

ΓΕΝΙΚΟΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΕΠΑΘΛΟΥ ENDURO

2007

*** ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΚΑΙ Ο ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΑΘΛΟΥ.**

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Άρθρο 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

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

1.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Όπως αναφέρεται στα Στοιχεία του Αγώνα.

1.3 ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

Όπως αναφέρεται στα Στοιχεία του Αγώνα.

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

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

ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΙΣΜΟΙ

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

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

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

2.4 Η **Βαθμολογία** των οχημάτων προκύπτει με βάση το χρόνο που χρειάστηκαν για να διανύσουν τα τμήματα του αγώνα. Σε αυτόν προστίθενται οι όποιες άλλες ποινές δέχθηκε το όχημα.

Το όχημα με τον μικρότερο χρόνο θα είναι ο νικητής του αγώνα.

2.5 Τα οχήματα πρέπει να διανύσουν τη συνολική διαδρομή χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα και με μοναδική βοήθεια τη χρήση του εξοπλισμού που μεταφέρουν μαζί τους.

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

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

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

2.9 Η επιλογή των διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική ΜΩΤ. πέραν των 50 χιλιομέτρων. Μπορεί, όμως, ο οργανωτής να σχεδιάσει μια Απλή ή/και μία Ειδική Διαδρομή νυχτερινή με τη προϋπόθεση ότι όλα τα αυτοκίνητα θα εκκινήσουν τις διαδρομές αυτές αφού έχει πέσει το σκοτάδι.

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

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

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

2.12 Για τους αγώνες που προσμετρούν στο Έπαθλο Enduro δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στα άρθρα 2 και 3.

ΑΡΘΡΟ 3 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

— **Ενημέρωση** : Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική. Το κείμενο της ενημέρωσης που αφορά την ασφάλεια πρέπει να δοθεί γραπτά και ενυπόγραφα και να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

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

— **Αρχηγός Ομάδας (Team Manager)** : Ο ορισμένος και αποδεκτός εκπρόσωπος μιας ομάδας, η οποία διαθέτει άδεια διαγωνιζομένου, και η οποία συμμετέχει με τουλάχιστον δύο οχήματα.

— **Σκέλος (ΣΚ)**: Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών. Μεταξύ του τέλους της τελευταίας διαδρομής του σκέλους και της εισόδου σε καταυλισμό (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.

— **Πραγματικός Χρόνος**: Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει μια διαδρομή.

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

εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού στους Αγώνες Enduro. Επιτρέπει στον αγωνιζόμενο που του έχει επιβληθεί η ποινή να συνεχίσει τον αγώνα σε κανονικές αγωνιστικές συνθήκες, αν και του έχουν επιβληθεί σοβαρές ποινές.

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας Enduro διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό
- Τις εγκυκλίους της ΕΘ.Ε.Α
- Τον παρόντα Γενικό & Ειδικό Κανονισμό και τα Παραρτήματά του
- Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 5 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

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

5.2 Γενικά.

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

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

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

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

5.2.5 Να έχουν μία πυξίδα.

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

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

5.2.8 Κράνος εγκεκριμένου τύπου και για τα δύο μέλη του πληρώματος.

5.3 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

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

5.4 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

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

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

5.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Τα αυτοκίνητα εντάσσονται σε Κατηγορίες όπως αυτές ορίζονται στον Τεχνικό Κανονισμό. Ο οργανωτής μπορεί να ορίσει και μια κατηγορία Τουριστική, τα οχήματα της οποίας δεν θα λάβουν μέρος στις Ειδικές Διαδρομές - Δοκιμασίες του αγώνα. Τα οχήματα αυτά θα έχουν ξεχωριστή κατάταξη, θα έχουν ποινές μόνο για τις Απλές Διαδρομές και δεν θα διαχωρίζονται σε περαιτέρω κατηγορίες, ανεξαρτήτως μετατροπών και δυνατοτήτων. Για να μετρήσει μια κατηγορία θα πρέπει να εκκινήσουν τουλάχιστον 8 αυτοκίνητα.

ΑΡΘΡΟ 6 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

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

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

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

6.2 Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών και το οποίο δεν εκτίει ποινή αργίας ή έκπτωσης ή άλλη ποινή η οποία μπορεί να του έχει επιβληθεί από τα αρμόδια πειθαρχικά όργανα της ΕΘΕΑ. Οι Αγωνιστικές Άδειες είναι υποχρεωτικές για όλα τα μέλη του πληρώματος. Όποιος δεν είναι κάτοχος αγωνιστικής άδειας ετήσιας τύπου C 4X4 μπορεί να βγάλει άδεια μιας ημέρας στη Γραμματεία του αγώνα κατά τον Διοικητικό Έλεγχο προσκομίζοντας το δίπλωμα οδήγησης.

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 7 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ο υπεύθυνος σχέσεων πρέπει να φέρει κάποιο διακριτικό ώστε να αναγνωρίζεται εύκολα και πρέπει να είναι παρών:

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

Τα καθήκοντά του είναι:

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

ΑΡΘΡΟ 8 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

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

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

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

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

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

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

8.6 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα:

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

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

8.8 Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να παρουσιαστούν με τα αυτοκίνητά τους στο χώρο ελέγχου εξακρίβωσης όπως ορίζεται από το επίσημο πρόγραμμα του αγώνα. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την απαγόρευση εκκίνησης στον αγώνα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από την οργάνωση.

Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:

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

Θα γίνει εξακρίβωση:

— της ταυτότητας του πληρώματος.

— των στοιχείων του οχήματος βάσει των επισήμων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ. Στην περίπτωση οχήματος με συμβατικούς αριθμούς που είναι ιδιοκτησίας διαφορετικής από τον συμμετέχοντα είναι απαραίτητη η παρουσίαση έγγραφης εξουσιοδότησης του ιδιοκτήτη για τη χρησιμοποίηση του οχήματος.

8.9 Μόνον τα πληρώματα τα οποία έχουν περάσει από τον διοικητικό έλεγχο μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημα τους, που θα φέρει τις πινακίδες και τα νούμερα συμμετοχής, στον τεχνικό έλεγχο, ο οποίος θα είναι γενικής μορφής (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ κλπ.)

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

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

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

8.12 Για οποιαδήποτε διαφορά, αμφισβήτηση, διευκρίνιση, παρατυπία ή ερμηνεία του τεχνικού κανονισμού την απόφαση τη παίρνει ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών και τη βοήθεια του Τεχνικού Εφόρου.

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

ΑΡΘΡΟ 9 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

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

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

9.3 Οι πινακίδες θα περιλαμβάνουν τον αριθμό συμμετοχής, την ονομασία του αγώνα και πιθανόν τους χορηγούς της οργάνωσης.

Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καλύψουν ολικώς ή μερικώς τις πινακίδες νομίμου κυκλοφορίας του οχήματος.

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 10 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

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

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

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

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

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

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

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

10.2.2 Επιβάλλεται η χρήση ιμάντα ασφαλείας όταν δένεται ο εργάτης σε δέντρο. Η μη χρήση ιμάντα στον κορμό και το απ' ευθείας δέσιμο του συρματόσχοινο σε αυτόν, ισοδυναμεί με ποινή 20 λεπτών.

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

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

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

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

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

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

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

α. Η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων της ημέρας που έγινε η παράβαση.

β. Το πρακτικό θα είναι αρκετά λεπτομερές ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του συμμετέχοντα που έκανε την παράβαση και να καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.

γ. Το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβητήσεις.

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

10.7 Για να επιτευχθεί σωστή κάλυψη «ασφάλειας της παιδιάς» οι αγωνιζόμενοι που εγκαταλείπουν τη διαδρομή λόγω τεχνικών προβλημάτων ή άλλων λόγων, είναι υποχρεωμένοι να πληροφορήσουν αμέσως την Οργάνωση με κάθε δυνατό μέσον

επικοινωνίας (τηλέφωνο, ασύρματο, άλλους αγωνιζόμενους) και να παραδώσουν το Βιβλιάριο Χρονομέτρησης (καρνέ) σε εντεταλμένο άτομο της Οργάνωσης.

10.8 Κατά τη διεξαγωγή του αγώνα, αν χρειαστεί, θα υπάρχει και Νεκρός Χρόνος. Θα δίνεται από τον κριτή ή τον Αλυτάρχη για ειδικές περιπτώσεις ασφαλείας, κινδύνου, κλεισίματος διαδρομής και γενικά δυσλειτουργίας του αγώνα και κατά τον οποίο η δραστηριότητα του πληρώματος ή του αγώνα διακόπτετε και ο χρόνος αυτός δεν θα μετράει. Θα γράφεται στο καρνέ ο χρόνος έναρξης και λήξης του νεκρού χρόνου από τον κριτή. Κατά τη διάρκεια του Νεκρού Χρόνου τα οχήματα βρίσκονται υπό καθεστώς Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme).

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 11 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)

11.1 Σε κάθε πλήρωμα παραδίδεται κατά την εκκίνηση ένα βιβλιάριο χρονομετρήσεων (καρνέ) και ελέγχου διέλευσης. Κάθε πλήρωμα είναι το μόνο υπεύθυνο για το βιβλιάριό του και η απώλεια του επιφέρει αυτόματα ποινή αποκλεισμού. Κάθε αλλαγή ή τροποποίηση που θα εμφανιστεί στο καρνέ θα επιφέρει τον αποκλεισμό από τον αγώνα εκτός και εάν έχει γραπτή θεώρηση από τον υπεύθυνο κριτή. Η παρουσίαση του καρνέ σε όλους τους σταθμούς και η ακρίβεια των εγγραφών είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος. Μόνο οι χρονομέτρες είναι εξουσιοδοτημένοι να γράψουν τον χρόνο στο βιβλιάριο ιδιοχείρως ή μέσω εκτυπωτικού μηχανισμού.

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

11.3 Οι σταθμοί ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ) επισημαίνονται με τις πινακίδες που καθορίζονται από το Γενικό Κανονισμό 4X4: Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με προειδοποιητική πινακίδα με κίτρινο φόντο. Σε απόσταση 25 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με πινακίδα με κόκκινο φόντο. Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 25 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με πινακίδα με μπλε φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές. Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπλε με 3 πλάγιες μαύρες γραμμές) θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme). Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στην παραπάνω περιοχή δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθεί ο απαραίτητος έλεγχος. Απαγορεύεται αυστηρά η είσοδος και έξοδος του οχήματος σε σταθμό ελέγχου με φορά διαφορετική από αυτήν του αγώνα, καθώς και η επανείσοδος του οχήματος από την περιοχή σταθμού ελέγχου, εφόσον το βιβλιάριο του αγώνα ήδη σφραγίστηκε στον σταθμό αυτό. Για κάθε παράβαση εφαρμόζονται οι ποινές του άρθρου 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.13 Ένα πλήρωμα που πρέπει να περάσει από τον σταθμό ελέγχου στις 18:58' θεωρείται ότι έφθασε εγκαίρως αν η σφράγιση έγινε μεταξύ 18.58'.00" και 18.58'.59". Αυτό το πλήρωμα μπορεί να μπει στην περιοχή του σταθμού ελέγχου χρόνου από τις 18:57:01 και μετά.

11.14 Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει τις ποινές του άρθρου 10.

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

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

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

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

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

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

11.16.5 Και τα ενοποιημένα ΣΕΧ καθώς και ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στο ΣΕΧ Αφετηρίας και στην Αφετηρία της Ειδικής και ανάμεσα στον Τερματισμό και στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme) όπου απαγορεύεται η βοήθεια, οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός.

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

12.1 Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής δοκιμασίας θεωρείται ο χρόνος από την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική, μέχρι την στιγμή που το αυτοκίνητο θα βγει από τη δοκιμασία. Ο χρόνος θα μετριέται με χρονόμετρο χειρός και ακρίβεια δευτερολέπτου.

12.2 Σαν σειρά εκκίνησης της ειδικής δοκιμασίας ορίζεται η σειρά άφιξης του οχήματος στο ΣΕΧ τερματισμού της προηγούμενης απλής. Τα πλήρωματa παίρνουν τερματισμό της Απλής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφετηρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρτέ τους στο κριτή. Όταν έρθει η σειρά τους γίνεται η κλήση του οχήματος από τον κριτή και δίνεται το προβλεπόμενο πεντάλεπτο. Αν το πλήρωμα δεν πάρει εκκίνηση στο τέλος του πεντάλεπτου χάνει τη σειρά του και καλείται το επόμενο όχημα. Το πλήρωμα που έχασε τη σειρά του πρέπει να δηλώσει στον κριτή ότι θέλει να ξεκινήσει και ο κριτής το βάζει στην επόμενη σειρά. Το πλήρωμα παίρνει ποινή για κάθε σειρά που χάνεται σύμφωνα με το άρθρο 11.4.

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

12.4 Ο κριτής της αφετηρίας ενημερώνει το πλήρωμα για το 1 λεπτό, τα 30 δευτερόλεπτα και προσμετρά τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα που σημαίνουν την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική. Το αυτοκίνητο υποχρεούται να μπει στην ειδική δοκιμασία μέσα στα επόμενα 60 δευτερόλεπτα. Αν δεν μπορέσει να το κάνει θεωρείται ότι δεν πήρε εκκίνηση και χάνει τη σειρά του με την ανάλογη ποινή. Του δίνεται από τον κριτή 10 λεπτά χρόνος για να πάρει νέα εκκίνηση και αν δεν τα καταφέρει θεωρείται ότι παρέκαμψε την Ειδική με την ανάλογη ποινή.

12.5 Για να θεωρηθεί εκκίνηση αυτοκινήτου θα πρέπει οι πίσω τροχοί να μπουν στο πρώτο δύσκολο σημείο της ειδικής. Το σημείο αυτό προσδιορίζεται από την οργάνωση με πάσσαλο.

12.6 Σε όλες τις Ειδικές Δοκιμασίες υπάρχει δρόμος παράκαμψης που οριοθετείται με συμπληρωματικό road book που δίνεται από το ΣΕΧ Αφετηρίας της Ειδικής. Αν ένα πλήρωμα θέλει να παρακάμψει την Ειδική, όταν έρθει η σειρά του να εκκινήσει την Ειδική το δηλώνει στο κριτή της Αφετηρίας ο οποίος γράφει το χρόνο εκκίνησης της παράκαμψης και δίνει το συμπληρωματικό road book. Κάθε αυτοκίνητο έχει Χρόνο Παράκαμψης, που αναφέρεται στο road book, για να φτάσει από το ΣΕΧ Αφετηρίας στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής που παρακάμπτει.

12.7 Για κάθε Ε.Δ. θα υπάρχει συγκεκριμένος ιδανικός χρόνος τέλεσης, ο οποίος και θα αναφέρεται στο road book. Αν το πλήρωμα ξεπεράσει το χρόνο αυτό θεωρείται ότι εγκατέλειψε την Ε.Δ. και χρεώνεται με βαθμούς παράκαμψης. Πρέπει δε να εγκαταλείψει τη διαδρομή το συντομότερο δυνατόν, με τη βοήθεια και της οργάνωσης αν χρειάζεται, από το σημείο που θα υποδείξει ο κριτής. Από τη στιγμή που θα βγει από την Ειδική πρέπει εντός του χρόνου παράκαμψης της Ειδικής (παρ. 9.6) να πάρει εκκίνηση της επόμενης διαδρομής.

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

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

12.8.2 Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της δοκιμασίας κατά την αναγνώριση.

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

Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία

12.9 Κάποιες από τις Ε.Δ. προσδιορίζονται από πασσάλους ή/και κορδέλες που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Αποτυχία να περάσουν μέσα από τους πασσάλους / κορδέλες επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική (εκτός διαδρομής θεωρείται ένα όχημα του οποίου έστω και ένας από τους δύο εσωτερικούς τροχούς πέρασε έξω από το όριο). Επαφή με τους πασσάλους και μόνο επιφέρει ποινή 10 δευτερολέπτων ανά πόρτα.

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

12.11 Το πλήρωμα για να πάρει χρόνο τερματισμού της ειδικής θα πρέπει και τα δύο μέλη του να είναι στη θέση τους και δεμένα με την ζώνη.

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

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

12.14 Επιτρέπεται η χρήση εργάτη καθώς και οποιοδήποτε άλλου υλικού στις Ειδικές Δοκιμασίες.

ΑΡΘΡΟ 13 ΠΟΙΝΕΣ

13.1 Απλές διαδρομές

13.1.1 Για κάθε λεπτό καθυστέρησης: 10 δευτερόλεπτα.

13.1.2 Για κάθε λεπτό προπορείας: 20 δευτερόλεπτα.

13.2 Ειδικές Δοκιμασίες

13.2.1 Για κάθε δευτερόλεπτο του χρόνου εκτέλεσης: 1 δευτερόλεπτο.

13.2.2 Για κάθε παράκαμψη πόρτας: 5 λεπτά.

13.2.3 Για κάθε επαφή με πάσαλο: 10 δευτερόλεπτα.

13.2.4 Αδυναμία Ολοκλήρωσης της Ειδικής: 30 λεπτά.

13.2.5 Παράκαμψη της Ειδικής: 45 λεπτά.

13.3 Ειδικές Ποινές

13.3.1 Μέγιστη Επιβαλλόμενη Ποινή (ΜΕΠ): 45 λεπτά επί πλέον του χρόνου του τελευταίου κανονικά τερματίσαντος (εντός χρόνου) αυτοκινήτου

13.3.2 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε απλή (ΣΕΧ): 30 λεπτά με ποινή υπέρβασης τη ΜΕΠ.

13.3.3 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε σκέλος: 60 λεπτά με ποινή υπέρβασης τη ΜΕΠ

13.3.4 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για τον αγώνα (περισσότερα σκέλη): 90 λεπτά με ποινή υπέρβασης τη ΜΕΠ.

13.3.5 Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε διαδρομής: 50 δευτερόλεπτα για κάθε σειρά.

13.3.6 Μη χρήση ιμάντα σε δέσιμο εργάτη σε δέντρο: 20 λεπτά.

13.3.7 Μη χρήση κουβέρτας – πατάκι στο συρματόσχοινο: 20 λεπτά.

13.3.8 Για κάθε σφραγίδα ΣΕΔ που λείπει: 30 λεπτά.

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

13.3.10 Είσοδος στο ΣΕΧ από την αντίθετη μεριά: 60 λεπτά.

13.3.11 Χρήση φακέλου SOS ή τηλεφωνική βοήθεια από την οργάνωση: 15 λεπτά για κάθε μία. Συνεχίζουν να ισχύουν στη περίπτωση αυτή οι ποινές 13.1.1, 13.1.2, 13.3.2, 13.3.3 και 13.3.4.

13.3.12 Για παραβάσεις του ΚΟΚ: αποκλεισμός.

13.3.13 Μη χρήση κράνους από το πλήρωμα στις Ειδικές: αποκλεισμός

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

13.3.15 Εάν πλήρωμα που θέλει να παρακάμψει μια Ειδική, δεν εμφανιστεί στον αρμόδιο κριτή να το δηλώσει, για να χρεωθεί τις ανάλογες ποινές, μέχρι τη λήξη της ειδικής: αποκλεισμός.

13.3.16 Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατών να διαμορφωθεί κατάταξη της διαδρομής δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή λόγο της διακοπής το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί πριν από τη διακοπή του αγώνα. Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμα και αν ένα πλήρωμα πέρασε τη διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Αλυτάρχη. Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί μπορεί να διαλέξει μεταξύ των άλλων τεσσάρων χειρότερων χρόνων, αυτόν που θα είναι κατά τη γνώμη του, ο πιο αντιπροσωπευτικός. Τέλος κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή του αγώνα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε, ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

13.3.17 Οι ποινές 13.2.1, 13.2.2, 13.2.3 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 13.2.2, 13.2.3, 13.2.4 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 13.3.2, 13.3.3, 13.3.4, 13.3.5, 13.3.6, 13.3.7, 13.3.8, 13.3.9, 13.3.10, 13.3.11, 13.3.16 προστίθενται στις ποινές 13.1 και 13.2.

ΑΡΘΡΟ 14 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 15 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

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

Τα οχήματα θα υπόκεινται στους κανονισμούς των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.

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

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

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

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

Στην περίπτωση αυτή τα λεπτά που θα απαιτηθούν γι' αυτήν την επισκευή θα εκληφθούν σαν λεπτά καθυστέρησης σε τμήμα διαδρομής. Για να μην υποχρεωθεί το πλήρωμα να καλύψει την καθυστέρηση στη διαδρομή θα του δοθεί νέος χρόνος εκκίνησης. Αν η επισκευή δεν είναι εφικτή, ο Αλυτάρχης, μπορεί να αποκλείσει το όχημα από τον αγώνα για λόγους ασφαλείας.

Κάθε πλήρωμα που εμφανίζεται στην εκκίνηση με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 1 ώρα θα αποκλείεται από τον αγώνα (βλέπε άρθρο 10).

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

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

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 16 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

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

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

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 17 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

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

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

ΑΡΘΡΟ 18 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

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

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

18.3 Να μην προσβάλλει τα χρηστά ήθη και έθιμα.

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

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

18.6 Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.

18.7 Η τοποθέτηση των διαφημιστικών των χορηγών της οργάνωσης είναι υποχρεωτική και θα γίνει είτε σε μέρος του αυτοκινήτου που θα επιλέξει η οργάνωση, είτε από την ίδια την οργάνωση. Αν αγωνιζόμενος δεν δεχθεί να τοποθετήσει τα διαφημιστικά της οργάνωσης καταβάλλει διπλάσιο παράβολο.

ΑΡΘΡΟ 19 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

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

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

ΑΡΘΡΟ 20 ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ

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

ΑΡΘΡΟ 21 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ

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

21.2 Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται στο διπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής. Οι ενστάσεις εκδικάζονται από τους Αγωνοδίκες. Το παράβολο της ένστασης επιστρέφεται εάν η ένσταση δικαιωθεί ή αν οι Αγωνοδίκες κρίνουν ότι δεν θα εξεταστεί.

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

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

21.5 Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων υποβάλλονται μέχρι και 30' μετά την ανακοίνωση των προσωρινών αναλυτικών ανά όχημα αποτελεσμάτων.

ΑΡΘΡΟ 22 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ

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

22.2 Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία,

λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, 5ης Ειδικής κλπ. Αν και πάλι δεν υπάρχει λύση τότε θα εφαρμόζεται ότι ορίζει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός για την ισοπαλία.

Ο κανονισμός αυτός μπορεί να εφαρμοσθεί σε κάθε στιγμή του αγώνα.

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

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

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

ΑΡΘΡΟ 23 ΑΠΟΝΟΜΗ

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ENDURO ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ

1 ΟΡΙΣΜΟΙ

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

Αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας και ο παρών Κανονισμός.

Είναι οχήματα εκτός δρόμου (off road) – παντός εδάφους με θέσεις για 2 τουλάχιστον επιβάτες, μικτό βάρος μικρότερο των 3500 κιλών, με 4 τροχούς και μόνιμη ή επιλεγόμενη κίνηση στους 4 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.

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 των προφυλακτήρων με άλλους.

3.7 Εργάτης (βίντσι). Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται οποιοδήποτε μέρος του εργάτη, περιλαμβανομένων και των ράουλων (αν υπάρχουν), να εξέχει από τους προφυλακτήρες του αυτοκινήτου. Συνιστάται η χρήση γλίστρας αντί ράουλων. Σε περίπτωση που υπάρχουν προεξοχές πρέπει αυτές να καλυφθούν με κατάλληλο υλικό.

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 του αυτοκινήτου.

4 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

4.1 Ζώνες ασφάλειας Τα αυτοκίνητα 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.

Για την ομάδα **Open**, 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, 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 της ομάδας **Open** 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 ασάλινες βίδες ελάχιστης διαμέτρου 8 mm

Για τα αυτοκίνητα της ομάδας **Open**, 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 ασφαλείας εκ κατασκευής, υποχρεούνται να τοποθετήσουν τοξύλιο ασφαλείας. Στα εν λόγω αυτοκίνητα, ακόμα και αν έχουν εξ αρχής τοξύλιο ασφαλείας ή αντίστοιχη κατασκευή του πλαισίου τους, επιτρέπεται η εκ των υστέρων τοποθέτηση τοξυλίου ασφαλείας σύμφωνα με το παρόν άρθρο και το άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

Για όλες τις ομάδες επιτρέπεται η τοποθέτηση τοξυλίου ασφαλείας.

Για την ομάδα **Open** και μόνο επιτρέπεται η τοποθέτηση κλωβού ασφαλείας (roll cage), σύμφωνα με το άρθρο 253.8 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

Σε όλες τις περιπτώσεις, τα τοξύλια ασφαλείας (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 ασφαλείας 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 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.

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 της ανάρτησης.

Ελατήρια: Οι βάσεις των ελατηρίων δεν μπορεί να είναι ρυθμιζόμενες ούτε να αλλάξει ο τρόπος λειτουργίας τους.

- . • **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.
- . • **Ελατήρια με λάμες (σούστες):** Το μήκος, το φάρδος, το πάχος και η καμπυλότης τους σε κάθετο επίπεδο, είναι ελεύθερα. Απαγορεύονται τα σπαστά σκουλαρίκια.
- . • **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. 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.

Ύψος Ανάρτησης - Οχήματος: Το εργοστασιακό ύψος του οχήματος δεν πρέπει να έχει αυξηθεί περισσότερο από 7 εκατοστά (με την ανάρτηση ή/και body lift). Η μέτρηση θα γίνεται κάθετα από το κέντρο του τροχού έως την κάτω άκρη του φτερού ή με όποιον άλλο τρόπο επιλέξει ο Τεχνικός Έφορος του αγώνα.

5.3 Μπλοκέ ή διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης

Επιτρέπεται η ύπαρξη ενός και μόνο διαφορικού περιορισμένης ολίσθησης στον εμπρός ή πίσω άξονα. Η ύπαρξη, ακόμα και από τον κατασκευαστή, διαφορικού μπλοκέ 100%, οποιοδήποτε τύπου, κατατάσσει το όχημα στη ομάδα Open.

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 φοράγε το όχημα από το εργοστάσιο. Η χρήση οποιοδήποτε 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). Το σύστημα ABS μπορεί να απενεργοποιηθεί, οι εγκαταστάσεις όμως του κατασκευαστή πρέπει να παραμείνουν στο αυτοκίνητο. Επιτρέπεται η αντικατάσταση των τσιμουχών και των προστατευτικών σκόνης των δαγκάνων.

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.

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 μπορούν 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.

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.

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

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.

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 δοσολογία 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 φιλτροκούτι 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 φιλτροκούτι 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.

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 ασφάλειας, 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. Τα αναφερόμενα στα άρθρα 3 (γενικές διατάξεις) και 4 (συστήματα ασφαλείας) 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.