

**ΓΕΝΙΚΟΣ & ΕΙΔΙΚΟΣ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ ΑΝΤΟΧΗΣ
ΕΠΑΘΛΟ 2006**

4ο 24 Ωρες 4x4

ΟΡΓΑΝΩΤΗΣ ΛΕΣΧΗ 4x4 ΕΚΑΛΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΓΩΝΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Παράβολο συμμετοχής	235 €
Άδεια αγωνιζόμενου	Ετήσια 80€ Ημερήσια 20€
Έναρξη συμμετοχών	Δευτέρα 17 Απριλίου 2006
Λήξη συμμετοχών	Τρίτη 16 Μαΐου 2006
Δήλωση στοιχείων πληρώματος έως	19/5/06 Κατά την προσέλευση στον Τ.Ελεγχο
Διοικητικός & Τεχνικός Έλεγχος	19/5/06 Από 16.00 έως 19.00
Ενημέρωση αγωνιζομένων	20/5/06 09.00 Στην Εκκίνηση
Διανομή Road Book	20/5/06 08 30 στον χώρο της εκκίνησης
Δημοσίευση πίνακα εκκινούντων	19/5/06 21.00 Λ.Διονύσου 5
Εκκίνηση	20/5/06 Θα ανακοινωθεί
Τερματισμός	21/5/06 Θα ανακοινωθεί
Προσωρινά αποτελέσματα	21/5/06 Μία ώρα μετά τον Τερματισμό
Επίσημα αποτελέσματα	20 ώρες μετά την ανακοίνωσή τους στα forum
Απονομή	Τόπος και ώρα θα ανακοινωθούν
Όριο συμμετοχών	50 οχήματα

ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Συνολικό μήκος	TBA χλμ.
Τμήμα Διαδρομής 1	TBA
Τμήμα Διαδρομής 2	
Τμήμα Διαδρομής 3	
Τμήμα Διαδρομής 4	
Τμήμα Διαδρομής 5	TBA.
Ποσοστό ασφάλτου	12%

Η διαδρομή είναι κοινή για όλες τις κατηγορίες και αποτελείται από δύσβατους δασικούς, βοηθητικούς αγροτικούς δρόμους και σε κάποια σημεία κινείται εντελώς εκτός δρόμου.

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Η γραμματεία του αγώνα θα βρίσκεται στα γραφεία της Λέσχης Εκάλης μέχρι 19/5/2006 21.00 και στο χώρο της εκκίνησης από 20/5/2006 08:00 και μέχρι τη λήξη της εκκίνησης. Κατά την διάρκεια του αγώνα στο τηλ 6972-425999 και 6978-165236 μέχρι τον τερματισμό. Στο επόμενο διάστημα και μέχρι την απονομή στα γραφεία της Λέσχης.. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή επαφή με τη Γραμματεία του αγώνα για να παραλαμβάνουν τα δελτία πληροφοριών.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ

Στη γραμματεία του αγώνα

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Στη γραμματεία του αγώνα

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΑ

- Δεκτές Κατηγορίες Αυτοκινήτων: Normal, Open.
- Δεκτές Κατηγορίες Μοτοσικλετών: Καμία.
- Οι Αγωνιστικές Άδειες είναι υποχρεωτικές για όλα τα μέλη του πληρώματος. Όποιος δεν είναι κάτοχος αγωνιστικής άδειας ετήσιας τύπου C 4x4 μπορεί να βγάλει άδεια μιας ημέρας στη Γραμματεία του αγώνα κατά τον Διοικητικό Έλεγχο προσκομίζοντας το δίπλωμα οδήγησης.
- Ο αγώνας έχει 1 Σκέλη (ΣΚ).
- Ο αγώνας έχει 5 Τμήματα Διαδρομής (ΤΔ).
- Ο αγώνας έχει 5 έως 6 Σημεία Χρονομέτρησης (ΣΧ) ως εξής:
ΣΚ1: ΤΔ1 – ΣΧ1 & ΣΧ2, ΤΔ2 – ΣΧ3,
ΤΔ3 – ΣΧ4 , ΤΔ4 – ΣΧ5 ΤΔ5-ΣΧ6
- Τα Σημεία Χρονομέτρησης του αγώνα είναι Κρυφά / Σε Περιοχή Μέτρησης.
- Επιτρέπεται η προάφιξη στον τερματισμό του αγώνα.
- Ο χώρος ανασυγκροτήσεων του αγώνα θεωρείται Parc Ferme.(Δεν υφίσταται)
- Ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στα Σκέλη του αγώνα θεωρείται Βίνουας (Δεν υφίσταται.)
- Ο αγώνας θεωρείται «Ανοικτός» για βοήθεια και επισκευές.
- Επιτρέπεται η ρυμούλκηση αυτοκινήτου στον αγώνα από άλλον αγωνιζόμενο
 - α. Για επαναφορά αγωνιζομένου στον δρόμο
 - β. Απελευθέρωση διαδρομής
 - γ. Επίσης επιτρέπεται η ρυμούλκησης αυτοκινήτου που έχει ακινητοποιηθεί από βλάβη μέχρι σημείου όπου είναι εφικτή η παραλαβή του αυτοκινήτου από Οδική Βοήθεια.
- Ποινή για κάθε σφραγίδα ΣΕΔ που λείπει: 60 λεπτά.
- Μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση ανά Τμήμα Διαδρομής 45 λεπτά.
- Συνολική μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση ανά Σκέλος: .2 ώρες
- Συνολική μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση στον αγώνα: 2 ώρες.
- Καθορισμένη Ποινή για ο χρόνος του πιο αργού στην κατηγορία του + 1 ώρα
- Υπάρχει Ειδικός Κανονισμός για τον αγώνα
- Ελάχιστη αυτονομία 180 χλμ..
- Η σειρά εκκίνησης θα είναι σύμφωνα με την ΜΙΚΤΗ Γενική Κατάταξη του Επάθλου..
- Η εκκίνηση στα πληρώματα θα δίνεται ανά 1 λεπτό.
- Σημείο ρύθμισης οδομέτρων στο παραδρομο της Ε.Ο εμπρός από τα Γραφεία της ΚΕΔΟ Α.Ε LAND ROVER.
- Η ασφαλιστική κάλυψη και τα ποσά είναι αυτά που αναφέρονται στην Εγκύκλιο 5 του βιβλίου της χρονιάς της ΕΘΕΑ.
- Τα οχήματα πρέπει να παρουσιασθούν στον χώρο της αφετηρίας μέχρι τις/2006 2006, αλλιώς ο οργανωτής μπορεί να συμπληρώσει τη θέση του οχήματος με άλλο που θα υπάρχει στο χώρο της Γραμματείας και να μην επιτρέψει

την εκκίνηση. Σε αυτή την περίπτωση θεωρείται ότι το πλήρωμα δεν εμφανίσθηκε στην εκκίνηση και αποκλείεται από τον αγώνα.

- Σε περίπτωση ισοπαλίας που δεν μπορεί να κριθεί βάσει του άρθρου 27 θα γίνει έλεγχος επί των αποτελεσμάτων και νικητής θα είναι εκείνος ο οποίος έχει φάει ποινή πιο αργά.

Άρθρο 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Μετά από έγκριση της ΕΘ.Ε.Α., η Λέσχη 4x4 Εκάλη διοργανώνει το 2ο Αγώνα του Επάθλου Αντοχής 2006 στην ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Πελοποννήσου σε διαδρομή, όπως αυτή περιγράφεται στο Βιβλίο Διαδρομής Road Book, που θα δοθεί στα πληρώματα όπως προβλέπουν τα στοιχεία του αγώνα. Η γενική κατεύθυνση της διαδρομής θα ανακοινωθεί στις 19/5/2006.

1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος Παναγιώτης Δημόπουλος

Μέλη Μαλεβίτης Δημήτρης Δημητριάδης Νικόλαος

1.3 ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΑΙΔΙΑΣ

Αλυτάρχης Αλέκος Αποστολίδης

Αγωνοδίκης Παναγιώτης Μήλας Μανιάτης Στάθης

Τεχνικός Έφορος

Υπεύθυνοι Ασφαλείας Παναγιώτης Δημόπουλος , Μακρογκίκας Στέλιος

Υπεύθυνος Τύπου Θα ανακοινωθεί με Δελτίο πληροφοριών

Υπεύθυνος Κριτών Ανδρέας Γιαταγάνας

Γραμματεία Χριστίνα Τριανταφυλλίδου

Αποτελέσματα Σαράντης Αποστολίδης

Ιατρός του Αγώνα Ματθαίος Απόδιακος

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

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

ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1 Ο Αγώνας Αντοχής είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΘΕΑ. Έχει μήκος ανά Σκέλος από 100χλμ μέχρι και 1000χλμ και συνολικό μήκος από 350χλμ έως 2.500χλμ. Η διάρκειά του πρέπει να είναι από 1 έως και 4 ημέρες. Το μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό διαδρομής που διεξάγεται σε άσφαλτο, είναι 25% των συνολικών χιλιομέτρων της διαδρομής. Το

υπόλοιπο ποσοστό πρέπει να διεξάγεται σε χωματόδρομους κακής βατότητας ή εντελώς εκτός δρόμου.

Ο **24ωρος** είναι αγώνας αντοχής που έχει διάρκεια 24 ωρών, συνολικό μήκος διαδρομής από 400χλμ έως 1000χλμ, το μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό διαδρομής που διεξάγεται σε άσφαλτο είναι 30% των συνολικών χιλιομέτρων της διαδρομής και περιλαμβάνει υποχρεωτικά μια ανασυγκρότηση στο μέσον περίπου της διαδρομής διάρκειας τουλάχιστον 1 και μέχρι 2 ώρες.

Ο αγώνας αντοχής δεν είναι αγώνας Enduro ή Trial και ούτε μπορεί να τους αντικαταστήσει. Είναι αγώνας αντοχής και προσανατολισμού στα πρότυπα των διεθνών αγώνων Cross-Country Rally που διεξάγεται με καθορισμένες Μ.Ω.Τ.

2.2 Αν ο οργανωτής θέλει, μπορεί να κάνει διαφορετική διαδρομή, ανάλογα των ικανοτήτων των ομάδων οχημάτων που λαμβάνουν μέρος. Σε τέτοια περίπτωση, πρέπει να σχεδιάσει διαφορετικό δρομοβιβλίο για κάθε διαδρομή ή/και κατηγορία οχήματος.

2.3 Η διαδρομή θα γίνεται με καθορισμένη μέση ωριαία ταχύτητα και θα μπορεί να χωρίζεται σε «σκέλη», που θα αποτελούνται από μια ή περισσότερες χρονομετρημένες διαδρομές, οι οποίες μπορούν να συνδέονται μεταξύ τους με απλές διαδρομές, οι οποίες μπορούν να είναι και ασφάλτινες μέχρι του ορίου του άρθρου 2.1.

2.4 Το ελάχιστο μήκος μιας χρονομετρημένης διαδρομής θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο των 10χλμ αν σε αυτή υπάρχει ένα σημείο μέτρησης και μεγαλύτερο των 20χλμ αν σε αυτή υπάρχουν περισσότερα σημεία μέτρησης.

2.5 Η επιλογή των διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας εκτός αν ο αγώνας έχει χαρακτηριστεί νυκτερινός ή αγώνας 24ωρος και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική ΜΩΤ. πέραν των 50 χιλιομέτρων.

Οι οργανωτές παροτρύνονται να σχεδιάζουν διαδρομές τέτοιου επιπέδου δυσκολίας που η μέγιστη δυνατή Μ.Ω.Τ. να μην ξεπερνά τα 38 χιλιόμετρα κατά το δυνατόν. Αν αναγκαστικά πρέπει να χρησιμοποιήσουν κάποια μεγάλη διαδρομή που πιθανόν, ικανός αγωνιζόμενος μπορεί να ξεπεράσει τα 50 χιλιόμετρα Μ.Ω.Τ. συνολικά, θα πρέπει η διαδρομή αυτή να γίνει απλή, ή να τοποθετήσει ΣΕΔ που θα ελέγχουν ότι τα πληρώματα δεν θα υπερβούνε το όριο αυτό.

2.6 Μετά από διάρκεια οδήγησης μεταξύ 12 και 20 ωρών είναι υποχρεωτική μια ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 8 ωρών, εκτός και αν πρόκειται για 24ωρο αγώνα.

2.7 Ένας Αγώνας Αντοχής 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**).

2.8 Αν υπάρχει διαφορετική ΜΩΤ για κάθε κατηγορία, στη σειρά εκκίνησης του κάθε Σκέλους του αγώνα θα προηγούνται οι συμμετέχοντες στη κατηγορία με τη μεγαλύτερη ΜΩΤ.

2.9 Οδηγός ενός οχήματος, θεωρείται αυτός που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής και είναι αυτός που παίρνει τους βαθμούς για το Έπαθλο Οδηγών.

Πλοηγός ενός οχήματος, θεωρείται αυτός που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής σαν συνοδηγός / πλοηγός και είναι αυτός που παίρνει τους βαθμούς για το Έπαθλο Συνοδηγών. (**Δεν ισχύει στους αγώνες μεγαλύτερους των 12 ωρών**)

2.10 Για τους αγώνες που προσμετρούν στο Έπαθλο Αντοχής δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στο άρθρο 1.

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.

— **Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας :** Έγγραφο χορηγούμενο από την Αθλητική Αρχή της χώρας του συμμετέχοντος και το οποίο εγκρίνεται από τον επιτετραμμένο τεχνικό έφορο της ΕΘΕΑ ή από τον υπεύθυνο τεχνικό έφορο του αγώνα και το οποίο χρησιμοποιείται για την αναγνώριση του παρουσιαζόμενου οχήματος. Το δελτίο πρέπει να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους αμέσως μόλις αυτό ζητηθεί. **Δεν έχει ακόμη εφαρμογή.**

— **Αρχηγός Ομάδας (Team Manager) :** Ο ορισμένος και αποδεκτός εκπρόσωπος μιας ομάδας, η οποία διαθέτει άδεια διαγωνιζόμενου, και η οποία συμμετέχει με δύο τουλάχιστον 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 (Βίνουας), καθώς και μεταξύ της εκκίνησης από τον καταυλισμό και της αφετηρίας της 1^{ης} 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.

— **Χρονομετρημένη διαδρομή ακριβείας – Regularity (REG):** Δοκιμασία προκαθορισμένης Μ.Ω.Τ. (μικρότερη των 50 χιλ/ώρα). Οι διαδρομές ακριβείας μπορούν να διεξάγονται σε κλειστή αποκλειστικά για τους συμμετέχοντες, η ανοικτή στην κυκλοφορία διαδρομή.

— **Σημείο Χρονομέτρησης (ΣΧ):** Είναι το σημείο στο οποίο γίνεται η χρονομέτρηση μιας Χρονομετρημένης Διαδρομής Ακριβείας (Regularity). Το σημείο αυτό βρίσκεται πάντα σε μία τουλίπα του Δρομοβιβλίου και η μέτρηση γίνεται όταν το όχημα περνάει από το Χαρακτηριστικό Σημείο της τουλίπας. Τα σημεία χρονομέτρησης μπορεί να είναι **Κρυφά** (ο χρονομέτρης είναι κρυμμένος και δεν εντοπίζεται από τους αγωνιζόμενους), **Φανερά** (ο χρονομέτρης στέκεται σε φανερό σημείο και εντοπίζεται από τους αγωνιζόμενους), **Γνωστά** (αναφέρονται και σημειώνονται στο δρομοβιβλίο), **Άγνωστα** (δεν αναφέρονται και δεν σημειώνονται στο δρομοβιβλίο), **Σε Περιοχή Χρονομέτρησης (ΠΕΧ)** (η μέτρηση γίνεται σε μια συγκεκριμένη και σημειούμενη στο δρομοβιβλίο περιοχή αποτελούμενη από συνεχόμενες τουλίπες). Σε κάθε Τμήμα Διαδρομής ή σε κάθε Χρονομετρημένο Τμήμα μπορούν να υπάρχουν ένα ή περισσότερα Σημεία Χρονομέτρησης. Το πλήθος των Σημείων Χρονομέτρησης ανά Τμήμα πρέπει πάντα να αναφέρονται στο Δρομοβιβλίο ή στο Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.

— **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 Αγώνα, Τμήμα Διαδρομής ή Χρονομετρημένο Τμήμα 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 του αγώνα. Σε κάθε πλήρωμα που θα υπερβεί αυτόν τον χρόνο θα επιβληθεί ποινή που μπορεί να αρχίζει από την

«καθορισμένη ποινή» και να φτάνει μέχρι τον αποκλεισμό. Τη στιγμή που ξεπερνιέται ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης ο σταθμός θεωρείται κλειστός για τον συγκεκριμένο αγωνιζόμενο.

— **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, κατά χρονολογική σειρά, σφράγιση των διαφόρων σταθμών ελέγχου που προβλέπονται στη διαδρομή.

— **Ανοικτός / Κλειστός Αγώνας**: Ο κάθε αγώνας αντοχής μπορεί να χαρακτηριστεί σε «**Ανοικτό**» στον οποίο επιτρέπεται η εξωτερική βοήθεια, οι επισκευές με οποιοδήποτε τρόπο, μέσον, υλικό και άτομα καθώς και ο ελεύθερος ανεφοδιασμός ή σε «**Κλειστό**» στον οποίο επιτρέπεται βοήθεια και επισκευές μόνο με υλικά και εργαλεία που έχουν μαζί τους τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν στον αγώνα και από άτομα που είναι πλήρωμα σε αυτοκίνητα που συμμετέχουν στον αγώνα, ενώ ο ανεφοδιασμός επιτρέπεται μόνο από και στα σημεία που ορίζει η οργάνωση.

— **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.

— **Βίνουακ**: Τμήμα μεταξύ των σταθμών ελέγχου χρόνου του τερματισμού ενός σκέλους και της εκκίνησης του επομένου, στο οποίο οργανώνεται ανασυγκρότηση και εμφανίζεται στο Δρομοβιβλίο. Τα Βίνουακ διέπονται από τους κανόνες του ορισμού του αγώνα σε «Ανοικτό» ή σε «Κλειστό» για τη βοήθεια, τις επισκευές και τους ανεφοδιασμούς.

Η ζώνη του βίνουακ 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 Βίνουακ, 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 Βίνουακ σε «Ανοικτό» αγώνα:

Πρώτη παράβαση : Πρόστιμο το 50% της συμμετοχής.

Δεύτερη παράβαση : Καθορισμένη ποινή.

Τρίτη παράβαση : Αποκλεισμός.

Ποινή για τα Βίνουακ σε «Κλειστό» αγώνα: Αποκλεισμός

— **Χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Ferme)** : Χώρος στον οποίο απαγορεύονται 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 Αντοχής. Επιτρέπει στον αγωνιζόμενο που του έχει επιβληθεί η ποινή να συνεχίσει τον αγώνα σε κανονικές αγωνιστικές συνθήκες, αν και του έχουν επιβληθεί σοβαρές ποινές.

Η καθορισμένη ποινή εκφράζεται σε χρόνο ο οποίος προστίθεται στις ποινές που μπορεί να έχει ήδη συγκεντρώσει ο αγωνιζόμενος σε ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στον Γενικό ή Συμπληρωματικό Κανονισμό.

Η καθορισμένη ποινή ορίζεται από τους οργανωτές και μπορεί να διαφέρει για κάθε διαδρομή, τμήμα διαδρομής ή σταθμό ελέγχου διέλευσης και η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τη μορφή και δυσκολία κάθε ενός από αυτά.

Η καθορισμένη ποινή κάθε σκέλους θα υπολογίζεται προσθέτοντας τον μέγιστο επιτρεπτό χρόνο καθυστέρησης για τη συγκεκριμένη διαδρομή(ές) ή τμήματα διαδρομής που δεν έχουν πραγματοποιηθεί, αυξημένη κατά την καθορισμένη ποινή που έχει ορισθεί για τη διαδρομή αυτή καθώς και για κάθε Σταθμό Ελέγχου Διέλευσης (ΣΕΔ) που δεν πέρασε ο αγωνιζόμενος.

ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας Αντοχής διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

— Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό

— Τις εγκυκλίους της ΕΘ.Ε.Α

— Τον παρόντα Γενικό & Ειδικό Κανονισμό

— Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα και τα Παραρτήματα του

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

4.2 Κάθε τροποποίηση ή πρόσθετη πληροφόρηση θα ανακοινώνεται με χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα δελτία πληροφοριών που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του 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 ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ

5.1 Οι Αγώνες Αντοχής δέχονται συμμετοχές μοτοσικλετών που διαθέτουν επίσημη άδεια κυκλοφορίας. Αυτές οι μοτοσικλέτες πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, όπως επίσης και τα άρθρα ασφαλείας του παρόντος Κανονισμού.

5.2 Οι μοτοσικλέτες υποδιαιρούνται στις πιο κάτω ομάδες:

- **Ομάδα 450:** Μοτοσικλέτες παντός εδάφους, δίχρονες και τετράχρονες, μονοκύλινδρες ή πολυκύλινδρες, σειράς παραγωγής, μέχρι 450 κ.ε. (FIM Cat 3: Super Production – 450cc)

- **Ομάδα Open:** Μοτοσικλέτες παντός εδάφους, δίχρονες και τετράχρονες, μονοκύλινδρες ή δικύλινδρες πάνω από 450 κ.ε. μέχρι 1300 κ.ε. (FIM Cat 3: Super Production – Open)

- **Ομάδα Quad:** Μοτοσικλέτες τετράροδες (ATV/Quad), παντός εδάφους, δίχρονες και τετράχρονες, ανεξαρτήτως κυβικών (FIM Cat 4 – Quad Open)

Ο οργανωτής μπορεί να προσθέσει ενδεχομένως και άλλες κατηγορίες, από τις κατηγορίες της FIM ή/και δικές του ελεύθερα.

Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει ποιες ομάδες γίνονται δεκτές στον συγκεκριμένο αγώνα.

(στον συγκεκριμένο αγώνα μοτοσικλέτες δεν γίνονται δεκτές)

ΑΡΘΡΟ 6 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

6.1 Οι Αγώνες Αντοχής δέχονται συμμετοχές αυτοκινήτων εκτός δρόμου με επίσημη άδεια κυκλοφορίας. Αυτά τα αυτοκίνητα μπορούν να έχουν μέγιστο οκτώ (8) τροχούς και πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, και του παρόντος Κανονισμού.

6.2 Τα αυτοκίνητα υποδιαιρούνται στις πιο κάτω ομάδες:

— **Ομάδα Open:** Επιβατηγά αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, βελτιωμένα.

— **Ομάδα Normal:** Επιβατηγά αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, χωρίς βελτιώσεις, ελευθερίες ή τροποποιήσεις, εκτός από αυτές που επιτρέπονται ρητά στον παρόντα Κανονισμό.

Στην ομάδα αυτή εντάσσονται, αν συμμετέχουν, και βελτιωμένα αυτοκίνητα (σύμφωνα με τις προδιαγραφές τις ομάδας Open) με κίνηση στους 2 τροχούς.

— **Ομάδα Rally:** Αυτοκίνητα σειράς παραγωγής (T2) και πρωτότυπα (T1), σύμφωνα με το παράρτημα ασφαλείας για Cross Country οχήματα J-283, της ΔΟΑ (FIA) και τον παρόντα Κανονισμό.

— **Ομάδα Φορτηγά:** Φορτηγά αυτοκίνητα, σειράς παραγωγής.

Οχήματα με λιγότερες τροποποιήσεις από αυτές που απαιτούνται ώστε να καταταχθούν στην ομάδα Open, μπορούν, ύστερα από δήλωση του πληρώματος στην δήλωση συμμετοχής, να χαρακτηριστούν σαν Open.

Η τελική κατάταξη ενός οχήματος σε κάποια από τις παραπάνω ομάδες γίνεται στον έλεγχο εξακρίβωσης, μετά το πέρας του οποίου, οποιαδήποτε αλλαγή ομάδας απαγορεύεται.

Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει ποιες ομάδες γίνονται δεκτές στον συγκεκριμένο αγώνα.

6.3 Τα τεχνικά χαρακτηριστικά και οι τεχνικοί κανονισμοί, η κατάταξη σε ομάδα, οι κανονισμοί και τα συστήματα ασφαλείας, πρέπει να είναι σύμφωνα με τον ΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΓΩΝΩΝ ΑΝΤΟΧΗΣ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ της ΕΘΕΑ, Παράρτημα Α του παρόντος Κανονισμού, ο οποίος και θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι του παρόντος Γενικού Κανονισμού Αγώνων Αντοχής.

ΑΡΘΡΟ 7 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

7.1 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 πρώτο οδηγό και τον συνοδηγό (ή συνοδηγούς). Στην περίπτωση των μοτοσικλετών, ο όρος «πλήρωμα» χρησιμοποιείται για το φυσικό πρόσωπο που επιβαίνει στη μοτοσικλέτα κατά τη διάρκεια του αγώνα.

7.2 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 να κοινοποιήσει στην ΕΘΕΑ τους λόγους της μη αποδοχής της εγγραφής του διαγωνιζομένου ή του οδηγού.

7.3 Γίνεται δεκτό κάθε πλήρωμα που δηλώνεται από ένα συμμετέχοντα, κάτοχο άδειας διαγωνιζομένου της ΕΘΕΑ. Για τους μη κατόχους αγωνιστικής άδειας, θα γίνουν δεκτές και ημερήσιες αγωνιστικές άδειες που θα εκδίδονται από την γραμματεία του αγώνα. Το πλήρωμα μπορεί να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1 έως 3 συνοδηγούς για τα αυτοκίνητα ή ένα (1) οδηγό για τις μοτοσικλέτες. Τα μέλη του πληρώματος των αυτοκινήτων ονομάζονται ως πρώτος οδηγός και συνοδηγός(οι). Κατά τη διάρκεια του αγώνα μπορεί να οδηγήσουν μόνο τα μέλη του πληρώματος που έχουν δίπλωμα οδήγησης.

7.4 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.

7.5 Όλο το πλήρωμα πρέπει να επιβαίνει στο όχημα σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει ο Συμπληρωματικός 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.

7.6 Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον συμμετέχοντα ή τα μέλη του πληρώματος θα κρίνεται από την οργανωτική επιτροπή που θα επιβάλουν ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό από τον αγώνα για το συγκεκριμένο πλήρωμα. Η οργανωτική επιτροπή μπορεί να ζητήσει από την Εθνική Αθλητική Αρχή να επιβάλει επιπλέον ποινή.

ΑΡΘΡΟ 8 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 9 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

9.1 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

9.2 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.

9.3 Μέχρι τον διοικητικό έλεγχο εξακρίβωσης ο διαγωνιζόμενος είναι ελεύθερος να αντικαταστήσει το δηλωθέν αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα με ένα άλλο της ίδιας ομάδας.

9.4 Ο πίνακας των συμμετεχόντων πρέπει να αποστέλλεται στην ΕΘΕΑ στον χρόνο που αναφέρει η σχετική εγκύκλιός της.

9.5 Εάν κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης που διενεργείται πριν την εκκίνηση, ένα όχημα δεν ανταποκρίνεται στην ομάδα / κλάση που έχει δηλωθεί, αυτό το όχημα, με πρόταση του Τεχνικού Εφόρου, τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών και απόφαση του Αλυτάρχη μεταφέρεται σε διαφορετική ομάδα.

9.6 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.

9.7 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα:

- α.** στους υποψήφιους που δεν έγινε δεκτή η συμμετοχή τους,

β. σε περίπτωση μη τέλεσης του αγώνα.

9.8 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.

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

ΑΡΘΡΟ 10 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

10.1 Η Οργανωτική Επιτροπή θα εφοδιάσει κάθε πλήρωμα με τουλάχιστον:

- Δύο αριθμούς συμμετοχής για τα αυτοκίνητα
- Ένα αριθμό συμμετοχής για τις μοτοσικλές

10.2 Στα αυτοκίνητα, οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένοι στις δύο πλευρές του οχήματος σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Στις μοτοσικλές ο αριθμός συμμετοχής, πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένος μπροστά στον ειδικό χώρο (number plate), σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

10.3 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.

10.4 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.

10.5 Τα ονόματα του πληρώματος των αυτοκινήτων, όπως και οι εθνικές τους σημαίες, μπορούν να είναι τοποθετημένα στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου πάνω στα εμπρός φτερά ή τις πόρτες. Το όνομα του οδηγού, στις μοτοσικλές καθώς και η εθνική του σημαία μπορούν να είναι τοποθετημένα πάνω στο κράνος του.

10.6 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.

10.7 Σε περίπτωση που ο οργανωτής θέλει μπορεί να παρέχει μέχρι και 4 αριθμούς συμμετοχής. Στα αυτοκίνητα θα τοποθετούνται εμπρός, στις δύο πλευρές του οχήματος και πίσω. Στις μοτοσικλές εμπρός, στις δύο πλευρές και στην πλάτη του αναβάτη.

ΑΡΘΡΟ 11 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

11.1 Στην αρχή του αγώνα η εκκίνηση θα δίνεται με τον τρόπο που θα επιλέξει ο αλυτάρχης. Προτείνεται η εκκίνηση να γίνεται με τον αύξοντα αριθμό συμμετοχής, ο οποίος θα καθορίζεται από τον οργανωτή. Μπορεί να οργανωθεί μια ειδική δοκιμασία για την κατάταξη της εκκίνησης. Η δοκιμασία αυτή δεν μπορεί να μετρήσει στα αποτελέσματα του αγώνα.

11.2 Η εκκίνηση για το 2ο σκέλος και για όλα τα επόμενα σκέλη, θα δίνεται με τη σειρά της Τελευταίας Κατάταξης του προηγούμενου σκέλους εφόσον αυτό είναι δυνατόν.

Κατά τον καθορισμό της νέας σειράς εκκίνησης, ο Αλυτάρχης θα πρέπει να λάβει υπόψη τις πιθανές ποινές που εκφράζονται σε χρόνο οι οποίες έχουν επιβληθεί σε αγωνιζόμενο στο προηγούμενο σκέλος και να τις προσθέσει στο συνολικό χρόνο των διαδρομών. Αυτή η διαδικασία εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι οι ποινές έχουν καταγραφεί στο βιβλιάριο χρονομετρήσεων κάθε αγωνιζόμενου. Εάν αυτό δεν είναι δυνατόν τότε η σειρά εκκίνησης θα δοθεί σύμφωνα με την κατάταξη μιας ή περισσότερων προηγούμενων ημερών.

11.3 Στην εκκίνηση κάθε σκέλους τα πληρώματα θα εκκινούν σε χρόνο που θα αποφασίζετε από τον αλυτάρχη, ο οποίος όμως δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των πέντε λεπτών και μικρότερος του ενός λεπτού.

11.4 Για λόγους ασφαλείας το πρώτο αυτοκίνητο θα ξεκινήσει μετά και την τελευταία μηχανή. Το ελάχιστο διάστημα μεταξύ της τελευταίας μοτοσικλέτας και του πρώτου αυτοκινήτου έγκειται στον οργανωτή, δεν μπορεί όμως να είναι λιγότερο από 5 λεπτά.

11.5 Κάθε όχημα που θα παρουσιαστεί με καθυστέρηση στην εκκίνηση ενός σκέλους θα τιμωρείται με **30 δευτ.** για κάθε λεπτό καθυστέρησης. Στα πληρώματα που θα παρουσιαστούν με καθυστέρηση μεγαλύτερη των 30 λεπτών, τότε θα τους επιβληθεί ποινή **15 λεπτών**. Σε πληρώματα που θα καθυστερήσουν πάνω από μία (1) ώρα από τον ιδανικό χρόνο, θα επιτραπεί η εκκίνηση και θα χρεωθούν με την **μέγιστη ποινή (forfetaria)**

ΑΡΘΡΟ 12 ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟ (ROAD BOOK)

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

12.2 Είναι υποχρεωτικό για τον οργανωτή να κάνει μια επαλήθευση το δρομοβιβλίου μέσα στις τρεις μέρες που προηγούνται του αγώνα και να ενημερώσει τους αγωνιζόμενους για κάθε αλλαγή που προέκυψε στη μορφολογία του εδάφους.

12.3 Η επίσημη διαδρομή του αγώνα είναι αυτή που περιγράφεται στο δρομοβιβλίο, όπως αυτό διανέμεται στους αγωνιζόμενους. Στις ζώνες πλοήγησης, όπου η ακριβής περιγραφή είναι δύσκολη, αυτή θα γίνεται με μια ευθεία γραμμή που θα συνδέει τα σημεία, σχήματα, συντεταγμένες ή συντεταγμένες GPS που δίνονται από τον οργανωτή. Στους αγώνες που ο Συμπληρωματικός Κανονισμός επιβάλλει στους αγωνιζόμενους να διαθέτουν GPS, αυτοί δεν μπορούν να προφασιστούν άγνοια της θέσης τους σε σχέση με την επίσημη διαδρομή όπως αυτή ορίζεται παραπάνω.

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

12.5 Το δρομοβιβλίο, οι ΜΩΤ κάθε χρονομέτρησης και οι πιθανοί χάρτες πρέπει να μοιράζονται στους αγωνιζόμενους το αργότερα 2 ώρες πριν από την εκκίνηση κάθε σκέλους. Σε πολυήμερους αγώνες και για τα Σκέλη μετά το πρώτο, με εκκίνηση σκέλους πριν τις 09:00 όλα τα παραπάνω θα πρέπει να μοιράζονται έως τις 20:00 της προηγούμενης μέρας. Τυχόν αλλαγές στο δρομοβιβλίο ή/και τις ΜΩΤ θα πρέπει να ανακοινώνονται τουλάχιστον 1 ώρα πριν την εκκίνηση του Σκέλους. Αν αυτό δεν είναι δυνατόν θα δίνεται αναβολή της εκκίνησης ώστε να συμπληρωθεί ο ανωτέρω χρόνος.

ΑΡΘΡΟ 13 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

13.1 Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να τηρούν απολύτως τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και του Κανονισμού.

Κάθε πλήρωμα που παραβαίνει αυτούς τους κανόνες τιμωρείται ως κατωτέρω:

α. 1η Παράβαση: Ποινή χρόνου 30 λεπτών.

β. 2η Παράβαση: Ποινή χρόνου 1 ώρας.

γ. 3η Παράβαση: Αποκλεισμός από τον αγώνα.

13.2 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.

13.3 Απαγορεύεται με ποινή αποκλεισμού μετά από απόφαση του αλυτάρχη:

α. Η μεταφορά οχήματος από άλλο κατά τη διάρκεια των διαδρομών

β. να παρεμποδίζεται η διέλευση των άλλων οχημάτων και το προσπέρασμα.

13.4 Η ρυμούλκηση οχήματος στις διαδρομές, επιφέρει ποινή 1 ώρας, εκτός αν αυτό επιτρέπεται από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

13.5 Είναι υποχρεωτικό στα πληρώματα αυτοκινήτων, να φορούν ζώνες ασφαλείας σε όλη τη διάρκεια του αγώνα επί ποινή άμεσου αποκλεισμού. Είναι υποχρεωτικό οι αναβάτες να φορούν το κράνος τους σε όλη τη διάρκεια του αγώνα επί ποινή άμεσου αποκλεισμού.

13.6 Σε περίπτωση κολλήματος σε λάσπη, χιόνι ή ατυχήματος, εξόδου ή κατολίσθησης, ή πτώση δέντρου ή άλλου εμποδίου, που αναγκάζει τη διακοπή της κυκλοφορίας, υποχρεώνονται οι αγωνιζόμενοι να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας. Σε αυτή την περίπτωση για τους χρόνους των πληρωμάτων που καθυστέρησαν αποφασίζει ο αλυτάρχης.

13.7 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 η οργάνωση μπορεί να επιβάλλει στο υπεύθυνο πλήρωμα, ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

13.8 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.

13.9 Όταν η διαδρομή περνάει μέσα από χωριά η μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα είναι τα 30χλμ, εκτός αν η σήμανση του ΚΟΚ, επιβάλει μικρότερο όριο. Ο οργανωτής παροτρύνεται να ελέγχει με τη βοήθεια radar ή άλλου μέσου, την τήρηση του ανώτερου ορίου. Οι ποινές για παραβίαση του ανωτέρω ορίου, μπορούν να ξεκινούν από 30 λεπτά και να φθάνουν τον αποκλεισμό του αγώνα, ύστερα από απόφαση του αλυτάρχη.

ΑΡΘΡΟ 14 ΒΟΗΘΕΙΑ

14.1 Η βοήθεια, οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός σε όλη τη διάρκεια διεξαγωγής του αγώνα υπόκεινται στους περιορισμούς του «Ανοικτού» ή «Κλειστού» αγώνα, όπως αυτοί περιγράφονται στο άρθρο 3 (Ορολογία), εκτός όμως από τα σημεία όπου σαφώς απαγορεύεται και προβλέπεται από τον Κανονισμό. Ο χαρακτηρισμός του αγώνα πρέπει να αναφέρεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.

14.2 Σε περίπτωση που το όχημα δεν μπορεί να κινηθεί με δικές του δυνάμεις ή του πληρώματος του σε περιοχές που θεωρούνται ότι βρίσκονται υπό καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Ferme) τότε θα επιβάλλονται οι παρακάτω ποινές:

1. Σε ένα και το αυτό σκέλος

α. Στους χώρους ΣΕΧ και ΣΕΔ (εκτός από την αφετηρία σκέλους): 1 ώρα

β. Στη ζώνη αφετηρίας και τερματισμού χρονομετρημένης διαδρομής: 3 ώρες

γ. Στη ζώνη τερματισμού του αγώνα: 5 ώρες ή η προκαθορισμένη ποινή αν υπάρχει

δ. Στην αφετηρία του σκέλους: αποκλεισμός

2. Σε δεύτερο σκέλος: οι ποινές 1α, 1β, και 1γ διπλασιάζονται.

3. Σε τρίτο σκέλος: επιβάλλεται ο αποκλεισμός σε όλες τις περιπτώσεις

Η κίνηση με τη χρήση της μίζας επιτρέπεται, μόνο για την απελευθέρωση της διαδρομής.

ΑΡΘΡΟ 15 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει την ασφαλιστική κάλυψη των συμμετεχόντων για αστική ευθύνη έναντι τρίτων. Η ασφαλιστική κάλυψη ισχύει από τη στιγμή της εκκίνησης έως τη στιγμή του τερματισμού ή από τη στιγμή της εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού απ' αυτόν, εκτός από ειδικές περιπτώσεις που αναγράφονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό. Τα όρια ασφαλιστικής κάλυψης πρέπει να αναφέρονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

(Τυχόν οχήματα υποστήριξης των διαγωνιζομένων έστω και αν είναι εφοδιασμένα με τις ειδικές πινακίδες "SERVICE" του Οργανωτή, δεν μπορούν να θεωρηθούν σαν συμμετέχοντα στον αγώνα, κατά συνέπεια δεν καλύπτονται από την ασφάλισή του και κινούνται κάτω από τη δική τους και μόνο ευθύνη).

ΑΡΘΡΟ 16 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

16.1 Οι διαγωνιζόμενοι μπορούν να επικολλήσουν κάθε είδους διαφήμιση στο όχημα τους υπό την προϋπόθεση ότι:

α. επιτρέπεται από τους κανονισμούς της ΕΘΕΑ και τους Ελληνικούς νόμους

β. δεν προσβάλλει τα ήθη και έθιμα

γ. δεν καλύπτει τον χώρο που ανήκει στην οργάνωση για τις πινακίδες, τα νούμερα συμμετοχής και τον χώρο για τη διαφήμιση του οργανωτή

δ. δεν ενοχλεί την ορατότητα του πληρώματος.

16.2 Τα πληρώματα οφείλουν να εξασφαλίζουν τη σωστή τοποθέτηση της διαφήμισης καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. Η αφαίρεση ή η μη σωστή τοποθέτηση της υποχρεωτικής ή προαιρετικής διαφήμισης θα τιμωρείται με πρόστιμο ίσο με το 10 % του παραβόλου συμμετοχής την πρώτη φορά, 100 % τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη.

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

ΑΡΘΡΟ 17 ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΕΩΝ (ΚΑΡΝΕ)

17.1 Στην εκκίνηση του αγώνα θα δοθεί σε κάθε πλήρωμα ένα καρνέ. Αυτό το βιβλιάριο / κάρτα πρέπει να επιστραφεί στο ΣΕΧ στο τέλος κάθε σκέλους και μπορεί να αντικατασταθεί με ένα νέο βιβλιάριο / κάρτα στην εκκίνηση του επομένου σκέλους. Κάθε πλήρωμα είναι το μόνο υπεύθυνο για το βιβλιάριό του και η απώλεια του επιφέρει αυτόματα ποινή αποκλεισμού.

Στο καρνέ μπορεί ο οργανωτής να γράψει τους ιδανικούς χρόνους για κάθε χρονομέτρηση.

17.2 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.

17.3 Η παρουσίαση του καρνέ σε όλους τους σταθμούς και η ακρίβεια των εγγραφών είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος. Μόνο οι χρονομέτρες είναι εξουσιοδοτημένοι να γράψουν τον χρόνο στο βιβλιάριο ιδιοχείρως ή μέσω εκτυπωτικού μηχανισμού.

17.4 Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα, με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να σφραγίσουν το καρνέ τους σε όλους τους σταθμούς ελέγχου που αναγράφονται σ' αυτό και με την καθορισμένη σειρά. Η απουσία μιας σφραγίδας ή η μη παρουσίαση του καρνέ σε οποιονδήποτε σταθμό ελέγχου θα επιφέρει ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

17.5 Το πλήρωμα που θα εμφανίσει το καρνέ του σε σταθμό χωρίς το όχημα του θα αποκλειστεί από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 18 ΖΩΝΕΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Όλοι οι σταθμοί ελέγχου όπως π.χ. ελέγχου χρόνου, εκκίνησης και τερματισμού διαδρομών, διέλευσης κλπ, θα πρέπει να επισημαίνονται με τα τυποποιημένα σήματα (άρθρο 22) ως ακολούθως:

18.1 Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με προειδοποιητική πινακίδα με κίτρινο φόντο. Σε απόσταση 25 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με πινακίδα με κόκκινο φόντο. Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 25 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με πινακίδα με μπεζ φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές.

Οι πινακίδες πρέπει να είναι πάντα τοποθετημένες στη δεξιά πλευρά της διαδρομής του αγώνα.

Το μέγιστο πλάτος του σταθμού ελέγχου δεν πρέπει να ξεπερνά τα 25μ. Συνιστάται τα όρια αυτού του πλάτους να σηματοδοτούνται από διπλές πινακίδες ή άλλα μέσα, όπου αυτό απαιτείται.

18.2 Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπεζ με 3 πλάγιες μαύρες γραμμές) θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme) και μέσα στο χώρο του σταθμού απαγορεύεται η βοήθεια, οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός. Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στην παραπάνω περιοχή δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθεί ο απαραίτητος έλεγχος.

18.3 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.

- 1η παράβαση : ποινή 1 ώρας

- 2η παράβαση : ποινή 5 ωρών

- 3η παράβαση : αποκλεισμός.

18.4 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.

18.5 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 διαγωνιζόμενου οχήματος, πλέον του ορίου θέσης εκτός αγώνα, ή, όταν ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα προβλέπει την επιβολή προκαθορισμένης ποινής, οι ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού των διαδρομών θα κλείσουν σε χρόνο που θα υπολογισθεί λαμβανομένων υπόψη του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου(ων) πριν από αυτό τον σταθμό για τον τελευταίο καταταγμένο διαγωνιζόμενο.

18.6 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. (Όλες οι πιθανές περιπτώσεις που μπορούν να εμφανιστούν, θα εξετάζονται από τους οργανωτές, μετά από έγγραφη αναφορά του υπεύθυνου κριτή).

ΑΡΘΡΟ 19 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)

19.1 Εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά από τον αλυτάρχη, οι σταθμοί ελέγχου πρέπει να αρχίσουν να λειτουργούν 30 λεπτά πριν τον ιδανικό χρόνο άφιξης του πρώτου οχήματος και να σταματήσουν 30 λεπτά μετά τον ιδανικό χρόνο άφιξης του τελευταίου, λαμβάνοντας υπόψη, εκτός των άλλων:

α) το χρόνο για θέση εκτός αγώνα

β) το μέγιστο επιτρεπτό χρόνο του τελευταίου αυξανόμενο κατά 60 λεπτά

19.2 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 καρνέ μόνο εάν το όχημα με όλα τα μέλη του πληρώματος βρίσκεται σε άμεση ορατή επαφή με το τραπέζι του σταθμού.

19.3 Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει από τη στιγμή που το όχημα περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ.

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

19.5 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.

19.6 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.

19.7 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.

19.8 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.

19.9 Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή όπως παρακάτω:

α. Για καθυστέρηση: **10** δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό

β. Για προάφιξη: **20** δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό.

Η προάφιξη σε καμία περίπτωση δεν ακυρώνει και δεν συμψηφίζεται με καθυστέρηση σε άλλο τμήμα της διαδρομής.

19.10 Οι χρόνοι των διαδρομών θα αναφέρονται με ακρίβεια δευτερολέπτου.

19.11 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.

19.12 Κάθε παράβαση αναφερομένη εναντίον ενός πληρώματος σχετικά με τους κανονισμούς της διαδικασίας σφράγισης, όπως ορίζονται παραπάνω (και ιδίως όσον αφορά την είσοδο στην περιοχή του σταθμού ελέγχου νωρίτερα από ένα λεπτό πριν την ιδανική ώρα σφράγισης), θα αποτελέσει αντικείμενο έγγραφης αναφοράς του επικεφαλής του σταθμού ελέγχου που πρέπει να σταλεί αμέσως στον Αλυτάρχη του αγώνα.

19.13 Ο χρόνος θέσης εκτός αγώνος ή μία ή περισσότερες μέγιστες επιτρεπτές καθυστερήσεις που καθορίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, μπορεί να τροποποιηθούν από την οργάνωση οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, μετά από πρόταση του 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.

19.13.1 Εάν το επόμενο τμήμα διαδρομής δεν ξεκινά με χρονομετρημένη διαδρομή η ώρα σφράγισης του βιβλιαρίου του αγώνα αντιστοιχεί στην ώρα άφιξης του προηγούμενου τμήματος διαδρομής και ταυτόχρονα στην ώρα εκκίνησης για το επόμενο.

19.13.2 Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από αφετηρία χρονομετρημένης διαδρομής τότε αυτοί οι δύο σταθμοί θα περιλαμβάνονται σε ένα ενιαίο σταθμό και οι αντίστοιχες πινακίδες είναι οι παρακάτω:

α. Προειδοποιητική κίτρινη πινακίδα (αρχή περιοχής)

β. Σε απόσταση 25μ περίπου από την προειδοποιητική κίτρινη πινακίδα θα είναι ο σταθμός ελέγχου χρόνου (κόκκινη πινακίδα με ρολόι)

γ. Σε απόσταση 10 - 200 μ περίπου θα βρίσκεται η αφετηρία της χρονομετρημένης διαδρομής (κόκκινη πινακίδα με σημαία)

δ. Σε απόσταση 25 μ πιο πέρα θα βρίσκεται η μπεζ πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές που σημαίνει και το τέλος της περιοχής

19.13.3 Εάν η αρχή μιας χρονομετρημένης διαδρομής συμπίπτει με την αρχή σκέλους ο χρόνος αναχώρησης για την χρονομετρημένη διαδρομή θα είναι και αυτός του σκέλους.

19.13.4 Στον τερματισμό μιας χρονομετρημένης διαδρομής το σημείο STOP μπορεί να ενοποιηθεί με έναν ΣΕΧ. Οι πινακίδες θα είναι τοποθετημένες όπως παρακάτω:

α. Πινακίδα κίτρινη με ρολόι (αρχή περιοχής)

β. Πινακίδες κόκκινες (ρολόι και STOP)

γ. Μπεζ με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές.

19.14 Στον ΣΕΧ τέλους τμήματος διαδρομής (που ακολουθείται από αφετηρία χρονομετρημένης διαδρομής), ο Έφορος θα γράψει στο καρνέ αφ' ενός την ώρα άφιξης του πληρώματος, αφ' ετέρου την προτεινομένη ώρα εκκίνησης για την επόμενη χρονομετρημένη διαδρομή. Για τον υπολογισμό αυτής της ώρας θα πρέπει να υπολογίσει ένα κενό χρόνο 3' λεπτών, για να μπορέσει το πλήρωμα να ετοιμασθεί για την εκκίνηση. Για την περίπτωση σκασμένου ελαστικού, θα πρέπει να παραχωρήσει στο πλήρωμα 10 επιπλέον λεπτά (15 λεπτά συνολικά).

Μετά τη σφράγιση στον ΣΕΧ το πλήρωμα πρέπει να κατευθυνθεί αμέσως στην αφετηρία της χρονομετρημένης διαδρομής. Ο αρμόδιος Έφορος θα γράψει στο καρνέ την πραγματική ώρα εκκίνησης και στη συνέχεια θα δώσει την εκκίνηση στο πλήρωμα σ' αυτήν ακριβώς την ώρα.

Εάν σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος υπάρξει διαφορά μεταξύ της προτεινομένης και της πραγματικής ώρας εκκίνησης επικρατέστερη είναι η πραγματική ώρα εκκίνησης της χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν αποφασίσει διαφορετικά ο αλυτάρχης.

ΑΡΘΡΟ 20 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Δ.)

20.1 Προκειμένου να ελεγχθεί ότι τα πληρώματα ακολουθούν την υποχρεωτική διαδρομή του δρομοβιβλίου θα τοποθετηθούν ενδιάμεσοι σταθμοί σε ορισμένα σημεία αυτής. Τα σημεία αυτά μπορούν να αναφέρονται ή/και να αριθμούνται είτε στο δρομοβιβλίο είτε σε δελτίο πληροφοριών.

Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης θα σημειώνονται με τις παρακάτω πινακίδες:

α. Κίτρινη πινακίδα με σφραγίδα (αρχή περιοχής) **προαιρετική**

β. Σε απόσταση 25m περίπου από την κίτρινη πινακίδα, πινακίδα κόκκινη με σφραγίδα (σταθμός διέλευσης) **υποχρεωτική**

γ. Τέλος, σε απόσταση 25 m πιο πέρα θα βρίσκεται η μπεζ πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές **προαιρετική**.

20.2 Χρόνος κλεισίματος ενός ΣΕΔ:

Ο χρόνος κλεισίματος του σταθμού διέλευσης θα ορίζεται λαμβάνοντας υπόψη:

— Την απόσταση που θα διανύσουν τα οχήματα από την εκκίνηση του συγκεκριμένου τμήματος διαδρομής μέχρι τον ΣΕΔ..

— Τον μέσο χρόνο της συγκεκριμένης διαδρομής (χρονομετρημένης ή Τμήμα) σε συνάρτηση με τον μέγιστο επιτρεπτό χρόνο.

— Τον ιδανικό χρόνο του τελευταίου αγωνιζόμενου, επαυξημένου κατά 80 λεπτά.

Ο χρόνος αυτός πρέπει να αναφέρεται στο δρομοβιβλίο ή στο ωράριο του σκέλους ή σε δελτίο πληροφοριών.

20.3 Ποινές : Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προβλέπει την κλιμάκωση ποινών για κάθε ΣΕΔ. από τον οποίο δεν πέρασαν οι αγωνιζόμενοι. Η ποινή αυτή μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

ΑΡΘΡΟ 21 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ - REGULARITY

21.1 Κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων διαδρομών ακριβείας, τα πληρώματα θα πρέπει να οδηγήσουν σύμφωνα με τη μέση ωριαία ταχύτητα, που τους έχει δοθεί για κάθε μια διαδρομή.

21.2 Κάθε Τμήμα Διαδρομής μπορεί να περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα Χρονομετρημένα Τμήματα. Όλες οι χρονομετρήσεις ενός Τμήματος Διαδρομής ξεκινούν από το ΣΕΧ εκκίνησης της διαδρομής. Το Σημείο Μέτρησης για κάθε Χρονομετρημένο Τμήμα μπορεί να είναι Κρυφό, Φανερό, Άγνωστο, Γνωστό ή Σε Περιοχή Μέτρησης. Ο συνδυασμός των χαρακτηρισμών των Σημείων Μέτρησης θα αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό. Το κάθε Χρονομετρημένο Τμήμα μπορεί να έχει διαφορετική ΜΩΤ ακόμα και αν βρίσκεται στο ίδιο Τμήμα Διαδρομής με άλλο. Στη περίπτωση αυτή και επειδή υπάρχει κοινή εκκίνηση χρονομέτρησης αλλά διαφορετικές ΜΩΤ, ο οργανωτής πρέπει να διαλέξει με προσοχή τις ΜΩΤ συνυπολογίζοντας τις αργοπορίες ή προπορείες που δημιουργούν τα προηγούμενα Χρονομετρημένα Τμήματα.

Οι χρονομετρημένες διαδρομές ακριβείας βαθμολογούνται με ποινές αναλόγως του πόσο κοντά πλησίασαν τα πληρώματα στην δοθείσα ΜΩΤ, περνώντας από το Σημείο Μέτρησης, με βάση τον απλό υπολογισμό χρόνος = απόσταση / ταχύτητα.

Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μεγαλύτερης από τον ιδανικό χρόνο (καθυστέρηση), θα επιφέρει ποινή ενός (1) δευτερολέπτου.

Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μικρότερης από τον ιδανικό χρόνο (προπορεία), θα επιφέρει ποινή ενός (1) δευτερολέπτου.

ΠΧ. δοθείσα ΜΩΤ 45χλμ/ω

Μήκος Χρονομετρημένου Τμήματος 5,1χλμ

Ιδανικός χρόνος: 6 λεπτά 48 δεύτερα

A. χρόνος 6 λεπτά 59 δεύτερα, (Καθυστέρηση): ποινή 11 δεύτερα

B. χρόνος 6 λεπτά 38 δεύτερα, (Προπορεία): ποινή 10 δεύτερα

Ο οργανωτής μπορεί να δίνει και / ή το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να καλυφθεί το Χρονομετρημένο Τμήμα.

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

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

21.5 Η εκκίνηση των χρονομετρημένων διαδρομών θα δίνεται ως εξής:

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

Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 30" που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή 2 λεπτών.

Αδυναμία εκκίνησης του οχήματος με δικά του μέσα επιφέρει επιβολή ποινής σύμφωνα με το άρθρο 14 (Βοήθεια).

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

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

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

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

21.10 Διακοπή Χρονομετρημένης Διαδρομής. Εάν για οποιονδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας χρονομετρημένης διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της χρονομετρημένης διαδρομής δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή, λόγω της διακοπής, τον χειρότερο χρόνο που επετεύχθη πριν από τη διακοπή του αγώνα.

Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμη και εάν ένα μόνο πλήρωμα πέρασε την ειδική διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Αλυτάρχη. Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό τον 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 καμιά περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι μεγαλύτερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

ΑΡΘΡΟ 22 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 23 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Βλέπε συνημμένο Πίνακα 1.

ΑΡΘΡΟ 24 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

24.1 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.

24.2 Κάθε παράβαση των κανονισμών των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης θα επιφέρει ποινή τουλάχιστον 10 ωρών που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

24.3 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.

24.4 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.

24.5 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.

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

24.7 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 25 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

25.1 Όλα τα συμμετέχοντα στον αγώνα οχήματα πρέπει να παρουσιαστούν στον προβλεπόμενο διοικητικό έλεγχο ή / και στον τεχνικό έλεγχο στις ώρες που αναφέρονται στο πρόγραμμα του αγώνα. Ο οργανωτής επιτρέπεται να εφαρμόσει άλλο σύστημα, με την έγκριση της ΕΘΕΑ.

Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την απαγόρευση εκκίνησης στον αγώνα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από την οργάνωση.

Ο τόπος διεξαγωγής του διοικητικού και του τεχνικού ελέγχου αναφέρεται στο πρόγραμμα. Εάν όχι θα ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών.

25.2 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.

Σε περίπτωση οχημάτων με πινακίδες “ΔΟΚΙΜΗ” δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση.

25.3 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.

25.4 Σε κανένα όχημα δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση αν δεν είναι σύμφωνο με τον παρόντα Κανονισμό.

25.5 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.

25.6 Εάν έχουν τεθεί ειδικά σήματα σφράγισης κάθε διαγωνιζόμενος πρέπει με δική του ευθύνη να φροντίσει για τη διατήρησή τους ως το τέλος του αγώνα. Έλλειψη σφραγίδας επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα. Οι παραβάτες διαγωνιζόμενοι πρέπει να ειδοποιηθούν γραπτώς.

25.7 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.

25.8 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.

ΑΡΘΡΟ 26 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΦΕΣΕΙΣ

26.1 Ενστάσεις μπορούν να υποβάλλονται στους άρχοντες του αγώνα κατά την διάρκειά του και μέχρι μισή ώρα μετά την ανακοίνωση των οριστικών αποτελεσμάτων, γραπτώς και αιτιολογημένα.

26.2 Έφεση στην απόφαση των αγωνοδικών μπορεί να υποβληθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΘΕΑ.

26.3 Το παράβολο υποβολής ένστασης είναι ίσο με το διπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής του αγώνα. Το παράβολο υποβολής έφεσης είναι ίσο με το τριπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 27 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

27.1 Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για τη χρονομέτρηση του αγώνα.

27.2 Για καθυστερημένη άφιξη στους προ του αγώνα ελέγχους που ορίζονται από τον οργανωτή στο πρόγραμμα πρέπει να ορισθούν χρηματικές ποινές. Για καθυστερημένη

άφιξη πληρώματος ή απουσία αυτού στις ενημερώσεις αγωνιζομένων που ορίζονται από τον οργανωτή στο πρόγραμμα, πρέπει να ορισθούν χρηματικές ποινές. Οι ποινές θα εισπράττονται πριν την εκκίνηση.

27.3 Τα τελικά αποτελέσματα θα προσδιορίζονται από την πρόσθεση των ποινών από τις Χρονομετρημένες Διαδρομές, των ποινών των απλών διαδρομών και των τυχόν άλλων ποινών που προέκυψαν και εκφράζονται σε χρόνο.

27.4 Το πλήρωμα που συγκεντρώνει το μικρότερο σύνολο ποινών ανακηρύσσεται νικητής της ομάδας που ανήκει, ο δε επόμενος της ίδιας ομάδας στη σειρά δεύτερος και ούτω καθ' εξής.

27.5 Για να υπάρξει Γενική Κατάταξη θα πρέπει όλες οι Χρονομετρημένες Διαδρομές του αγώνα να έχουν κοινή ΜΩΤ για όλες τις κατηγορίες.

27.6 Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η χρονομετρημένη διαδρομή. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, 5ης χρονομετρημένης διαδρομής 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.

27.7 Τα προσωρινά αποτελέσματα πρέπει να αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων το αργότερο 3 ώρες μετά τον τερματισμό του πρώτου οχήματος.

27.8 Τα αποτελέσματα οριστικοποιούνται και ανακοινώνονται μετά την εκδίκαση των τυχόν εφέσεων.

ΑΡΘΡΟ 28 ΠΟΙΝΕΣ

Βλέπε συνημμένο Πίνακα 2.

ΑΡΘΡΟ 29 ΕΠΑΘΛΑ - ΚΥΠΕΛΛΑ

29.1 Κατάλογος των Υποχρεωτικών Κυπέλλων.

Για κάθε κατηγορία θα δοθούν στους τρεις πρώτους κύπελλα, σε οδηγό και συνοδηγό.

Για την Γενική Κατάταξη, αν υπάρχει, θα δοθούν τουλάχιστον στους τρεις πρώτους κύπελλα, σε οδηγό και συνοδηγό.

29.2 Για να μετρήσει μία κατηγορία θα πρέπει να εκκινήσουν τουλάχιστον 5 αυτοκίνητα. Σε αντίθετη περίπτωση μετρά μόνο για την Γενική Κατάταξη.

29.3 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προβλέπει τα επιπλέον κύπελλα που θα δώσει ο διοργανωτής.

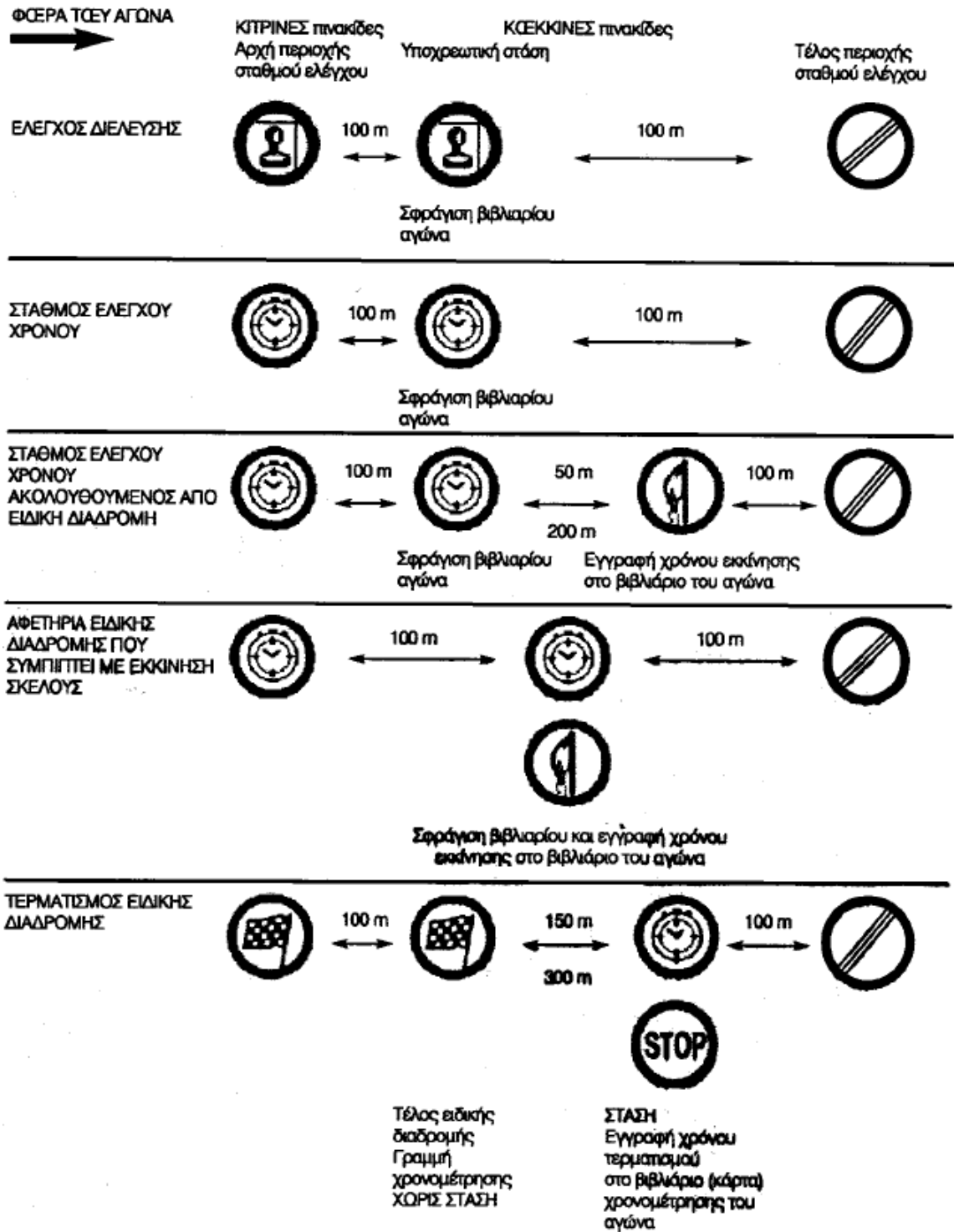
29.4 Ο διοργανωτής μπορεί να απονεμίσει επιπλέον έπαθλα κατά την κρίση του.

ΑΡΘΡΟ 30 ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των βραβείων και επάθλων γίνεται μετά την έκδοση των οριστικών αποτελεσμάτων την ημέρα και ώρα που αναφέρεται στο πρόγραμμα. Εάν δεν είναι γνωστό από πριν μπορεί να ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών.

Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανιστούν στην τελετή της απονομής θα χάσουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου / μεταλλίου). Εάν παρουσιαστεί μόνο ένα μέλος του πληρώματος η ποινή επαφίεται στην κρίση των οργανωτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 – ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ



ΠΙΝΑΚΑΣ 2 - ΠΟΙΝΕΣ

Αιτία	Αρθ	Επιπλέον Ποινές	Απαγόρευση Εκκίνησης	Αποκλεισμός	Καθορισμένη Ποινή	Ποινή Χρόνου	Χρηματική Ποινή	Ποινή με απόφαση Αγωνοδικών
Υπέρβαση μέγιστου επιτρεπτού χρόνου καθυστέρησης	3			forfetaria				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Εγκατάλειψη μέλους πληρώματος ή επιβίβαση άλλου στο αυτοκίνητο	7.5			X				
Αντικανονική, δόλια ή αντιαθλητική πράξη	7.7	X		X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Όχημα μη σύμφωνο με τη δήλωση συμμετοχής	9.5		X					
Έλλειψη ή κακή τοποθέτηση 1 αριθμού 2 αριθμών	10.4			X			10% 20%	Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Καθυστέρηση σε αφετηρία ειδικής η σκέλους Μέχρι 30 λεπτά Μέχρι 1 ώρα Πάνω από 1 ώρα	11.5		X	X		30δευτ/λεπτο 15λεπ./μεγ.30λ μεγ 1ωρ/fofet.		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη τήρηση δρομοβιβλίου	12			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη τήρηση ΚΟΚ 1 ^η παράβαση 2 ^η παράβαση 3 ^η παράβαση	13.1			X		30 λεπτά 1ώρα		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μεταφορά οχήματος	13.3			X				
Παρεμπόδιση άλλου αγωνιζόμενου	13.3			X				
Ρυμούλκηση σε απλή διαδρομή	13.4			X				
Εξωτερική βοήθεια ΣΕΧ - ΣΕΔ Αφετηρία ΣΕΧ Τερματισμού	14.2					1 Ωρα 2 Ωρες 5 ώρες		
Έλλειψη ή λάθος τοποθέτηση υποχρεωτικής ή προαιρετικής διαφήμισης 1 ^η παράβαση 2 ^η παράβαση 3 ^η παράβαση	16.2			X			10% 100%	Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Διόρθωση ή προσθήκη στο καρνέ	17.2			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Έλλειψη σφραγίδας ΣΕΧ ΣΕΔ Πάνω από 3 ΣΕΔ	17.4			X X		1 ώρα, 1,5ωρα αποκλεισμός		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό

Αιτία	Αρθ	Επιπλέον Ποινές	Απαγόρευση Εκκίνησης	Αποκλεισμός	Καθορισμένη Ποινή	Ποινή Χρόνου	Χρηματική Ποινή	Ποινή με απόφαση Αγωνοδικών
Είσοδος σε ΣΕΧ ή ΣΕΔ ανάποδα ή επανείσοδος αν έχει χτυπηθεί ο χρόνος	18.3			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη υπακοή σε οδηγίες υπεύθυνων σταθμών	18.6			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης	19.9					10 β.π		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού προάφιξης	19.9					20 β.π		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Regularite Για κάθε δευτερόλεπτο καθυστέρησης	21.2					1 δευτερόλ.		
Regularite Για κάθε δευτερόλεπτο προπορείας	21.2					1 δευτερόλ.		
Μη χρήση κράνους ή ζώνης ασφαλείας	21.3			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Οδήγηση σε regularite ανάποδα με τη φορά του αγώνα.	21.4			X		1 ώρα		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Παραμονή στην αφητηρία 30 δευτερόλεπτα μετά το σήμα εκκίνησης. Αδυναμία εκκίνησης με δικά του μέσα.	21.5					1 λεπτό		
Λανθασμένη εκκίνηση πριν το σήμα του κριτή 2 ^η παράβαση	21.6			X		1 λεπτό		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Άρνηση του πληρώματος να ξεκινήσει σε προκαθορισμένο χρόνο και σειρά.	21.9			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Σταμάτημα μεταξύ κίτρινης πινακίδας STOP	21.10			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Αδυναμία στάσης στον σταθμό ή εκκίνησης με ίδια μέσα.	21.10			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη στάση για εγγραφή χρόνου στο STOP	21.10					1 ώρα		
Παράβαση κανονισμών Parc Ferme	24.2			X				
Καθυστερημένη άφιξη στον έλεγχο εξακρίβωσης ή/και στην ενημέρωση.	27.2						X	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΑΝΤΟΧΗΣ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ

1 ΟΡΙΣΜΟΙ

Οι αγώνες αντοχής εκτός δρόμου δέχονται συμμετοχές αυτοκινήτων εκτός δρόμου με κανονική άδεια κυκλοφορίας.

Αυτά τα αυτοκίνητα μπορούν να έχουν μέγιστο οκτώ (8) τροχούς και πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφάλειας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας και ο παρών Κανονισμός.

Φορτηγά αυτοκίνητα, είναι τα οχήματα με μικτό βάρος, μεγαλύτερο των 3500 κιλών και διαθέτουν μέγιστο οκτώ (8) τροχούς και κίνηση σε τουλάχιστον τέσσερις (4) τροχούς. Τα αυτοκίνητα αυτά μπορούν να γίνονται δεκτά ανά περίπτωση μόνο όταν το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους.

Επιβατηγά αυτοκίνητα, είναι τα οχήματα εκτός δρόμου (off road) – παντός εδάφους (cross country) με θέσεις για 2 τουλάχιστον επιβάτες, μικτό βάρος μικρότερο των 3500 κιλών, με 4 τροχούς και μόνιμη ή επιλεγόμενη κίνηση στους 4 τροχούς. Όταν το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους μπορούν να γίνονται δεκτά ανά περίπτωση και αυτοκίνητα με κίνηση στους 2 τροχούς.

Ελεύθερο εξάρτημα, σημαίνει πως το αρχικό εξάρτημα, όπως και οι λειτουργίες του, μπορεί να αφαιρεθεί ή να αντικατασταθεί με ένα νέο εξάρτημα, με την προϋπόθεση πως το νέο εξάρτημα δεν έχει καμία πρόσθετη λειτουργικότητα σε σχέση με το αρχικό εξάρτημα.

Βελτιώσεις ή ελευθερίες ή τροποποιήσεις, που δεν επιτρέπονται ρητά, απαγορεύονται. Εξαιρείται η ομάδα Open.

Ο οργανωτής, μπορεί να ελέγξει την νομιμότητα των οχημάτων καθ'όλη τη διάρκεια του αγώνα. Οχήματα που δεν είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της ομάδας τους, θα αποκλείονται.

Είναι υποχρέωση του πληρώματος να επιδείξει στους τεχνικούς εφόρους και στελέχη του αγώνα ότι το όχημα του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς της ομάδας του, για όλη τη διάρκεια του αγώνα.

2 ΟΜΑΔΕΣ

Τα αυτοκίνητα υποδιαιρούνται στις πιο κάτω ομάδες:

2.1 Ομάδα Open: Επιβατηγά αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, βελτιωμένα.

2.2 Ομάδα Normal: Επιβατηγά αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, χωρίς βελτιώσεις, ελευθερίες ή τροποποιήσεις, εκτός από αυτές που επιτρέπονται ρητά στον παρόντα κανονισμό. Στην ομάδα αυτή εντάσσονται, αν συμμετέχουν, και βελτιωμένα αυτοκίνητα (σύμφωνα με τις προδιαγραφές της ομάδας Open με κίνηση στους 2 τροχούς

2.3 Ομάδα Rally: Αυτοκίνητα σειράς παραγωγής (T2) και πρωτότυπα (T1), σύμφωνα με το παράρτημα ασφαλείας για cross country οχήματα J-283, της ΔΟΑ (FIA) και τον παρόντα κανονισμό

2.4 Ομάδα Φορτηγά: Φορτηγά αυτοκίνητα, σειράς παραγωγής

Οχήματα με λιγότερες τροποποιήσεις από αυτές που απαιτούνται ώστε να καταταχθούν στην ομάδα Open, μπορούν, ύστερα από δήλωση του πληρώματος στην δήλωση συμμετοχής, να χαρακτηριστούν σαν Open.

Η τελική κατάταξη ενός οχήματος σε κάποια από τις παραπάνω ομάδες γίνεται στον έλεγχο εξακρίβωσης, μετά το πέρας του οποίου, οποιαδήποτε αλλαγή ομάδας απαγορεύεται.

3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

3.1 Απόσταση από το έδαφος. Κανένα τμήμα του αυτοκινήτου δεν επιτρέπεται να ακουμπά στο έδαφος όταν τα λάστιχα μιας πλευράς ξεφουσκώσουν. Η δοκιμή θα γίνεται σε επίπεδο έδαφος και σε συνθήκες αγώνα, με το πλήρωμα στη θέση του.

3.2 Σύστημα εξαγωγής και σιγαστήρας (Σιλανσιέ). Ακόμη και αν οι διατάξεις, που αφορούν συγκεκριμένη ομάδα, επιτρέπουν την αντικατάσταση του αρχικού σιγαστήρα, τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε αγώνα ανοικτού δρόμου πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σιγαστήρα εξαγωγής, σύμφωνα με τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας της χώρας (χωρών) στην οποία διεξάγεται η εκδήλωση. Σε όλα τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται σε αυτούς τους αγώνες το ύψος θορύβου στο δρόμο δεν πρέπει να ξεπερνά τα 103 dB(A) με τον κινητήρα στις 3500 σαλ για κινητήρες βενζίνης και 2500 σ.α.λ. για κινητήρες πετρελαίου, εκτός αν τα όρια της χώρας που γίνεται ο αγώνας είναι χαμηλότερα. Οι οπές των σωλήνων εξαγωγής καυσαερίων πρέπει να είναι τοποθετημένες σε κατώτατο ύψος 10 cm από το έδαφος. Η οπή της εξαγωγής καυσαερίων πρέπει να βρίσκεται μέσα στην περίμετρο του αυτοκινήτου, σε απόσταση ΟΧΙ μικρότερη από 10 cm εσωτερικά από αυτήν την περίμετρο και πίσω από το νοητό κάθετο επίπεδο που περνά από το μέσο του μεταξονίου. Εξ άλλου θα πρέπει να υπάρχει μια αποτελεσματική προστασία έτσι ώστε οι υπερθερμασμένοι σωλήνες να μην μπορούν να προκαλέσουν εγκαύματα. Το σύστημα εξαγωγής καυσαερίων δεν πρέπει να έχει προσωρινό χαρακτήρα. Τα καυσαέρια δεν μπορούν να εξέρχονται παρά μόνο από το άκρο του συστήματος. Μέρη του πλαισίου δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν μέρη του συστήματος εξαγωγής καυσαερίων.

3.3 Δακτύλιος για ρυμούλκηση. Ένας δακτύλιος ρυμούλκησης πρέπει να είναι τοποθετημένος εμπρός και πίσω σε όλα τα αυτοκίνητα. Αυτός ο δακτύλιος θα χρησιμοποιηθεί μόνο σε περίπτωση που το αυτοκίνητο μπορεί να κυλά ελεύθερα, πρέπει να είναι ευδιάκριτος και να είναι βαμμένος κίτρινος, κόκκινος ή πορτοκαλί και να μην μπορεί να προκαλέσει τραυματισμό πεζών ή αναβατών ή βλάβες σε άλλα οχήματα.

3.4 Οπισθοπαρατήρηση. Η προς τα πίσω ορατότητα πρέπει να εξασφαλίζεται από δύο εξωτερικούς καθρέπτες (έναν αριστερά και έναν δεξιά). Οι καθρέπτες αυτοί μπορούν να είναι της παραγωγής. Κάθε καθρέπτης οπισθοπαρατήρησης πρέπει να έχει ανακλαστική επιφάνεια τουλάχιστον 90 cm². Ένας εσωτερικός καθρέπτης είναι προαιρετικός.

3.5 Λασπωτήρες. Συνιστάται η χρήση σε όλους τους τροχούς. Ο συμπληρωματικός κανονισμός του αγώνα μπορεί να επιβάλει τη χρήση τους.

3.6 Προφυλακτήρες. Επιτρέπεται η αλλαγή του εμπρόσθιου προφυλακτήρα με άλλο, μόνο σε περίπτωση που ο νέος προφυλακτήρας έχει τοποθετηθεί για να στηρίξει εργάτη (βίντσι). Σε κάθε περίπτωση ο νέος προφυλακτήρας πρέπει να μην ενέχει κίνδυνο για τους πεζούς ή αναβάτες, να μην περιέχει γωνίες ή αιχμές και να καλύπτει και τις γωνίες του οχήματος.

3.7 Εργάτης (βίντσι). Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται οποιοδήποτε μέρος του εργάτη, περιλαμβανομένων και των ράουλων (αν υπάρχουν), να εξέρχεται από τον εμπρόσθιο προφυλακτήρα του αυτοκινήτου. Συνιστάται η χρήση γλίστρας αντί ράουλων.

3.8 Κοτσαδόρος. Ο κοτσαδόρος δεν πρέπει να εξέχει από την περίμετρο του αυτοκινήτου, περιλαμβανομένου και τυχόν εφεδρικού τροχού τοποθετημένου στην πίσω πόρτα.

3.9 Εφεδρικοί τροχοί. Στα οχήματα που η στήριξη του εφεδρικού τροχού γίνεται στην πίσω πόρτα, αυτός ή θα πρέπει να βρίσκεται στη θέση του (δηλαδή πάνω στην πόρτα) ή η βάση στήριξης να έχει αφαιρεθεί εντελώς και να μην προεξέχουν επικίνδυνα για πεζούς ή αναβάτες σημεία. Οι εφεδρικοί τροχοί του αυτοκινήτου, σε περίπτωση που μεταφέρονται μέσα στο θάλαμο επιβατών, θα πρέπει να είναι σταθερά ασφαλισμένοι, με βάσεις που να αντέχουν επιταχύνσεις τουλάχιστον 5g. Επιτρέπεται η τοποθέτηση σημείων πρόσδεσης / στερέωσης, στο θάλαμο.

3.10 Βοηθητικός φωτισμός. Επιτρέπεται η τοποθέτηση μπαλαντέζας φωτισμού για το συνοδηγό.

3.11 Σύστημα Φωτισμού. Επιτρέπονται οι πρόσθετοι προβολείς συμπεριλαμβανομένων των αντίστοιχων ρελέ, με τον όρο ότι δεν θα ξεπερνούν ένα συνολικό αριθμό 8 προβολέων, (μη συμπεριλαμβανομένων των μικρών φώτων ή φώτων στάσης) και με τον όρο ότι δεν το απαγορεύουν οι νόμοι της χώρας που θα γίνει ο αγώνας. οι πρόσθετοι προβολείς επιτρέπεται να μην ενσωματωθούν στο αμάξωμα. Οι αρχικοί προβολείς μπορούν να αποσυνδεθούν και να καλυφθούν με επικολλούμενη ταινία. Αυτοί μπορούν να αντικατασταθούν από άλλους προβολείς, σύμφωνα με όσα προδιαγράφει το άρθρο αυτό. Οι προβολείς και τα άλλα εξωτερικά φώτα πρέπει πάντοτε να τοποθετούνται σε ζεύγη. Μπορεί να εγκατασταθεί ένα φως οπισθοπορείας με την προϋπόθεση ότι θα ανάβει μόνο όταν ο λεβιές των ταχυτήτων είναι στη θέση της όπισθεν και ότι τηρούνται οι σχετικές αστυνομικές διατάξεις.

3.12 Ποδιές προστασίας: Η τοποθέτηση μιας προστατευτικής ποδιάς κάτω από το αυτοκίνητο επιτρέπεται με την προϋπόθεση ότι πράγματι αποτελεί προστατευτικό, ότι είναι αφαιρετή και ότι είναι σχεδιασμένη ειδικά και αποκλειστικά για να προστατεύει τα εξής μέρη: μηχανή, ψυγείο νερού, ανάρτηση, κιβώτιο ταχυτήτων, δεξαμενή καυσίμων, μετάδοση της κίνησης, σύστημα εξαγωγής καυσαερίων, φιάλες πυροσβεστήρων και το σύστημα διεύθυνσης. Η προστατευτική ποδιά μπορεί να εκτείνεται σε όλο το πλάτος της κάτω πλευράς του εμπρόσθιου προφυλακτήρα μόνο αν βρίσκεται μπροστά από τον άξονα των εμπρός τροχών. Διαφορετικά δεν επιτρέπεται να καλύπτει όλο το πλάτος του αυτοκινήτου αλλά μόνο τα προστατευόμενα μηχανικά μέρη.

4 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Για την ομάδα **Rally** επιβάλλονται όλα τα μέτρα ασφάλειας που προβλέπονται από το άρθρο 283 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ, εκτός όσων αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό (βλ. § 7).

Για τις υπόλοιπες ομάδες (**Normal, Open, Φορτηγά**) ισχύουν τα ακόλουθα:

4.1 Ζώνες ασφάλειας Τα αυτοκίνητα των ομάδων **Normal, Open, Φορτηγών** πρέπει να διαθέτουν ζώνες ασφαλείας 3 ή περισσότερων σημείων για όλους τους επιβαίνοντες.

Για την ομάδα **Normal**, επιτρέπεται η αντικατάσταση ζωνών τριών σημείων, με τεσσάρων ή περισσότερων. Οι ζώνες αυτές θα πρέπει να τοποθετηθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του παραρτήματος J άρθρου 253.6 του ΔΑΚ. Δεν επιτρέπεται η χρήση αναγνωρισμένων ζωνών ΔΟΑ (FIA).

Για τις άλλες ομάδες, επιτρέπεται η αντικατάσταση ζωνών τριών σημείων, με τεσσάρων ή περισσότερων, ακόμα και αν οι νέες ζώνες είναι αναγνωρισμένες από τη ΔΟΑ. Οι ζώνες αυτές θα πρέπει να τοποθετηθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του παραρτήματος J άρθρου 253.6 του ΔΑΚ.

4.2 Σύστημα πυρόσβεσης Όλα τα αυτοκίνητα θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον ένα ή δύο χειροκίνητους πυροσβεστήρες (υποχρεωτικά δύο για τα φορτηγά), σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Υλικό	Ελάχιστη συνολική ποσότητα	Πίεση
AFFF	2,4 λίτρα	Σύμφωνα με τον κατασκευαστή ή 12 bar
FX G-TEC	2 κιλά	Σύμφωνα με τον κατασκευαστή
Viro3	2 κιλά	Σύμφωνα με τον κατασκευαστή
Σκόνη	2 κιλά	8 bar ελάχιστο, 13.5 bar μέγιστο

Στην περίπτωση χρήσης AFFF, ο κάθε πυροσβεστήρας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένος, με σύστημα ελέγχου της πίεσης του κατασβεστικού υλικού.

Τα παρακάτω θα πρέπει να αναφέρονται σε κάθε πυροσβεστήρα:

- Χωρητικότητα
- Είδος κατασβεστικού υλικού
- Βάρος ή όγκος κατασβεστικού υλικού
- Ημερομηνία επόμενου ελέγχου, που δεν πρέπει να είναι πάνω από δύο (2) έτη, μετά, είτε από την αρχική γόμωση, είτε από τον τελευταίο έλεγχο

Οι πυροσβεστήρες αυτοί θα πρέπει να είναι τοποθετημένοι σταθερά στο αυτοκίνητο και να διαθέτουν σύστημα ταχείας ελευθέρωσης με μεταλλικά ελάσματα. Θα πρέπει δε, να είναι σε τέτοιο σημείο που το πλήρωμα να μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτούς από τη θέση του.

Για τα αυτοκίνητα όλων των ομάδων, εκτός των ομάδων **Normal** και **Φορτηγών**, επιτρέπεται, επιπλέον των παραπάνω, η χρήση ενός αναγνωρισμένου από τη ΔΟΑ εγκατεστημένου συστήματος πυρόσβεσης, σύμφωνα με το άρθρο 253.7 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

4.3 Καθίσματα Για την ομάδα **Normal**, επιτρέπεται η αντικατάσταση των καθισμάτων του κατασκευαστή και των βάσεων -οδηγών τους με άλλα, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Επιτρέπεται η χρήση ανακλινόμενων καθισμάτων (μπάκετ ή μη)
- Δεν επιτρέπεται η χρήση σταθερών (μη ανακλινόμενων) μπάκετ καθισμάτων
- Δεν επιτρέπεται η χρήση καθισμάτων αναγνωρισμένων από τη ΔΟΑ
- Τα καθίσματα πρέπει να είναι επαρκώς ανθεκτικά
- Οι νέες βάσεις και οδηγοί πρέπει οπωσδήποτε να βιδώνουν στα αρχικά σημεία, που προβλέπονται από τον κατασκευαστή, με ατσάλινες βίδες ελάχιστης διαμέτρου 8 mm

Για τις άλλες ομάδες, επιτρέπεται η αντικατάσταση των καθισμάτων του κατασκευαστή και των βάσεων -οδηγών τους με οποιαδήποτε άλλα, επαρκώς ανθεκτικά καθίσματα, ακόμα και αναγνωρισμένα από τη ΔΟΑ.

Αν οι αρχικές βάσεις ή στηρίξεις των καθισμάτων αλλαχθούν τα νέα τμήματα πρέπει ή να είναι αποδεκτά από τον κατασκευαστή των καθισμάτων ή να συμφωνούν με τις παρακάτω προδιαγραφές:

- α. Οι στηρίξεις πρέπει να στερεώνονται στο αμάξωμα / σασσί μέσω τεσσάρων τουλάχιστον σημείων για κάθε κάθισμα χρησιμοποιώντας βίδες ελάχιστης διαμέτρου

8 mm και πλακών αντιστήριξης. Η ελάχιστη επιφάνεια επαφής πρέπει να είναι 40 cm². Εάν χρησιμοποιούνται συστήματα ταχείας αποσύνδεσης, αυτά πρέπει να αντέχουν οριζόντιες και κάθετες δυνάμεις 18.000 N, όχι ταυτόχρονα εφαρμοζόμενες. Εάν για τη ρύθμιση των καθισμάτων χρησιμοποιούνται ράγες, πρέπει να είναι αυτές που τοποθετεί ο κατασκευαστής στο αναγνωρισμένο αυτοκίνητο ή αυτές που συνοδεύουν τα καθίσματα.

- β. Τα καθίσματα πρέπει να στηρίζονται στις βάσεις σε τέσσερα σημεία, δύο εμπρός και δύο πίσω, χρησιμοποιώντας βίδες με ελάχιστη διάμετρο 8 mm και ενισχύσεις ενσωματωμένες στα καθίσματα. Κάθε σημείο στήριξης πρέπει να μπορεί να αντέχει δύναμη 15.000 N εφαρμοζόμενη προς οποιαδήποτε κατεύθυνση.
- γ. Το ελάχιστο πάχος των βάσεων και των πλακών αντιστήριξης είναι 3 mm για τα χαλύβδινα υλικά και 5 mm για τα υλικά από ελαφρό κράμα. Η ελάχιστη διαμήκης διάσταση κάθε βάσης πρέπει να είναι 6 cm.

4.4 Τοξύλιο ασφάλειας (roll bar)

Τα ανοικτά αυτοκίνητα, καθώς και εκείνα με αφαιρούμενη οροφή (σκληρή ή μαλακή), που δεν έχουν τοξύλιο ασφάλειας εκ κατασκευής, υποχρεούνται να τοποθετήσουν τοξύλιο ασφάλειας. Στα εν λόγω αυτοκίνητα, ακόμα και αν έχουν εξ αρχής τοξύλιο ασφάλειας ή αντίστοιχη κατασκευή του πλαισίου τους, επιτρέπεται η εκ των υστέρων τοποθέτηση τοξυλίου ασφάλειας σύμφωνα με το παρόν άρθρο και το άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

Για όλες τις ομάδες, εκτός της ομάδας **Rally**, στην οποία ισχύουν οι αντίστοιχοι κανονισμοί, επιτρέπεται η τοποθέτηση τοξυλίου ασφάλειας.

Για τις ομάδες **Open** και **Φορτηγών**, επιτρέπεται η τοποθέτηση κλωβού ασφάλειας (roll cage), σύμφωνα με το άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

Σε όλες τις περιπτώσεις, τα τοξύλια ασφάλειας (roll bar) πρέπει να είναι σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ. Συνοπτικά – ενδεικτικά αναφέρονται:

- Όλη η κατασκευή από αμιγή χάλυβα σε σωλήνες χωρίς ραφή
- Περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένα κύριο τοξύλιο (εγκάρσια πίσω από την πλάτη των μελών του πληρώματος), δύο στοιχεία αντιστήριξης από τις δύο πάνω γωνίες του κυρίου τοξυλίου προς τους δύο αντίστοιχους (αριστερά – δεξιά) πίσω θόλους και ένα διαγώνιο στοιχείο από τη μία πάνω γωνία του κυρίου τοξυλίου στο κάτω μέρος του απέναντι στοιχείου αντιστήριξης.
- Οι ελάχιστες διαστάσεις (διάμετρο x πάχος) του κυρίου τοξυλίου είναι 45 x 2,5 mm ή 50 x 2 mm και των υπολοίπων στοιχείων 38 x 2,5 mm ή 40 x 2 mm
- Όλα τα τμήματα του τοξυλίου ασφάλειας πρέπει να είναι μονοκόμματα, δηλ. ενιαία κατασκευή, χωρίς κολλήσεις ή ενώσεις
- 4 σημεία στήριξης του τοξυλίου ασφάλειας στο πάτωμα του αυτοκινήτου. Οι σωλήνες τερματίζονται σε κολλημένη πλάκα ενίσχυσης, εμβαδού 120 cm², η οποία στηρίζεται στο πάτωμα του αυτοκινήτου με άλλη πλάκα αντιστήριξης και βίδες
- 3 βίδες για κάθε σκέλος του κυρίου τοξυλίου και 2 βίδες για κάθε σκέλος των στοιχείων αντιστήριξης.

Πλήρης ανάλυση στο Παράρτημα J του ΔΑΚ, άρθρο 253.8

Σε περίπτωση χρήσης κλωβού ασφάλειας, είναι υποχρεωτικό το πλήρωμα να φορά σε

όλη τη διάρκεια του αγώνα αναγνωρισμένα (από τη ΔΟΑ ή την ΕΕ) κράνη και ζώνες 4 σημείων ενώ είναι υποχρεωτική η χρήση αφρώδους υλικού ή άλλου προστατευτικού εξοπλισμού στα σημεία επαφής των κρανών του πληρώματος με τον κλωβό ασφάλειας.

5 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΟΜΑΔΑΣ NORMAL

5.1 Γενικά

Για να καταταχτεί ένα όχημα εκτός δρόμου – παντός εδάφους σε αυτή την ομάδα, θα πρέπει το όχημα αυτό να είναι στην κατάσταση, όπως αυτό παραδίδεται από τον κατασκευαστή και πωλείται στην αγορά και να μην έχει υποστεί καμιά άλλη αλλαγή, προσθήκη, βελτίωση σε οποιοδήποτε σημείο του (μηχανικό, αμαξώματος κ.α.), πέραν από αυτές που επιτρέπονται από τον παρόντα κανονισμό. Επίσης σε αυτή την κατηγορία συμμετέχουν και αυτοκίνητα με μόνιμη και αποκλειστική κίνηση στους δύο πίσω τροχούς, με τις ελευθερίες εξέλιξης της κατηγορίας **Open**.

5.2 Αναρτήσεις, αμορτισέρ & ελατήρια -σούστες

Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενισχυτικής μπάρας στους θόλους των αναρτήσεων.

Απαγορεύεται η ρύθμιση των ελατηρίων και των αμορτισέρ από το θάλαμο των επιβατών.

Δεν επιτρέπεται η αλλαγή ή η τροποποίηση κανενός σημείου στήριξης ή περιστροφής της ανάρτησης.

Ελατήρια: Οι βάσεις των ελατηρίων μπορεί να είναι ρυθμιζόμενες εφόσον το ρυθμιζόμενο είναι τμήμα της βάσης του ελατηρίου και είναι διαχωρισμένο από τα αρχικά τμήματα της ανάρτησης / αμαξώματος (να μπορεί να αφαιρεθεί).

- **Ελικοειδή ελατήρια:** Το μήκος, ο αριθμός των σπειρών, η διάμετρος του σύρματος, η εξωτερική διάμετρος, ο τύπος του ελατηρίου (προοδευτικό ή μη) και η μορφή των εδράσεων είναι ελεύθερα. Ο αριθμός των ελατηρίων και των βάσεων τους είναι ελεύθερος, αρκεί τα ελατήρια να τοποθετούνται εν σειρά.
- **Ελατήρια με λάμες (σούστες):** Το μήκος, το φάρδος, το πάχος και η καμπυλότης τους σε κάθετο επίπεδο, είναι ελεύθερα.
- **Ράβδοι στρέψης:** Η διάμετρός τους είναι ελεύθερη.

Αμορτισέρ: Είναι ελεύθερα με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός τους, ο τύπος τους (τηλεσκοπικά, με μπράτσο κλπ), η αρχή λειτουργίας τους (υδραυλικά, τριβής, μικτά κλπ) και τα σημεία στήριξής τους παραμένουν αμετάβλητα. Όσον αφορά την αρχή λειτουργίας των αμορτισέρ αερίου αυτά εξομοιώνονται με υδραυλικά. Αν για την αλλαγή του αμορτισέρ μιας ανάρτησης τύπου “Mac Pherson” ή άλλης που λειτουργεί με παρόμοιο τρόπο είναι αναγκαίο να αλλάξει ολόκληρο το στοιχείο Mac Pherson τα αντικατασταθέντα τμήματα πρέπει να είναι μηχανικά ισοδύναμα με τα γνήσια και να έχουν τα ίδια σημεία στήριξης. Τα δοχεία των υγρών μπορούν να τοποθετηθούν μέσα στο αμάξωμα εφόσον αυτό δεν τροποποιηθεί. Αν τα αμορτισέρ έχουν ξεχωριστά δοχεία υγρών στο χώρο των επιβατών ή στο χώρο αποσκευών, αν ο τελευταίος δεν χωρίζεται από το χώρο επιβατών, αυτά πρέπει να είναι καλά στερεωμένα και προστατευμένα. Δεν επιτρέπεται η προσθήκη αποστατών (spacers) στο πάνω ή κάτω τμήμα των αμορτισέρ.

5.3 Μπλοκέ ή διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης

Επιτρέπεται η αλλαγή των απλών διαφορικών με κάθε είδους μπλοκέ ή περιορισμένης ολίσθησης και των συστημάτων ελέγχου των.

5.4 Ελαστικά-τροχοί

Επιτρέπεται η αλλαγή των αρχικών ελαστικών με ελαστικά εγκεκριμένα για χρήση δρόμου. Οι διαστάσεις των ελαστικών, είναι ελεύθερες εφόσον αυτά καλύπτονται πλήρως από τα φτερά του αμαξώματος σε ένα τόξο 60 μοιρών. Επιτρέπεται η αλλαγή ζάντας, εφόσον όμως οι διαστάσεις της είναι ίδιες (διάμετρος / πλάτος) με αυτές που φόραγε το όχημα από το εργοστάσιο. Η χρήση οποιουδήποτε συστήματος διατήρησης της απόδοσης του ελαστικού με εσωτερική πίεση μικρότερη ή ίση από την ατμοσφαιρική απαγορεύεται. Το εσωτερικό του ελαστικού (ο χώρος μεταξύ της ζάντας και του εσωτερικού τμήματος του ελαστικού) πρέπει να είναι γεμάτο μόνο με ατμοσφαιρικό αέρα.

Ο μέγιστος αριθμός των εφεδρικών τροχών που μπορεί να μεταφέρει το αυτοκίνητο είναι δύο.

5.5 Φρένα

Το υλικό τριβής των φρένων είναι ελεύθερο όπως άλλωστε και ο τρόπος στερέωσης (πριτσίνωμα, κόλλημα κλπ) με τον όρο ότι η επιφάνεια τριβής δεν θα αυξηθεί. Τα προστατευτικά ελάσματα μπορούν να παραλειφθούν ή να τροποποιηθούν (λυγιστούν). Απαγορεύονται τα τακάκια από ανθρακονήματα - pure carbon. Οι δίσκοι / ταμπούρα και οι δαγκάνες / σιαγόνες πρέπει να είναι αυτά του κατασκευαστή.

Το σύστημα ABS μπορεί να απενεργοποιηθεί, οι εγκαταστάσεις όμως του κατασκευαστή πρέπει να παραμείνουν στο αυτοκίνητο. Επιτρέπεται η αντικατάσταση των σιμουχών και των προστατευτικών σκόνης των δαγκάνων. Μπορεί να προστεθεί σύστημα για να καθαρίζει τις λάσπες που μαζεύονται στους δίσκους των φρένων και στους τροχούς, αρκεί να μην έχει οποιαδήποτε επιπλέον λειτουργικότητα (πχ. ψύξη των φρένων).

5.6 Συμπλέκτης

Το υλικό του δίσκου συμπλέκτη είναι ελεύθερο, όχι όμως και το βολάν και το πλατό.

5.7 Συσσωρευτής (μπαταρία)

Είναι ελεύθερος ο κατασκευαστής (μάρκα), η χωρητικότητα και τα καλώδια της μπαταρίας. Η τάση και η θέση της μπαταρίας πρέπει να διατηρηθούν.

Επιτρέπεται η προσθήκη παροχής ρεύματος συνδεδεμένης με τη μπαταρία στο θάλαμο των επιβατών.

5.8 Γεννήτρια (αλτερνέιτορ)

Επιτρέπεται η αλλαγή της με γεννήτρια μεγαλύτερης ισχύος (σε WATT), καθώς και η αντικατάσταση δυναμό από γεννήτρια.

5.9 Αμάξωμα

Τα διακοσμητικά τάσια, στεφάνια κ.λ.π. των τροχών πρέπει να αφαιρεθούν.

Το ταμπλό και η κεντρική κονσόλα πρέπει να παραμείνουν τα αρχικά.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικών καλυμμάτων στα φώτα, με μοναδικό σκοπό την κάλυψη των κρυστάλλων των προβολέων και με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζουν την αεροδυναμική του αυτοκινήτου.

Μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε σύστημα ασφάλισης του πώματος της δεξαμενής καυσίμου.

Επιτρέπεται η αντικατάσταση των πτερυγίων των εμπρός και πίσω υαλοκαθαριστήρων.

Τα πλαστικά ηχομονωτικά υλικά μπορούν να αφαιρεθούν από τα ανοίγματα των τροχών και μπορούν να αντικατασταθούν από αλουμινένια ή πλαστικά μέρη με το ίδιο σχήμα.

Τα σκαλοπάτια επιβίβασης οδηγού / πληρώματος καθώς και το rock sliders, είναι ελεύθερα, συνιστάται όμως η αφαίρεσή τους.

Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθισμάτων που δεν χρησιμοποιούνται, μαζί με τις βάσεις τους και όλων των ζωνών ασφαλείας που δεν χρησιμοποιούνται.

Τα χαλάκια και οι μοκέτες είναι ελεύθερα και άρα μπορούν να αφαιρεθούν. Όμως, οι πλαϊνές ταπετσαρίες (στις πόρτες ή το αμάξωμα) και ο ουρανός δεν μπορούν να αφαιρεθούν ή τροποποιηθούν.

Τα διακοσμητικά σιρίτια είναι ελεύθερα.

Επιτρέπεται η σχάρα στην οροφή, καθώς και μόνιμη σκάλα πρόσβασης σε αυτή, όμως συνιστάται η αφαίρεση τους.

Αν υπάρχει πίσω εταζέρα, μπορεί να αφαιρεθεί.

5.10 Πρόσθετες στερεώσεις

Σε κάθε ένα από τα εμπρός και πίσω καπό μπορούν να τοποθετηθούν δύο πρόσθετες στερεώσεις ασφαλείας.

Σε αυτή την περίπτωση οι αρχικοί μηχανισμοί ασφάλισης του κατασκευαστή πρέπει να αχρηστευθούν ή να αφαιρεθούν. Τα μεγάλα αντικείμενα που μεταφέρονται μέσα στο αυτοκίνητο (π.χ. εργαλειοθήκη) πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένα και να αντέχουν σε επιτάχυνση 5 g.

5.11 Κινητήρας

Καλύμματα του κινητήρα φτιαγμένα από πλαστικό, των οποίων ο σκοπός είναι η απόκρυψη μηχανικών μερών του κινητήρα, μπορούν να αφαιρεθούν, αν έχουν μόνο αισθητικό χαρακτήρα.

Η ντίζα του γκαζιού μπορεί να αντικατασταθεί ή να τοποθετηθεί και δεύτερη, ανεξάρτητα αν προέρχεται από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου ή όχι. Αυτή η δεύτερη ντίζα πρέπει να είναι ντίζα ανάγκης, δηλ. να βρίσκεται τοποθετημένη παράλληλα με την αρχική.

Οι βίδες και τα μπουζόνια μπορούν να αλλαχθούν, με την προϋπόθεση πως τα νέα έχουν κατασκευαστεί από μαγνητικό υλικό.

Ανάφλεξη: Ο κατασκευαστής (μάρκα) και ο τύπος των μπουζί είναι ελεύθερα καθώς και το σύστημα περιορισμού των στροφών της μηχανής (κόφτης) και τα καλώδια υψηλής τάσης.

Η αρχική πλεξούδα πρέπει να διατηρηθεί και δεν επιτρέπεται η τροποποίηση της.

Οι αισθητήρες και τα εξαρτήματα ελέγχου, που εισάγουν δεδομένα στη μονάδα ελέγχου πρέπει να είναι αυτά του κατασκευαστή και να λειτουργούν όπως προβλέπεται.

Δεν μπορεί να προστεθεί αισθητήρας, ούτε για σκοπούς συλλογής δεδομένων. Απαγορεύεται η προσθήκη κάποιου διακόπτη στην αρχική πλεξούδα μεταξύ της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου και ενός αισθητήρα ή ενός εξαρτήματος ελέγχου.

Σύστημα Ψύξης: Ο θερμοστάτης, το σύστημα ελέγχου του και η θερμοκρασία ενεργοποίησης είναι ελεύθερα. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε σύστημα ασφάλισης του πώματος του ψυγείου.

Καρμπυρατέρ: Το αρχικό σύστημα πρέπει να διατηρηθεί. Επιτρέπεται να

τροποποιηθούν εκείνα τα στοιχεία του (των) καρμπυρατέρ που ρυθμίζουν τη δόσολογία της ποσότητας του καυσίμου που εισέρχεται στον θάλαμο καύσης, με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζουν με κανένα τρόπο τον εισαγόμενο αέρα. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του φίλτρου αέρα με άλλο, όπως το αρχικό. Σε κάθε περίπτωση το φίλτροκούτι θα πρέπει να είναι του κατασκευαστή.

Σύστημα έγχυσης: Το γνήσιο σύστημα έγχυσης (injection) πρέπει να διατηρηθεί. Τα στοιχεία του συστήματος που βρίσκονται μετά τη συσκευή μέτρησης της ροής του αέρα και ρυθμίζουν την ποσότητα του καυσίμου που εισέρχεται στον θάλαμο καύσης μπορούν να τροποποιηθούν αλλά όχι να αντικατασταθούν, με την προϋπόθεση ότι δεν επιδρούν στην ποσότητα του εισαγόμενου αέρα.

Τα εξαρτήματα για την εισαγωγή δεδομένων στην κεντρική μονάδα του συστήματος έγχυσης (αισθητήρες και εξαρτήματα ελέγχου κλπ.) συμπεριλαμβανομένης και της λειτουργίας τους πρέπει να παραμένουν όπως τα αρχικά. Απαγορεύεται η προσθήκη κάποιου διακόπτη στην αρχική πλεξούδα μεταξύ της ηλεκτρονικής μονάδας ελέγχου και ενός αισθητήρα ή ενός εξαρτήματος ελέγχου.

Επιτρέπεται η αντικατάσταση του φίλτρου αέρα με άλλο, όπως το αρχικό. Σε κάθε περίπτωση το φίλτροκούτι θα πρέπει να είναι του κατασκευαστή.

Λίπανση: Επιτρέπεται η αντικατάσταση του φίλτρου λαδιού με άλλο όπως το αρχικό. Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφραγμάτων στο κάρτερ.

Βάσεις στήριξης: Οι βάσεις στήριξης του κινητήρα και του κιβωτίου πρέπει να είναι οι αρχικές. Το υλικό του ελαστικού τμήματος είναι ελεύθερο.

Σύστημα Εξαγωγής Καυσαερίων:

Είναι δυνατόν:

- ή να αφαιρεθεί το εσωτερικό του γνήσιου σιωπητήρα (σιλανσιέ),
- ή εναλλακτικά, να τροποποιηθεί η εξαγωγή από τον πρώτο σιωπητήρα (σιλανσιέ) μέχρι το τέλος της, με την προϋπόθεση ότι η μέγιστη διάσταση του αγωγού καυσαερίων θα είναι ή ίδια με εκείνη του σωλήνα που συνδέει τον πρώτο σιωπητήρα με το συλλέκτη εξαγωγής.

Εάν στον πρώτο σιωπητήρα υπάρχουν δύο εισαγωγές το εμβαδόν της τομής του αγωγού καυσαερίων της τροποποιημένης εξαγωγής πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο με το άθροισμα του εμβαδού των τομών των δύο εισαγωγών. Πρέπει να υπάρχει μόνο μια σωλήνα εξαγωγής, εκτός αν χρησιμοποιείται η αρχική εξαγωγή.

Η έξοδος των καυσαερίων πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο σημείο που βρισκόταν η αρχική.

Αυτές οι επιτρεπόμενες τροποποιήσεις δεν δίνουν το δικαίωμα για καμία τροποποίηση στο αμάξωμα και μπορούν να γίνουν, με τον όρο ότι πάντοτε θα τηρείται η νομοθεσία της χώρας στην οποία διεξάγεται το αγώνισμα σχετικά με την στάθμη θορύβου.

Επιτρέπονται πρόσθετα μέρη για τη στήριξη της εξαγωγής.

Ο σιγαστήρας είναι ένα τμήμα του τμήματος εξαγωγής που έχει σκοπό τη μείωση του επιπέδου θορύβου του οχήματος.

Η διατομή του σιγαστήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 170% της διατομής της σωλήνας εισόδου του και πρέπει να περιέχει ηχοαπορροφητικό υλικό, σε μορφή διάτρητου κατά 45% σωλήνα ή συνθετικής μορφοποίησης.

Το μήκος του σιγαστήρα πρέπει να είναι μεταξύ 3 και 8 φορές τη διάμετρο εισόδου.

Ο σιγαστήρας μπορεί να διατίθεται ως ανταλλακτικό κολλημένο σε ένα τμήμα σωλήνα αλλά αυτή η σωλήνα δεν θεωρείται μέρος του σιγαστήρα.

Ο καταλύτης θεωρείται σαν σιωπητήρας (σιλανσιέ) και μπορεί να μετακινηθεί. Αν το όχημα εξοπλίζεται με καταλύτη από τον κατασκευαστή (όπως αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας), αυτός δεν επιτρέπεται να αφαιρεθεί ή να αφαιρεθεί το εσωτερικό του, επιτρέπεται όμως να μετακινηθεί.

Σύστημα Ελέγχου Ταχύτητας (Cruising Speed Controller): Αυτό το σύστημα μπορεί να αποσυνδεθεί.

5.12 Πρόσθετος εξοπλισμός

Επιτρέπονται χωρίς περιορισμό όλα εκείνα τα εξαρτήματα που δεν έχουν καμία επίδραση στη συμπεριφορά του αυτοκινήτου, όπως πχ. αυτά που καλυτερεύουν την αισθητική του αυτοκινήτου ή τις ανέσεις του εσωτερικού χώρου (φωτισμός, θέρμανση, ραδιόφωνο κλπ.), με την προϋπόθεση ότι δεν θα επιδρούν, έστω και με έμμεσο τρόπο στη μηχανική απόδοση του κινητήρα, στο σύστημα διεύθυνσης, στη μετάδοση, το φρενάρισμα ή το κράτημα του δρόμου (ευστάθεια).

Όλα τα συστήματα ελέγχου πρέπει να διατηρούν το ρόλο που έχουν προβλεφθεί για αυτά από τον κατασκευαστή αλλά επιτρέπεται η προσαρμογή τους ώστε να γίνουν περισσότερο εύχρηστα και ευκολότερα προσιτά, πχ. προσθήκη επιμήκυνσης της λαβής χειρόφρενου, τοποθέτηση πρόσθετου πέλματος στο πεντάλ του φρένου κλπ.

Επιτρέπονται τα ακόλουθα:

- α. Μετρητικά όργανα, όπως ταχύμετρο κλπ. μπορούν να εγκατασταθούν ή να αντικατασταθούν, και πιθανά να έχουν διαφορετική λειτουργικότητα, με τον όρο πως η εγκατάστασή τους δεν εγκυμονεί κανένα κίνδυνο.
Εντούτοις, το ταχύμετρο δεν μπορεί να αφαιρεθεί σε περίπτωση που κάτι τέτοιο απαγορεύεται από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.
Τα όργανα πλοήγησης (GPS / PC) είναι ελεύθερα ή μπορεί να περιορίζονται / επιβάλλονται από τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.
- β. Ο μηχανισμός του χειρόφρενου μπορεί να αλλαχθεί ώστε να επιτυγχάνεται στιγμιαίο ξεμπλοκάρισμα (fly-off handbrake).
- γ. Το τιμόνι είναι ελεύθερο αλλά δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί τιμόνι ταχείας απασφάλισης. Η κλειδαριά του τιμονιού μπορεί να απενεργοποιηθεί.

5.13 Βάρος απόδειξης

Για οποιαδήποτε αλλαγή, προσθήκη, βελτίωση που μπορεί να προκύψει αμφιβολία, ο συμμετέχων είναι υποχρεωμένος να φέρει επίσημα έγγραφα (όχι φωτοαντίγραφα), που να αποδεικνύουν ότι ο πρόσθετος εξοπλισμός, βελτίωση, αλλαγή παρέχεται από τον κατασκευαστή σε μορφή μαζικής παραγωγής, αλλιώς το όχημα αυτόματα θα περνά στην κατηγορία **Open**.

6 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΟΜΑΔΑΣ OPEN

6.1 Γενικά

Στην ομάδα αυτή κατατάσσονται υποχρεωτικά όσα οχήματα εκτός δρόμου – παντός εδάφους έχουν υποστεί προσθήκες, βελτιώσεις, αλλαγές που έχουν σαν αποτέλεσμα να

μην μπορούν να συμπεριληφθούν στην κατηγορία **Normal**.

Τέτοιας μορφής βελτιώσεις, προσθήκες, αλλαγές μπορεί να είναι: Βελτιώσεις συστημάτων ασφαλείας (κλωβός ασφαλείας, εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης, αναγνωρισμένα από τη ΔΟΑ συστήματα ασφαλείας), αλλαγή αριθμού αμορτισέρ ή τρόπου λειτουργίας τους, αριθμού ελατηρίων ή αρχής ή τρόπου λειτουργίας τους, στήριξη ανάρτησης, βελτιώσεις κινητήρα, αμαξώματος, αλλαγές συστήματος αναπνοής κ.α.

Στην ομάδα **Open** επιτρέπονται όλες οι βελτιώσεις, εκτός από την προσθήκη υπερτροφοδότησης (Turbo ή Compressor), αν δεν υπήρχε στο αρχικό αυτοκίνητο. Τα αναφερόμενα στα άρθρα 3 (γενικές διατάξεις) και 4 (συστήματα ασφάλειας) του παρόντος κανονισμού πρέπει όμως να τηρούνται.

6.2 Ελαστικά -τροχοί

Οι διαστάσεις των ελαστικών και των ζαντών είναι ελεύθερες, αρκεί οι τροχοί να καλύπτονται πλήρως από τα φτερά του αμαξώματος, το μέγιστο πλάτος πρόσθετων φτερών που θα χρησιμοποιηθούν για αυτό το σκοπό δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 16 εκατοστά σε κάθε πλευρά και πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον κατά 60 μοίρες τους τροχούς.

7 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΟΜΑΔΑΣ RALLY

Στην ομάδα αυτή μπορούν να καταταχθούν όσα οχήματα πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας του παραρτήματος J-283 για αυτοκίνητα παντός εδάφους (cross country) των κατηγοριών T1 & T2.

Οχήματα που δεν πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις ασφαλείας, μπορούν να συμμετέχουν στην κατηγορία **Open** .

Για την παραπάνω ομάδα ισχύει ο τεχνικός κανονισμός της Cross Country Rally FIA 2006, με τις εξής διαφοροποιήσεις.

7.1 Εφόσον το αυτοκίνητο χρησιμοποιεί τη δεξαμενή καυσίμων του κατασκευαστή, δεν είναι υποχρεωτική η χρήση δεξαμενής ασφαλείας.

7.2 Αυτοκίνητα που δεν έχουν δελτίο αναγνώρισης για την κατηγορία T2, μπορούν να συμμετέχουν σε αυτή με τις υπόλοιπες υποχρεώσεις και ελευθερίες της T2.