμετοχής.

**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 ολικώς 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 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ**

**10.1** Οι αγωνιζόμενοι υποχρεούνται να υπακούν 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.

Αν ένα όχημα κινείται ταχύτερα από ένα άλλο, το αργότερο όχημα υποχρεούται να επιτρέψει στο γρηγορότερο να προσπεράσει, αν και όποτε ο δρόμος το επιτρέψει.

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

Οι αγωνιζόμενοι δεν επιτρέπεται να καταναλώνουν αλκοόλ κατά τη διάρκεια του αγώνα.

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

**10.2.1** Η οργάνωση είναι υπεύθυνη για τη δημιουργία και την εκκένωση της περιοχής ασφαλείας από τους θεατές κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη. Οι αγωνιζόμενοι, παρ' όλα αυτά, πρέπει να φροντίζουν και αυτοί για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.

**10.2.2** 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.

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

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

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

**10.3** 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.

**10.4** Ο Αλυτάρχης μπορεί να τιμωρήσει ένα πλήρωμα εάν σταματήσει χωρίς λόγο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

**10.5** Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει να τηρούν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ.

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 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.

**10.6** 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.

**10.7** 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.

**10.8** Κατά τη διεξαγωγή του αγώνα, αν χρειαστεί, θα υπάρχει και Νεκρός Χρόνος. Θα δίνεται από τον κριτή ή τον 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).

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

**10.10** 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.

**10.11 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 11 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)**

**11.1** Σε κάθε πλήρωμα παραδίδεται κατά την εκκίνηση ένα βιβλιάριο χρονομετρήσεων (καρνέ) και ελέγχου διέλευσης. 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.

**11.2** Το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για τις εγγραφές στο βιβλιάριό 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.

**11.3** 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 μπλε φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές. Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπλε 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 13.

**11.4** 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.

**11.5** 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 διαγωνιζομένου 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.

**11.6** 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.

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

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

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

**11.10** 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.

**11.11** 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.

**11.12** 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.

**11.13** 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.

**11.14** Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει τις ποινές του άρθρου 13.

**11.15** 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.

**11.16** Στη περίπτωση που μετά το τέλος μιας Απλής Διαδρομής ακολουθεί Ειδική Δοκιμασία τότε:

**11.16.1** Το ΣΕΧ τερματισμού της απλής και το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής ενοποιούνται σε ένα. Το ΣΕΧ τερματισμού της Ειδικής και το ΣΕΧ εκκίνησης της επόμενης Απλής ενοποιούνται σε ένα.

**11.16.2** Μετά το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής και σε απόσταση 30 έως 150 μέτρων υπάρχει η Αφειρηία της Ειδικής που σημαίνεται με πινακίδα σημαίας εκκίνησης, **υποχρεωτική**.

**11.16.3** Πριν το ΣΕΧ τερματισμού υπάρχουν δύο πινακίδες. Μία πινακίδα με κόκκινη καρδ σημαία που είναι το σημείο Τερματισμού της Ειδικής, **υποχρεωτική** και 10 μέτρα μετά από αυτήν πινακίδα STOP, όπου σταματούν τα αυτοκίνητα για να γραφούν στα καρτέ οι χρόνοι της Ειδικής, **προαιρετική**. Η πινακίδα STOP τοποθετείται πριν την κίτρινη προειδοποιητική πινακίδα του ΣΕΧ.

**11.16.4** Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της Απλής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφεταιρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρνέ τους στο κριτή για να πάρουν εκκίνηση, μόλις κληθούν από αυτόν, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12.

**11.16.5** Και τα ενοποιημένα ΣΕΧ καθώς και ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στο ΣΕΧ Αφεταιρίας και στην Αφεταιρία 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.

**11.17** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) θα σημειώνονται με τις παρακάτω πινακίδες: Κίτρινη πινακίδα με σφραγίδα (αρχή περιοχής), **προαιρετική**. Σε απόσταση 25m περίπου από την κίτρινη πινακίδα, πινακίδα κόκκινη με σφραγίδα (σταθμός διέλευσης), **υποχρεωτική**. Τέλος, σε απόσταση 25 m πιο πέρα θα βρίσκεται η μπεζ πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές (τέλος περιοχής), **προαιρετική**.

**11.18** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) είναι άγνωστοι και δε σημειώνονται στο road book.

**11.19** Η ζώνη εκκίνησης - τερματισμού σηματοδοτείται με ταμπέλες που αναγράφουν «ΕΚΚΙΝΗΣΗ» - «ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ».

**11.20** Οι ζώνες εκκίνησης - τερματισμού θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme).

**11.21** Για τη περίπτωση σκασμένου ελαστικού δίνεται από τον κριτή επιπλέον, από τους προβλεπόμενους, χρόνος 10 λεπτών για την εκκίνηση από το ΣΕΧ ή την Αφεταιρία Ειδικής.

## **ΑΡΘΡΟ 12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ**

**12.1** Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής δοκιμασίας θεωρείται ο χρόνος από την είσοδο του αυτοκινήτου<sup>[D.S.4]</sup> στην ειδική, μέχρι την στιγμή που το αυτοκίνητο θα περάσει από το σημείο χρονομέτρησης (Flying) της Ειδικής. Ο χρόνος θα μετρείται με χρονόμετρο χειρός και ακρίβεια δευτερολέπτου.

**12.2** Σαν σειρά εκκίνησης της ειδικής δοκιμασίας ορίζεται η σειρά άφιξης του οχήματος στο ΣΕΧ τερματισμού της προηγούμενης απλής. Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της Απλής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφεταιρία 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 13.3.

**12.3** Η είσοδος κάθε οχήματος στην Ειδική γίνεται αφού ελευθερωθεί η διαδρομή από το προηγούμενο όχημα.

**12.4** Ο κριτής της αφεταιρίας 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 τον κριτή 10 λεπτά χρόνος για να πάρει νέα εκκίνηση και αν δεν τα καταφέρει θεωρείται ότι παρέκαμψε την Ειδική με την ανάλογη ποινή.

**12.5** 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.

**12.6** Σε όλες τις Ειδικές Δοκιμασίες υπάρχει δρόμος παράκαμψης που οριοθετείται με συμπληρωματικό road book που δίνεται από το ΣΕΧ Αφεταιρίας της Ειδικής. Αν ένα πλήρωμα θέλει να παρακάμψει την Ειδική, όταν έρθει η σειρά του να εκκινήσει την Ειδική το δηλώνει στο κριτή της Αφεταιρίας 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 παρακάμπτεται.

**12.7** Για κάθε Ε.Δ. θα υπάρχει συγκεκριμένος ιδανικός χρόνος τέλεσης, ο οποίος και θα αναφέρεται στο road book. 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. 12.6) να πάρει εκκίνηση της επόμενης διαδρομής.

**12.8** Επιτρέπεται η αναγνώριση της Ειδικής Δοκιμασίας από τα πληρώματα 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.

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

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

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

Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία

**12.9** 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 βγεί έξω από τους πασσάλους / κορδέλες είναι εκτός διαδρομής και χρεώνεται με την ανάλογη ποινή<sup>[D.S.5]</sup> (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.

**12.10** 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.

**12.11** 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<sup>[D.S.6]</sup>.

**12.12** 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.

**12.13** 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.

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

## **ΑΡΘΡΟ 13 ΠΟΙΝΕΣ**

### **13.1 Απλές διαδρομές**

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

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

**13.1.3** Μη εκκίνηση Απλής Διαδρομής: Ποινή η ΜΕΠ.<sup>[D.S.7]</sup>

**13.2 Ειδικές Δοκιμασίες**

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

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

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

**13.2.4** Αδυναμία Ολοκλήρωσης της Ειδικής: 30 λεπτά.<sup>[D.S.10]</sup>

**13.2.5** Παράκαμψη της Ειδικής: 45 λεπτά.<sup>[D.S.11]</sup>

**13.3 Ειδικές Ποινές**

**13.3.1** Μέγιστη Επιβαλλόμενη Ποινή (ΜΕΠ): 45 λεπτά.

**13.3.2** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε απλή (ΣΕΧ): Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ.<sup>[D.S.12]</sup>

**13.3.3** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε σκέλος: Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ.<sup>[D.S.13]</sup>

**13.3.4** Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για τον αγώνα (περισσότερα σκέλη): Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ.<sup>[D.S.14]</sup>

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

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

**13.3.7** Μη χρήση κουβέρτας – πατάκι στο συρματοσχοινο: 30 λεπτά.

**13.3.8** Για κάθε σφραγίδα ΣΕΔ που λείπει: 30 λεπτά.

**13.3.9** Είσοδος στο ΣΕΔ από την αντίθετη μεριά: 30 λεπτά.

**13.3.10** Είσοδος στο ΣΕΧ από την αντίθετη μεριά: 30 λεπτά.

**13.3.11** Για παραβάσεις του ΚΟΚ: αποκλεισμός.

**13.3.12** Μη χρήση κράνους από το πλήρωμα στις Ειδικές: αποκλεισμός

**13.3.13** Μη χρήση ζώνης ασφαλείας από το πλήρωμα καθ' όλο τον αγώνα: αποκλεισμός.

**13.3.14** 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.

**13.3.15** Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατών 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 του Αλυτάρχη. Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί 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 χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

**13.3.16** Οι ποινές 13.2.1, 13.2.2, 13.2.3 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 13.2.2, 13.2.3, 13.2.4 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 13.3.2, 13.3.3, 13.3.4, 13.3.5, 13.3.6, 13.3.7, 13.3.8, 13.3.9, 13.3.10, 13.3.15 προστίθενται στις ποινές 13.1 και 13.2.

**ΑΡΘΡΟ 14 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ**

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

**14.2** 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).

**14.3** 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.

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

## **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 τουλάχιστον 10 ωρών 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 1 ώρα θα αποκλείεται από τον αγώνα (βλέπε άρθρο 10).

**15.4** Μόλις σταθμεύσουν τα οχήματα στον ειδικό χώρο στάθμευσης τα πληρώματα 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-μπριζ 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 εκκίνησης 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 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

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

**16.2** Ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών αποφασίζει πως θα λύνονται προβλήματα τα οποία θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια του αγώνα.

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

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

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

## **ΑΡΘΡΟ 17 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

**17.1** 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.

**17.2** 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 18 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ**

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

**18.2** Το περιεχόμενό της να μην αντιβαίνει στους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και στις διατάξεις της ΕΘ.Ε.Α..

**18.3** Να μην προσβάλλει τα χρηστά ήθη και έθιμα.

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

**18.5** 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).

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

**18.7** 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.

## **ΑΡΘΡΟ 19 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ**

**19.1** 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.

**19.2** Για την ασφάλειά τους οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν καθ' όλη τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών 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.

## **ΑΡΘΡΟ 20 ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ**

**20.1** 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 21 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ**

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

**21.2** Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται στο δωπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής. 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.

**21.3** Οι διαγωνιζόμενοι έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 181). Το παράβολο της έφεσης είναι ίσο με το τριπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής, καταβάλλεται δε με την υποβολή της πρόθεσης άσκησης έφεσης και για την επιστροφή ή όχι του χρηματικού ποσού ισχύει ό,τι αναφέρεται στο άρθρο 183 του ΕΑΚ.

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

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

## **ΑΡΘΡΟ 22 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ**

**22.1** 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.

**22.2** Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία. 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 ο Συμπληρωματικός Κανονισμός για την ισοπαλία. Ο κανονισμός αυτός μπορεί να εφαρμοσθεί σε κάθε στιγμή του αγώνα.

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

**22.3** Θα απονεμηθούν κύπελλα στα τρία πρώτα πληρώματα (οδηγούς και συνοδηγούς) κάθε κατηγορίας.

**22.4** Ο διοργανωτής μπορεί να απονεμίσει επιπλέον έπαθλα κατά την κρίση του. Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προβλέπει τα επιπλέον κύπελλα που θα δώσει ο διοργανωτής.

### **ΑΡΘΡΟ 23 ΑΠΟΝΟΜΗ**

**23.1** Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σε χρόνο και τόπο που θα ανακοινωθεί από την Οργάνωση και θα αναφέρεται στη προκήρυξη του αγώνα.

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