


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



**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ
ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ
2015**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ (Ε.Π.Α.)



ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΩΝ.....	7
1.1 Εφαρμογή	
1.2 Ερμηνεία	
2. ΟΡΙΣΜΟΙ	
2.1 Δελτίο πληροφοριών	
2.2 Ανακοίνωση	
2.3 Σταθμοί Ελέγχου	
2.4 Πλήρωμα	
2.5 Μέρα (σκέλος)	
2.6 Απόφαση	
2.7 Τέλος του αγώνα	
2.8 Χώρος Αναμονής	
2.9 Νεκρός χρόνος	
2.10 Χώρος Επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Fermé)	
2.11 Απαγορευμένο service.....	8
2.12 Πρόγραμμα αναγνωρίσεων	
2.13 Ανασυγκρότηση	
2.14 Τμήμα του αγώνα	
2.15 Service	
2.16 Εκκίνηση του αγώνα	
2.17 Υπεριδική διαδρομή	
2.18 Καρνέ (Κάρτα διαδρομής)	
2.19 Super Rally	
3. ΣΤΕΛΕΧΗ	
3.1 Παρατηρητής ΕΠΑ	
3.2 Αγωνοδίκες	9
3.3 Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος	
3.4 Παρατηρητής Ασφαλείας ΕΠΑ	
3.5 Επικεφαλής Ασφαλείας	
3.6 Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζόμενους (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3)	
ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΑ ΤΗΣ ΕΠΑ	
4.1 Γενικά	
4.2 Επιπλέον διατάξεις	11
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΙ.....	12
5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΩΝ	
5.1 Ματαίωση αγώνα του Πρωταθλήματος / Κυπέλλου	
5.2 Αναφορές- Εκθέσεις	
5.3 Υποψήφιοι αγώνες	
5.4 Βαθμοί πρωταθλήματος	
6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ Ή ΣΕ ΚΥΠΕΛΛΟ	
6.1 Οδηγοί και συνοδηγοί	
7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	
7.1 Περιορισμός ορίου ταχύτητας στις απλές διαδρομές.....	13
7.2 Γενικά	
ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	
8. ΓΕΝΙΚΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΟΜΑΕ/ΕΠΑ)	
8.1 Πρότυπα έγγραφα της ΕΠΑ	
8.2 Λογότυπο ΟΜΑΕ	
9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ	
9.1 Πρόγραμμα	
9.2 Ποινές.....	14
9.3 Τροποποιήσεις στον Συμπληρωματικό Κανονισμό – Δελτία Πληροφοριών	

10. ROAD BOOK (Βιβλίο Διαδρομής)-(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2)**11. ΚΑΡΝΕ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 3)**

- 11.1 Σχεδιασμός
- 11.2 Εγγραφές που γίνονται στο καρνέ
- 11.3 Έλλειψη εγγραφής
- 11.4 Ιδανικοί χρόνοι
- 11.5 Χρονομέτρηση
- 11.6 Υπευθυνότητα
- 11.7 Διαφορές..... 15

12. ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑ**ΑΣΦΑΛΕΙΑ****13. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ**

- 13.1 Κάλυψη αστικής ευθύνης
- 13.2 Εξαίρεση κάλυψης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**14. ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

- 14.1 Αριθμοί συμμετοχής πόρτας
- 14.2 Πίσω Πλαϊνά παράθυρα
- 14.3 Πανώ ουρανού
- 14.4 Μπροστινή πινακίδα
- 14.5 Περιορισμοί στις διαφημίσεις 16
- 14.6 Προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή

15. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ

Πίσω πλαϊνά παράθυρα

ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ 17**16. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ**

- 16.1 Γενικοί κανόνες
- 16.2 Κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων
- 16.3 Κανόνες οδικής κυκλοφορίας

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ**17. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

- 17.1 Υποβολή δήλωσης συμμετοχής
- 17.2 Τροποποίηση στη δήλωση συμμετοχής
- 17.3 Εξουσιοδότηση Εθνικής Λέσχης
- 17.4 Αλλαγή συμμετέχοντος ή/και μέλους/μελών του πληρώματος
- 17.5 Υποχρεώσεις συμμετέχοντος και μελών του πληρώματος

18. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ 18**19. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

- 19.1 Ανακοίνωση παραβόλων συμμετοχής
- 19.2 Αποδοχή δήλωσης συμμετοχής
- 19.3 Επιστροφή παραβόλου
- 19.4 Μερική επιστροφή του παραβόλου
- 19.5 Μη επιστροφή του παραβόλου

20. ΚΛΑΣΕΙΣ

Αλλαγή δηλωμένης κλάσης

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ**21. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ**

- 21.1 Διάρκεια
- 21.2 Κανονισμοί που αφορούν όλα τα πληρώματα..... 19
- 21.3 Αυτοκίνητα αναγνωρίσεων και περιορισμοί
- 21.4 Ποινές

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ**22. ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ**

22.1 Γενικά

23. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ20

23.1 Επιπλέον έλεγχοι

23.2 Ευθύνη των πληρωμάτων

24. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

24.1 Τελικό parc fermé

24.2 Επιλογή αυτοκινήτων

SHAKEDOWN**25. SHAKEDOWN ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ**

25.1 Διεξαγωγή του shakedown

25.2 Ζημιά κατά τη διάρκεια του shakedown

25.3 Δοκιμές

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ**26. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ 21**

26.1 Σηματοδότηση σταθμών ελέγχου..... 21

26.2 Προστατευτικά κάγκελα ή πλέγματα

26.3 Διάρκεια στάθμευσης στους σταθμούς ελέγχου

26.4 Ετοιμότητα για λειτουργία

26.5 Σειρά σταθμών ελέγχου και κατεύθυνση

26.6 Οδηγίες κριτών

27. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)**28. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)**

28.1 Λειτουργία

28.2 Διαδικασία σφράγισης

28.3 ΣΕΧ που ακολουθείται από ειδική διαδρομή 22

29. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

29.1 Μέγιστη επιτρεπτή καθυστέρηση

29.2 Ανακοίνωση αποκλεισμού

29.3 Πρόαφιξη

30. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

30.1 Διαδικασία εισόδου στην ανασυγκρότηση

30.2 Διαδικασία εξόδου από την ανασυγκρότηση

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ**31. ΓΕΝΙΚΑ**

31.1 Χρονομέτρηση

31.2 ΜΩΤ στις Ειδικές Διαδρομές

32. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ 23

32.1 Αφετηρία

32.2 Διαδικασία εκκίνησης

32.3 Διαδικασία χειροκίνητης εκκίνησης

32.4 Καθυστέρηση εκκίνησης υπαιτιότητα του πληρώματος

32.5 Καθυστέρηση ειδικής διαδρομής

32.6 Λανθασμένη εκκίνηση

33. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

33.1 Γραμμή τερματισμού

33.2 Σταθμός Στοπ..... 24

34. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**35. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ**

35.1 Εξοπλισμός πληρώματος

35.2	Σήματα SOS/OK	
35.3	Μεταφορά του αυτοκινήτου εκτός ειδικής διαδρομής	
35.4	Αναφορά ατυχήματος	
35.5	Κόκκινο τρίγωνο	
35.6	Χρήση κίτρινων σημαιών.....	25
35.7	Επιβραδύνσεις	
35.8	Ποινές	26
36. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ		
36.1	Χαρακτηριστικά υπερείδικής διαδρομής	
36.2	Διεξαγωγή υπερείδικής διαδρομής	
36.3	Σχέδιο ασφαλείας	
PARC FERME (Χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης)		
37. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ PARC FERME		
37.1	Εφαρμογή	
37.2	Προσωπικό που επιτρέπεται στο parc fermé	
37.3	Ώθηση αυτοκινήτου στο parc fermé	
37.4	Επισκευές στο parc fermé	
ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ		
38. ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		
39. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ		
		27
39.1	Εκκίνηση του αγώνα	
39.2	Εκκίνηση Μέρας	
40. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ		
40.1	Απαιτήσεις αναθεωρημένης σειράς εκκίνησης	
40.2	Αλλαγή σειράς εκκίνησης οδηγών	
40.3	Διάστημα εκκίνησης	
SERVICE (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ)		
41. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ SERVICE		
41.1	Εκτέλεση service	28
41.2	Προσωπικό και περιορισμοί στο service	
42. SERVICE PARKS ή SERVICE AREA		
42.1	Ωράρια των Service parks	
42.2	Προσδιορισμός Service park ή service area	
42.3	Ταχύτητα μέσα στα service parks ή service area	
43. ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARKS ή SERVICE AREA		
	Αριθμός αυτοκινήτων service	
44. ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΤΑ SERVICE PARKS ή SERVICE AREAS		
		29
45. FLEXISERVICE – 45'		
45.1	Γενικά	
45.2	Διεξαγωγή του flexiservice και ωράρια	
46. REMOTE SERVICE ZONE (RSZ) ΜΑΚΡΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ SERVICE		
46.1	Γενικά	
46.2	Αριθμός προσωπικού	
46.3	Επιτρεπτός εξοπλισμός και εργαλεία	
46.4	Πινακίδα αυτοκινήτου για το remote service zone	
46.5	Απομάκρυνση εξοπλισμού	30
46.6	Χρόνος εισόδου στο remote service zone	
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ		
47. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΡΑΛΛΥ		
47.1	Έκδοση αποτελεσμάτων	
47.2	Ανακοίνωση αποτελεσμάτων	
47.3	Ισοβαθμία σε αγώνα πρωταθλήματος	
47.4	Δίκαιη και αμερόληπτη κάλυψη	

48. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ

- 48.1 Υποβολή ένστασης ή έφεσης
- 48.2 Παράβολο ένστασης
- 48.3 Κατάθεση
- 48.4 Έξοδα
- 48.5 Εφέσεις

49. ΠΡΑΚΤΙΚΑ – ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**50. ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 31**

- 50.1 Τελετή τερματισμού
- 50.2 Απονομή
- 50.3 Έπαθλα απονομής αγώνων

51. ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ ΕΠΑ**ΚΑΥΣΙΜΑ – ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ****52. ΖΩΝΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ**

- 52.1 Γενικά
- 52.2 Διαδικασία αναφοδιασμού 32

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ**53. ΓΕΝΙΚΑ**

- 53.1 Συμμόρφωση
- 53.2 Ελαστικά από καλούπι
- 53.3 Έλεγχος
- 53.4 Ζώνες αλλαγής ελαστικών και μαρκαρίσματα
- 53.5 Υλικά που επιτρέπουν τη διατήρηση της πλήρους λειτουργίας ελαστικού
- 53.6 Συμμετρικά σχέδια
- 53.7 Καθυστερήσεις σε εκκίνηση ειδικής διαδρομής
- 53.8 Χάραξη ελαστικών με το χέρι
- 53.9 Ρεζέρβες
- 53.10 Επεξεργασία ελαστικών 33
- 53.11 Ζάντες
- 53.12 Απόσταση μεταξύ αλλαγής ελαστικών
- 53.13

54. ΟΡΙΟ ΘΟΥΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

- Παράρτημα 1 – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ..... 34
- Παράρτημα 2 – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ 41
- Παράρτημα 3 – ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ 52
- Παράρτημα 4 – ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ 53
- Παράρτημα 5 – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ 54
- Υπόδειγμα 1 – ROAD BOOK 55
- Υπόδειγμα 2 – ΩΡΑΡΙΟ ΡΑΛΛΥ 57
- Υπόδειγμα 3 – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 58
- Υπόδειγμα 4 – ΚΑΡΝΕ 59
- Υπόδειγμα 5 – ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ 61
- Υπόδειγμα 6 – ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ 62
- Υπόδειγμα 7 – ΠΡΟΘΕΣΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ 63
- Υπόδειγμα 8 – ΕΝΤΥΠΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 64
- Υπόδειγμα 9 – ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ 2^ο ΣΚΕΛΟΣ (SUPER RALLY) 65
- Υπόδειγμα 10 – ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ 66
- Υπόδειγμα 11 – ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 67
- Υπόδειγμα 12 – ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ 69

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ και ΚΥΠΕΛΛΩΝ

Η ΕΠΑ οργανώνει τα Πρωταθλήματα και Κύπελλα Ράλλυ. Κάθε Πρωτάθλημα ή/και Κύπελλο αποτελείται από τους αγώνες Ράλλυ ή Ράλλυ Σπριντ που περιλαμβάνονται στο ημερολόγιο του αντίστοιχου Πρωταθλήματος ή/και Κυπέλλου.

Οι αγώνες Ράλλυ ρυθμίζονται από τον ΕΑΚ της ΕΠΑ και τα Παραρτήματά του (τον Κώδικα), τον παρόντα κανονισμό, την Προκήρυξη της ΕΠΑ και τις εγκυκλίους της ΕΠΑ.

1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1.1.1 Μόνον η ΕΠΑ μπορεί να δώσει άδεια σε θέματα που αφορούν αυτούς τους κανονισμούς.

Κάθε παράβαση αυτών των κανονισμών θα αναφέρεται στους αγωνοδίκες που μπορεί να εφαρμόσουν μία ποινή όπως αναφέρεται στα άρθρα 152 και 153 του ΕΑΚ. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται στον κανονισμό θα ελέγχεται από τους Αγωνοδίκες, που έχουν τη αρμοδιότητα να αποφασίσουν (αρθ. 141 του ΕΑΚ).

1.1.2 Ο Αλυτάρχης είναι επιφορτισμένος με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και του συμπληρωματικού κανονισμού του αγώνα πριν και κατά τη διεξαγωγή του αγώνα. Πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες για κάθε σοβαρό συμβάν που έχει προκύψει το οποίο απαιτεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή του συμπληρωματικού κανονισμού του αγώνα.

1.1.3 **Οτιδήποτε δεν αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό ότι επιτρέπεται, απαγορεύεται.**

1.2 ΕΡΜΗΝΕΙΑ

Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία του παρόντος κανονισμού μόνον η ΕΠΑ είναι αρμόδια να αποφασίσει.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

2.1 ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Επίσημο έγγραφο που έχει σκοπό να τροποποιήσει, διευκρινίσει ή συμπληρώσει τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα και παραδίνεται στους συμμετέχοντες με υπογραφή παραλαβής.

2.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Επίσημο ενημερωτικό έγγραφο που μπορεί να εκδοθεί είτε από τον Αλυτάρχη είτε από τους Αγωνοδίκες.

2.3 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ο χώρος μεταξύ της πρώτης κίτρινης προειδοποιητικής πινακίδας και την τελική μπεζ με τις τρεις διαγώνιες μαύρες γραμμές θεωρείται σαν σταθμός ελέγχου.

2.4 ΠΛΗΡΩΜΑ

Το πλήρωμα αποτελείται από δύο άτομα που επιβαίνουν σε κάθε αυτοκίνητο και ονομάζονται οδηγός και συνοδηγός. Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά, και τα δύο μέλη του πληρώματος μπορούν να οδηγήσουν στη διάρκεια του αγώνα και πρέπει να κατέχουν έγκυρο Δελτίο Αθλητού της ΕΠΑ για το τρέχον έτος, που να ισχύει για τον αγώνα. Ο οδηγός αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του συμμετέχοντα όταν ο τελευταίος δεν βρίσκεται στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα.

2.5 ΜΕΡΑ (ΣΚΕΛΟΣ)

Κάθε τμήμα του αγώνα που χωρίζεται από ολονύχτιο parc fermé. Εάν το βράδυ πριν την 1η Μέρα οργανωθεί μόνο μια υπερειδική διαδρομή, θα θεωρηθεί σαν 1ο Τμήμα της 1ης Μέρας.

2.6 ΑΠΟΦΑΣΗ

Έγγραφο που εκδίδει ο Αλυτάρχης ή οι Αγωνοδίκες για να ανακοινώσουν τα ευρήματα που ακολουθούν ερώτηση, ακροαματική διαδικασία ή έρευνα.

2.7 ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας τελειώνει με την ανάρτηση της Τελικής Επίσημης Κατάταξης. Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα τελειώνει στον τελευταίο σταθμό ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ).

2.8 ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΜΟΝΗΣ

Όπως ένα parc fermé, όπου όμως επιτρέπεται η είσοδος στα ΜΜΕ και σε άτομα της ομάδας που φέρουν το κατάλληλο πάσο.

2.9 ΝΕΚΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ

Χρόνος κατά τον οποίο τα πληρώματα έχουν σταματήσει με εντολή των Οργανωτών, για οποιαδήποτε αιτία, όπου και εφαρμόζονται οι κανονισμοί του parc fermé.

2.10 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

Χώρος μέσα στον οποίο επιτρέπεται η επισκευή ή η εξωτερική βοήθεια, μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται ειδικά από τον παρόντα κανονισμό ή τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα και όπου η είσοδος επιτρέπεται μόνο σε εξουσιοδοτημένα άτομα.

2.11 ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟ SERVICE

Απαγορεύεται η χρήση ή η λήψη από το πλήρωμα οποιουδήποτε κατασκευασμένου υλικού (στερεού ή υγρού, εκτός από νερό για πόση που προμηθεύει ο οργανωτής), ανταλλακτικών, εργαλείων ή εξοπλισμού, άλλων από αυτά που μεταφέρει το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, ή η παρουσία ατόμων ομάδας, όπως διευκρινίζεται στο Άρθρο 41.

2.12 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Είναι το πρόγραμμα που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα εξοικειώνονται με τη διαδρομή του αγώνα.

2.13 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Στάθμευση προγραμματισμένη από τους Οργανωτές ή έκτακτη, υπό καθεστώς *parc fermé*, που έχει σταθμό ελέγχου χρόνου στην είσοδο και στην έξοδο, για να επιτευχθεί ή τήρηση του ωραρίου του αγώνα, ή/και για να ανασυγκροτηθούν τα αυτοκίνητα που συνεχίζουν τον αγώνα. Ο χρόνος στάθμευσης μπορεί να διαφέρει για κάθε πλήρωμα.

2.14 ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Όλα τα τμήματα της διαδρομής μεταξύ της Εκκίνησης, των Ανασυγκροτήσεων και του Τερματισμού.

2.15 SERVICE

Κάθε εργασία πάνω σε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο, εκτός αν περιορίζεται από το άρθρο 41.

2.16 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας ξεκινάει από τη μέρα του διοικητικού ελέγχου.

Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα ξεκινάει από τον πρώτο σταθμό ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ)

2.17 ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Είναι μία ειδική διαδρομή που σχεδιάζεται με σκοπό το θέαμα των θεατών, με την πιθανότητα να εκκινούν συγχρόνως περισσότερα αυτοκίνητα από ένα. Το μήκος μίας υπερειδικής θα είναι μεταξύ 1.5 χλμ και 5 χλμ.

2.18 ΚΑΡΝΕ (ΚΑΡΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ)

Κάρτα που προορίζεται για τις σφραγίδες και την καταγραφή των χρόνων στους σταθμούς ελέγχου και στις Ε.Δ. που έχουν προβλεφθεί στη διαδρομή.

2.19 SUPER RALLY

Όταν ο αγώνας διεξάγεται σε δύο μέρες, θα εφαρμόζεται ο θεσμός του Super Rally.

Η διαδικασία αυτή θα εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα διήμερα ραλλύ.

Σε περίπτωση εγκατάλειψης ενός συμμετέχοντος αυτοκινήτου, κατά την διάρκεια του πρώτου σκέλους διήμερου αγώνα, υπάρχει η δυνατότητα επανεκκίνησης στο δεύτερο σκέλος, υπό τις πιο κάτω προϋποθέσεις :

1. Να καταθέσει μια αίτηση προς τους Αγωνοδίκες, πριν από την συνεδρίαση τους στο τέλος της ημέρας δηλώνοντας ότι θα επανεκκινήσει στο δεύτερο σκέλος.
 2. Να παρουσιάσει το αυτοκίνητο έτοιμο στους Τεχνικούς Εφόρους, το αργότερο μία ώρα πριν από την εκκίνηση του πρώτου αυτοκινήτου για το δεύτερο σκέλος και ακολούθως να μπει το αυτοκίνητο στο χώρο του Parc Ferme.
 3. Κατά τις εργασίες αποκατάστασης του αυτοκινήτου, πρέπει να παραμείνει το ίδιο σασί. Σε περίπτωση που πρέπει να αντικατασταθεί η τουρμπίνα, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί αυτή που είχε σφραγιστεί κατά τον Έλεγχο Εξακρίβωσης ή και άλλοι υπερσυμπίεστές/περιοριστές με την προϋπόθεση να ελεγχθούν, μαρκιαρισθούν και σφραγισθούν στο σέρβις πάρκ. Οι εργασίες μπορούν να γίνουν, είτε στον χώρο του Service Park είτε σε οποιοδήποτε άλλο χώρο (συνεργείο).
 4. Για κάθε Ε.Δ. που δεν ολοκλήρωσε (λόγω της εγκατάλειψης) η ποινή που θα επιβληθεί θα είναι πέντε (5') λεπτά στον καλύτερο χρόνο που ετετεύχη στην κλάση του. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν άλλα αυτοκίνητα στην ίδια κλάση, τότε η ποινή θα προστεθεί στον καλύτερο χρόνο που έχει επιτευχθεί στα ίδια κυβικά σε άλλη ομάδα (π.χ. εάν είναι το μοναδικό N/2 θα χρησιμοποιηθεί ο χρόνος του καλύτερου A/6 ή EE10).
 5. Σε περίπτωση που η εγκατάλειψη προκύψει META την τελευταία Ε.Δ. του σκέλους, τότε η ποινή των 5 λεπτών θα προστίθεται στον συνολικό χρόνο που έχει επιτύχει το ίδιο το πλήρωμα.
 6. Σε περίπτωση που η εγκατάλειψη προκύψει PIN την πρώτη Ε.Δ. του σκέλους, τότε η ποινή των 5 λεπτών θα προστίθεται στον καλύτερο χρόνο των ιδίων κυβικών (ανεξαρτήτως ομάδας εάν δεν υπάρχει άλλο αυτοκίνητο της ίδιας κλάσης) για κάθε Ε.Δ. που πραγματοποιήθηκε στο σκέλος.
- Οι ανωτέρω ποινές θα εφαρμόζονται σε κάθε συμμετέχον πλήρωμα που δεν έχει καταταγεί λόγω υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου ή μη παρουσίας σε ένα σταθμό ελέγχου χρόνου, αλλά δεν θα εφαρμόζονται σε περίπτωση που το πλήρωμα τέθηκε εκτός αγώνος για παράβαση των κανονισμών, παραβάσεις του ΚΟΚ ή με απόφαση των Αγωνοδικών.

3. ΣΤΕΛΕΧΗ**3.1 ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΕΠΑ**

Ο Παρατηρητής ΕΠΑ θα ανακεφαλαιώσει όλα τα θέματα του αγώνα και θα συμπληρώσει την κατάλληλη έκθεση της ΕΠΑ.

Στον ίδιο αγώνα ο Παρατηρητής θα μπορεί να είναι συγχρόνως και Πρόεδρος Αγωνοδικών, εκτός αν αποφασίσει διαφορετικά η ΕΠΑ.

Ο Οργανωτής πρέπει να διαθέτει στον Παρατηρητή κατάλληλο αυτοκίνητο που να του επιτρέπει την παρακολούθηση των Ε.Δ. του αγώνα και που θα φέρει απαραίτητα VHF.

Ο κανονισμός, το ωράριο και ο χάρτης που αποστέλλονται από τα Σωματεία 2 μήνες πριν, θα αποστέλλονται και στον Παρατηρητή του αγώνα από την ΕΠΑ, για έλεγχο και παρατηρήσεις.

Ο Παρατηρητής ΕΠΑ θα ελέγξει αν ο Οργανωτής εφαρμόσει τις παρατηρήσεις του Παρατηρητή Ασφαλείας και αν έχει βελτιώσει τα θέματα τα οποία είχαν επισημανθεί ως ανεπαρκή από τον Παρατηρητή της προηγούμενης χρονιάς.

3.1.1 Έλεγχος της διαδρομής και των Ε.Δ. του αγώνα

Ο Παρατηρητής του αγώνα και οι Αγωνοδίκες έχουν την ευχέρεια, σαν μέρος των καθηκόντων τους, να ελέγξουν όλα τα τεχνικά και/ή μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται είτε στις απλές είτε στις Ε.Δ., σύμφωνα με τα παρακάτω:

3.1.1.1 Ο οργανωτής πρέπει να τους εφοδιάσει με ένα ειδικό σήμα που θα τοποθετηθεί σε ευκρινές σημείο του παρμπρίζ.

3.1.1.2 Η είσοδός τους στις Ε.Δ. θα επιτρέπεται το αργότερο 30 λεπτά πριν από την ώρα εκκίνησης του "0" πλοηγού αυτοκινήτου.

3.1.1.3 Εάν το "0" αυτοκίνητο τους φτάσει, ενώ είναι μέσα στην Ε.Δ., πρέπει να σταματήσουν, να παρκάρουν και να συνεχίσουν τον δρόμο τους αφού περάσει το ουραγό αυτοκίνητο.

3.2 ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ

Το συμβούλιο των Αγωνοδικών (οι Αγωνοδίκες) θα αποτελείται πάντα από 3 μέλη. Ο προεδρεύων και ένα μέλος θα ορίζονται από την ΕΠΑ. Το 3ο μέλος θα ορίζεται από το Σωματείο. Πρέπει να υπάρχει συνεχής επικοινωνία μεταξύ Αγωνοδικών και του Αλυτάρχη. Κατά τη διάρκεια του αγώνα, τουλάχιστον ένας Αγωνοδικός πρέπει να είναι σε άμεση επαφή με το αρχηγείο του αγώνα.

Τα Σωματεία πρέπει να δίνουν όλα τα έγγραφα του αγώνα στους Αγωνοδίκες το αργότερο την ημέρα του Διοικητικού και Ελέγχου Εξακρίβωσης.

3.3 ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΦΟΡΟΣ

Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος στους αγώνες Πρωταθλήματος και Κυπέλλων θα ορίζεται από την ΟΜΑΕ/ΕΠΑ.

Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος θα είναι σε επαφή με τον Αλυτάρχη και θα είναι ο υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα.

3.4 ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΑ

Η ΕΠΑ θα ορίζει Παρατηρητή Ασφαλείας για όλους τους αγώνες Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ.

Ο Παρατηρητής ασφαλείας θα ελέγχει 2 μήνες πριν τον αγώνα, σε συνεργασία με τον Οργανωτή, την διαδρομή και τα μέτρα ασφαλείας του αγώνα και θα στέλνει γραπτώς τις παρατηρήσεις του στον Οργανωτή στην ΕΠΑ και στον Παρατηρητή του αγώνα. (βλέπε εγκύκλιο 3/2015 άρθρο 2.4)

3.5 ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Οργάνωση είναι υποχρεωμένη να ορίσει Επικεφαλής ασφαλείας του αγώνα για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του αγώνα. (Παράρτημα Ι - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ & ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ 2015 § 1.2)

Ο Επικεφαλής ασφαλείας του αγώνα πρέπει να συνεργάζεται με τον Παρατηρητή της ΕΠΑ.

3.6 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ (Παράρτημα 3)

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

Το πρόγραμμα του κατά τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Ο Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζόμενους πρέπει να φέρει διακριτικό γιλέκο ή πουκάμισο.

4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΑ ΤΗΣ ΕΠΑ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

- Αυτοκίνητα Παραγωγής (Ομάδας N - N1, N2, N3, N4)
- Αυτοκίνητα Τουρισμού (Ομάδας A - A5, A6, A7, A8), συμπεριλαμβανομένων των WRC
- Αυτοκίνητα Ομάδας EE (EE9, EE10, EE11, EE12)
- Αυτοκίνητα της ομάδας ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ (Παράρτημα K)
- Αυτοκίνητα της Κατηγορίας (T1, T2, T3, T6, T7, T8, T9, Εμπορίου, SUV)
- Αυτοκίνητα ομάδων που έχουν προταθεί και εγκριθεί από την ΕΠΑ στους αγώνες που προσμετρούν για τα αντίστοιχα πρωταθλήματα. (βλέπε αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς).
- Αυτοκίνητα Ομάδας R.

4.1.1 Ομάδες και Κλάσεις

Ομάδα	Ονομαστικός κυβισμός	Άλλα χαρακτηριστικά	Κλάση
N	0 - 1400		N/1
	1401 - 1600		N/2
	1601 - 2000		N/3
	2000+		N/4
A	0 - 1150		A/0 (αν προβλέπεται, αλλιώς συγχωνεύεται με την A/5)
	1151 - 1400		A/5
	1401 - 1600		A/6
	1401 - 1600	Kit Car	A/7
	1401 - 1600	Super 1600	A/7
	1601 - 2000		A/7
	1601 - 2000	Kit Car	A/8
	2000+		A/8
	2000+	WRC παλιά έως και 2010	A/8
	0 - 2000	S2000 ατμοσφαιρικά	A/8
	0 - 1600 Turbo (1)	WRC και RRC από το 2011	Δεν συμμετέχουν
EE	0 - 1400		EE/9
	1401 - 1600		EE/10
	1601 - 2000		EE/11
	2000+		EE/12
EA	0 - 1400		EA/5
	1401 - 1600		EA/6
	1601 - 2000		EA/7
	2000+		EA/8
EN	0 - 1400		EN/1
	1401 - 1600		EN/2
	1601 - 2000		EN/3
	2000+		EN/4
R	0 - 1400	R1A	N/1
	1401 - 1600	R1B	N/2
	1401 - 1600	R2B	A/6
	1601 - 2000	R2C	A/7
	1601 - 2000	R3C	A/7
	0 - 1600 Turbo (1)	R3T	A/7
	0 - 2000 Turbo Diesel (1)	R3D	A/7
	0 - 2000 Turbo (1)	R4	N/4
	0 - 1600 Turbo (1)	R5	A/8
FS	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής	FSA
	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής Τετρακίνητο	FST
	Χωρίς περιορισμό	Πλαίσιο παραγωγής Δικίνητο	FST2
	Χωρίς περιορισμό	Αγωνιστικό Δικίνητο	FSR
Ιστορικά	Βλ. αντίστοιχο πίνακα		
ST	0 - 2000	Μόνο ταχύτητες	ST

- (1) Πραγματικός και όχι ονομαστικός κυβισμός
Ο ονομαστικός κυβισμός προέρχεται από τον πολλαπλασιασμό του πραγματικού κυβισμού επί 1.7 για όλα τα αυτοκίνητα με Turbo εκτός και αν σαφώς προβλέπεται διαφορετικά.

4.1.2 Κατηγορίες Ιστορικών

Τα αυτοκίνητα της Ομάδας των Ιστορικών διαγωνίζονται σε αντίστοιχο δικό τους ανεξάρτητο αγώνα, συμμετέχουν με τον Γενικό Κανονισμό Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ, άλλα ακολουθούν τους αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς.

Τα Ιστορικά αυτοκίνητα μπορούν να συμμετέχουν σε όλους τους αγώνες είτε στην κατηγορία των Ιστορικών, είτε στην ομάδα EE ασχέτως αν ο αγώνας προσμετρά στα Πρωταθλήματα και στα Κύπελλα Ιστορικών ή όχι.

Για την ομάδα Ιστορικών θα εκδοθεί ιδιαίτερη κατάταξη και δεν θα συμπεριλαμβάνονται στον πίνακα γενικής κατάταξης του αγώνα.

Ομάδες – Κλάσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων

Κατηγορία	Περίοδος	Χρονολογία	Ομάδες	Παρ. J	Αυτοκίνητα	Κλάση	Κυβισμός (cc)						
1	E	1/1/1947 – 31/12/1957	---	1969	Δρόμου	A1	– 1000						
						A2	1000 – 1600						
						A3	1600 +						
		1/1/1958 – 31/12/1961	1, 2, 3		T + GT με Δ.Α.	A1	– 1000						
						A2	1000 – 1600						
						A3	1600 +						
	F & G1	1/1/1962 – 31/12/1969	1, 2, 3	T + GT με Δ.Α.	B1	– 1000							
					B2a	1000 – 1150							
					B2b	1151 – 1300							
					B3	1300 – 1600							
					B4	1600 – 2000							
					B5	2000 +							
2	G2 & H1	1/1/1970 – 31/12/1975	1, 2, 3, 4	1975	T + GT με Δ.Α.	C0	– 1150						
						C1	1151 – 1300						
						C2	1300 – 1600						
						C3	1600 – 2000						
						C4	2000 – 2500						
						C5	2500 +						
						3	H2 & I	1/1/1976 – 31/12/1981	1, 2, 3, 4 5*, 6*	1981	T + GT με Δ.Α. Ειδικά αυτοκίνητα (Group 5) Πρωτότυπα (Group 6)	D0	-- 1150
												D1	1151 – 1300
												D2	1300 – 1600
												D3	1600 – 2000
D4	2000 +												
GR5*	Ανεξαρτήτως												
GR6*	Ανεξαρτήτως												
4	J1	1/1/1982 – 31/12/1985	A, B	1985	T + CT + GT + GTS με Δ.Α.							E1a	Ομάδα A – 1150
						E1b	Ομάδα A 1151 – 1300						
							Ομάδα A 1301 – 1600						
						E2	Ομάδα A 1601 – 2000						
						E3	Ομάδα A 1601 – 2000						
						E4	Ομάδα A 2000+						
						E5a	Ομάδα B –1150						
						E5b	Ομάδα B 1151 – 1600						
E6	Ομάδα B 1600+												

- Επεξηγήσεις:
- Δ.Α. Δελτίο αναγνώρισης
T Αυτοκίνητα τουρισμού
GT Αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού
Παρ. J Με ποιας χρονιάς το Παράρτημα J πρέπει να είναι σύμφωνα τα αυτοκίνητα. Δηλαδή, η κατηγορία 1 αγωνίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1969, η κατηγορία 2 σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1975 και η κατηγορία 3 σύμφωνα με το Παράρτημα J του 1981)
- Ομάδες Σε ποιες ομάδες, σύμφωνα με το αντίστοιχο Παράρτημα J, μπορούν να ανήκουν τα αυτοκίνητα
* Μόνο για αγώνες ταχύτητας και αναβάσεων

4.2 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Αυτοκίνητα αναγνωρισμένα σαν Kit cars, που ο κυβισμός τους είναι μεταξύ 1400 και 1600 cc, γίνονται δεκτά, εάν συμφωνούν με το άρθρο 255-6.2 “Βάρος” του Παραρτήματος J.
- Δικίνητα αυτοκίνητα εφοδιασμένα με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα diesel με ονομαστικό κυβισμό κάτω από 2000 cc γίνονται δεκτά στις ομάδες A ή N.
- Στα αναγνωρισμένα αυτοκίνητα S1600 επιτρέπεται η χρήση επεκτάσεων ER των δελτίων αναγνώρισης των οποίων η ισχύς έχει λήξει, χωρίς ποινή.

4.2.1 Επιτρεπτές τροποποιήσεις

α. Προστατευτική ποδιά

Επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικής ποδιάς κάτω από το αυτοκίνητο, όπως ορίζεται από τα άρθρα 254.6.7.1, 254A.5.7.2 και 255.5.7.2.10 του Παραρτήματος J.

Επί πλέον, επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικής ποδιάς για την προστασία του αμαξώματος από τη διάβρωση, υπό τον όρο ότι η ποδιά αυτή είναι αφαιρετή, ακολουθεί ακριβώς τις καμπύλες του αμαξώματος, δεν παραβιάζει κανένα άρθρο του δελτίου αναγνώρισης και δεν έχει καμία (αεροδυναμική ή άλλη) λειτουργία εκτός από την προστασία του αμαξώματος. Όσον αφορά το υλικό κατασκευής και άλλες προδιαγραφές πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J.

β. Λασπωτήρες

Όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα στα χωμάτινα ράλλυ πρέπει να είναι εφοδιασμένα με λασπωτήρες σε όλους τους τροχούς, σύμφωνα με την τεχνική εγκύκλιο της ΕΠΑ (βλέπε Παράρτημα J, άρθρο 252.7.7). Στους ασφάλτινους αγώνες οι λασπωτήρες είναι προαιρετικοί.

γ. Παράθυρα (Άρθ. 253.11 του Παραρτήματος J)

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ & ΒΑΘΜΟΙ

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ και ΚΥΠΕΛΛΩΝ

5.1 ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ / ΚΥΠΕΛΛΟΥ

Κάθε αγώνας που ματαιώνεται μπορεί να μην ενταχθεί στο Πρωτάθλημα / Κύπελλο στα επόμενα χρόνια, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας, που αναγνωρίστηκε σαν τέτοια από την ΕΠΑ.

Σε περίπτωση αδυναμίας τέλεσης ενός αγώνα λόγω συμμετοχών, ο αγώνας δεν θα αναβάλλεται, αλλά θα ματαιώνεται και θα ανατίθεται σε άλλο Οργανωτή.

5.2 ΑΝΑΦΟΡΕΣ (ΕΚΘΕΣΕΙΣ)

Κάθε αγώνας του Πρωταθλήματος / Κυπέλλου του οποίου η αναφορά του Παρατηρητή έδειξε ότι δεν ήταν σύμφωνος με τους κανονισμούς ή δεν εξασφάλισε επαρκές επίπεδο ασφαλείας, μπορεί πλέον να μην γίνει δεκτός στο πρωτάθλημα τα επόμενα χρόνια.

5.2.1 Για κάθε Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ θα γίνεται αναφορά από τον Παρατηρητή της ΕΠΑ και πιθανώς από άλλα στελέχη της ΕΠΑ και θα εξετάζεται από την αντίστοιχη επιτροπή της ΕΠΑ.

5.3 ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Οποιοσδήποτε αγώνας είναι υποψήφιος για ένα Πρωτάθλημα / Κύπελλο της ΕΠΑ, πρέπει να ακολουθήσει τους κανονισμούς του συγκεκριμένου Πρωταθλήματος / Κυπέλλου.

5.4 ΒΑΘΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

5.4.1 Απόδοση βαθμών

Για κάθε τίτλο Πρωταθλήματος / Κυπέλλου, οι βαθμοί θα αποδίδονται σε κάθε αγώνα λαμβάνοντας υπόψη τη γενική κατάταξη, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

	25	βαθμούς
Ο πρώτος	25	"
Ο δεύτερος	18	"
Ο τρίτος	15	"
Ο τέταρτος	12	"
Ο πέμπτος	10	"
Ο έκτος	8	"
Ο έβδομος	6	"
Ο όγδοος	4	"
Ο ένατος	2	"
Ο δέκατος	1	"

5.4.2 Απόδοση μειωμένων βαθμών

Εάν ένας αγώνας που μετράει στο Πρωτάθλημα ή στο Κύπελλο δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί, θα αποδοθούν βαθμοί σύμφωνα με την κατάταξη που θα εκδοθεί: Πλήρεις βαθμοί εάν πραγματοποιήθηκε περισσότερο από το 50% του προγραμματισμένου μήκους των Ε.Δ. Μισοί βαθμοί θα αποδοθούν αν έγινε μεταξύ του 25% και του 50% του προγραμματισμένου μήκους των Ε.Δ. Δεν θα αποδοθούν βαθμοί αν έγινε κάτω από το 25% του προγραμματισμένου μήκους των Ε.Δ..

6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ή ΣΕ ΚΥΠΕΛΛΟ

6.1 ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ

Για να βγει η τελική κατάταξη ενός πρωταθλήματος ο καθοριστικός κανόνας που θα ισχύσει για την περίπτωση που οδηγοί και συνοδηγοί έχουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς είναι:

6.1.1 Ελέγχονται πρώτες θέσεις έχει ο κάθε ένας, πόσες δεύτερες κλπ, μέχρις ότου επιλυθεί η ισοβαθμία. Οι τυχόν συντελεστές των αγώνων δεν λαμβάνονται υπόψη. Υπολογίζονται μόνο οι προσμετρούμενοι αγώνες για κάθε αγωνιζόμενο.

6.1.2 Συγκρίνονται τα αποτελέσματα στον αγώνα ή τους αγώνες με τον μεγαλύτερο συντελεστή στους οποίους έχουν λάβει μέρος οι ισοβαθμούντες και τους προσμετρούν.

6.1.3 Στη συνέχεια, και με τις ίδιες προϋποθέσεις, συγκρίνονται τα αποτελέσματα στον αγώνα ή τους αγώνες με τον επόμενο συντελεστή κοκ.

6.1.4 Εάν η ισοβαθμία συνεχίζεται ή εάν δεν υπάρχουν συντελεστές τότε συγκρίνονται τα αποτελέσματα των μη προσμετρούμενων αγώνων, εφόσον υπάρχουν.

6.1.5 Εάν υπάρχει μη προσμετρούμενος αγώνας για τον έναν από τους ισοβαθμούντες τότε η ισοβαθμία λύεται υπέρ αυτού.

6.1.6 Εάν η ισοβαθμία συνεχίζεται τότε οι ισοβαθμούντες παίρνουν την ίδια θέση στον πίνακα κατάταξης ο δε επόμενος παίρνει τη μεθεπόμενη.

7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

7.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ ΣΤΙΣ ΑΠΛΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Η μέση ωριαία ταχύτητα στις απλές διαδρομές είναι στην κρίση των Οργανωτών, πρέπει όμως πάντα να είναι σύμφωνη με τους νόμους του κράτους που γίνεται ο αγώνας. Η ταχύτητα αυτή πρέπει να αναφέρεται στο road book.

7.2 ΓΕΝΙΚΑ

Η καταλληλότητα των Ε.Δ. που θα χρησιμοποιηθούν σε ένα Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ είναι αποκλειστική ευθύνη των οργανωτών του αγώνα, οι οποίοι πρέπει να αποφεύγουν δρόμους που μπορεί να μην είναι σύμφωνοι με τους κανονισμούς ή/και τις συστάσεις της ΕΠΑ. Η ασφάλεια είναι ύψιστης σημασίας στην επιλογή των Ε.Δ. (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – Κεφάλαιο 1 Ασφάλεια του Αγώνα)

Ο Παρατηρητής Ασφαλείας μπορεί να απαγορεύσει τη ένατη μίας Ε.Δ. στον αγώνα, για εξαιρετικά σοβαρά θέματα ασφαλείας, τα οποία δεν μπορούν να ξεπεραστούν.

Στην επιλογή της διαδρομής του αγώνα πρέπει να αποφεύγονται δρόμοι που μπορεί να επιφέρουν κυκλοφοριακή συμφόρηση.

ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

8. ΓΕΝΙΚΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ – ΚΕΦΑΛΑΙΟ II – ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΟΜΑΕ/ΕΠΑ)

8.1 ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΕΠΑ

Τα παρακάτω έντυπα πρέπει να ακολουθούν τα πρότυπα της ΕΠΑ:

- Συμπληρωματικός κανονισμός
- Καρνέ
- Road Book
- Βιβλίο Ασφαλείας
- Δήλωση συμμετοχής
- Έντυπο Τεχνικού Ελέγχου
- Ωράρια - Χάρτες
- Πίνακες εκκινούντων και αποτελεσμάτων
- Rally Guide – Προαιρετικό

8.2 ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΟΜΑΕ

Ο τίτλος, το λογότυπο του αγώνα και το λογότυπο της ΟΜΑΕ πρέπει να εμφανίζονται στο πάνω μέρος οποιουδήποτε επισήμου εγγράφου. Το λογότυπο του αγώνα πρέπει να εμφανίζεται στην αριστερή πλευρά και το λογότυπο της ΟΜΑΕ στη δεξιά πλευρά.

9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

9.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

9.1.1 Ένα αντίγραφο από το προσχέδιο του συμπληρωματικού κανονισμού πρέπει να φτάσει στην ΕΠΑ τουλάχιστον 2 μήνες πριν την 1η Μέρα του αγώνα ηλεκτρονικά ή με ταχυδρομείο, συνοδευόμενος από χάρτες, ωράρια και μέτρα ασφαλείας. Μαζί με τον κανονισμό, ο οργανωτής υποχρεούται να καταθέσει στην ΕΠΑ σαν προκαταβολή το ποσό των 500€. Μετά τον αγώνα τα 500€ θα αφαιρεθούν από το ποσό που πρέπει να πληρώσει για την ασφάλιση του αγώνα. Εάν το συνολικό ποσό που προκύπτει για την ασφάλιση είναι λιγότερο από 500€, ο οργανωτής υποχρεούται να πληρώσει στην ΕΠΑ το ποσό των 500€.

Εάν ο αγώνας δεν διεξαχθεί για λόγους που δεν οφείλονται σε ανωτέρα βία, τα 500€ δεν επιστρέφονται.

9.1.2 Μέσα στην επόμενη βδομάδα από την παραλαβή του προσχεδίου του συμπληρωματικού κανονισμού η ΕΠΑ θα ενημερώσει τον οργανωτή για οποιεσδήποτε τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν και θα δώσει έγκριση, επιτρέποντας τη δημοσίευσή του.

9.1.3 Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να τυπωθεί σε διάσταση Α5 και να αναρτηθεί στο επίσημο site του αγώνα πριν την έναρξη των συμμετοχών.

9.1.4 Ένα αντίγραφο του τελικού συμπληρωματικού κανονισμού πρέπει να σταλεί στην ΕΠΑ με τη δημοσίευσή.

9.1.5 Ο συμπληρωματικός κανονισμός (Ειδικός Κανονισμός του Οργανωτή, που αποτελεί συμπλήρωμα του Γενικού Κανονισμού) και τα παραρτήματά του, πρέπει να είναι σε πλήρη συμφωνία με τα παρακάτω:

- Τον Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ)
- Την Προκήρυξη Πρωταθλημάτων της ΕΠΑ και τις εγκυκλίους της
- Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό

9.1.6 Ο συμπληρωματικός κανονισμός που υποβάλει ο οργανωτής πρέπει να περιγράφει με σαφήνεια τους συμπληρωματικούς κανονισμούς και διατάξεις οι οποίες πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του γενικού κανονισμού. Δεν χρειάζεται να αντιγράψει άρθρα που ήδη περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό.

9.1.7 Σε περίπτωση που ο συμπληρωματικός κανονισμός τροποποιεί τον γενικό, μαζί με την υποβολή του προς έγκριση κειμένου, απαιτείται να υποβάλλεται και συνοδευτική επιστολή στην οποία να αναφέρονται σαφώς τα άρθρα που τροποποιούνται και ο λόγος για τον οποίον αιτείται η τροποποίηση.

9.1.8 Ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να αναφέρει τον τόπο και τον χρόνο δημοσίευσης των επίσημων αποτελεσμάτων. Σε περίπτωση καθυστέρησης η νέα ώρα πρέπει να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων. Επίσης, πρέπει να αναφέρει τη μέρα, την ώρα και τον τόπο της 1ης συνεδρίασης των Αγωνοδικών. Αν δεν μπορεί να αναφερθεί στον συμπληρωματικό Κανονισμό, θα αναφερθεί σε δελτίο πληροφοριών.

9.2 ΠΟΙΝΕΣ

Εάν παρέλθει η προθεσμία των 30 ημερών πριν τον αγώνα και δεν έχει αποσταλεί ο συμπληρωματικός κανονισμός, ο αγώνας θα αφαιρεθεί από το Σωματείο και θα γίνεται προσπάθεια να διοργανωθεί από άλλο Σωματείο.

9.3 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ – ΔΕΛΤΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

9.3.1 Δελτία πληροφοριών μπορούν να εκδοθούν:

- Από τους Οργανωτές μέχρι την αρχή του Ελέγχου Εξακριβωσης. Πρέπει να έχουν εγκριθεί από την ΕΠΑ εκτός αν αναφέρονται σε αλλαγές της διαδρομής ή του προγράμματος των αναγνωρίσεων.
- Από τους Αγωνοδίκες στη διάρκεια του αγώνα, εκτός από τις περιπτώσεις τροποποίησης της διαδρομής για τις οποίες μπορεί να εκδοθούν από τον Αλυτάρχη.

9.3.2 Τα δελτία πληροφοριών συνιστάται να είναι τυπωμένα σε κίτρινο χαρτί και θα τοιχοκολληθούν στον/στους επίσημους πίνακες ανακοινώσεων. Επιπλέον μπορούν να διανεμηθούν ηλεκτρονικά.

9.3.3 Τα δελτία πληροφοριών πρέπει να είναι αριθμημένα και χρονολογημένα. Οι διαγωνιζόμενοι (ή τα μέλη του πληρώματος) οφείλουν να γνωστοποιήσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

10. ROAD BOOK (βιβλίο διαδρομής) – (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1)

Σε όλους τους αγωνιζόμενους θα παραδοθεί road book που θα περιέχει λεπτομερή περιγραφή της υποχρεωτικής διαδρομής. Αυτή η διαδρομή και τα διαγράμματα κατεύθυνσης πρέπει να ακολουθήσουν. Οποιαδήποτε παρέκκλιση θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες.

Η μέση ωριαία ταχύτητα στις απλές διαδρομές είναι στην κρίση των Οργανωτών, πρέπει όμως πάντα να είναι σύμφωνη με τους νόμους του κράτους που γίνεται ο αγώνας. Η ταχύτητα αυτή πρέπει να αναφέρεται στο road book.

Τα πληρώματα πρέπει να ακολουθούν ακριβώς τη διαδρομή που αναφέρεται στο road book χωρίς να παρεκκλίνουν ούτε από τον καθορισμένο δρόμο ούτε από τις καθορισμένες περιοχές σέρβις εκτός αν οι Αγωνοδίκες αποφασίσουν ότι πρόκειται για περίπτωση ανωτέρας βίας.

Το road Book θα διατίθεται από την επόμενη μέρα της λήξης των συμμετοχών.

Το road book πρέπει να είναι σύμφωνο με το road book του Ακρόπολις. Τυπώνεται σε μέγεθος A5. Κάθε road book θα έχει σαν οπισθόφυλλο ένα διπλωμένο φύλλο A4 με ένα κόκκινο SOS και από την εσωτερική πλευρά ένα πράσινο OK. (Υπόδειγμα 1).

11. ΚΑΡΝΕ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 4)

Στην εκκίνηση του αγώνα θα παραδοθεί σε κάθε πλήρωμα ένα καρνέ, στο οποίο θα αναγράφονται οι χρόνοι κάλυψης της απόστασης μεταξύ δύο συνεχόμενων σταθμών ελέγχου χρόνου.

ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ, ΤΟ ΚΑΡΝΕ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΟ ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΚΑΡΝΕ ΤΗΣ FIA (Υπόδειγμα 4).

11.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Διαφορετικές κάρτες πρέπει να εκδοθούν για κάθε τμήμα διαδρομής, κάθε μέρας. Όπου απαιτείται, θα υπάρχει πρόβλεψη για σφραγίδες και υπογραφές στους σταθμούς ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ).

11.2 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΑΡΝΕ

Ο κατάλληλος κριτής του σταθμού είναι ο μόνος αρμόδιος για να κάνει εγγραφές στο καρνέ εκτός από τα τμήματα όπου αναφέρεται "χρήση αγωνιζομένου".

11.3 ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ

Έλλειψη σφραγίδας ή υπογραφής από οποιονδήποτε σταθμό ελέγχου ή έλλειψη εγγραφής χρόνου σε ένα σταθμό ελέγχου χρόνου ή μη παράδοση του καρνέ σε κάθε σταθμό ελέγχου θα επιφέρει τον αποκλεισμό του πληρώματος που θα ανακοινωθεί από τον Αλυτάρχη στον επόμενο ΣΕΧ.

11.4 ΙΔΑΝΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Ο ιδανικός χρόνος για την κάλυψη της απόστασης μεταξύ 2 συνεχόμενων ΣΕΧ πρέπει να εμφανίζεται στο καρνέ.

11.5 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Οι ώρες και τα πρώτα λεπτά θα αναφέρονται πάντοτε σαν 00.01 – 24.00, θα μετρούν δε μόνο τα συμπληρωμένα πρώτα λεπτά. Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα η επίσημη ώρα είναι αυτή που μεταδίδει ο τηλεφωνικός αριθμός "14844".

11.6 ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ

Κάθε πλήρωμα είναι υπεύθυνο για:

- Το καρνέ του.
- Την παρουσίαση του καρνέ στους σταθμούς και για την ακρίβεια των εγγραφών,
- Οποιαδήποτε εγγραφή έγινε πάνω στο καρνέ.

Για τον λόγο αυτό είναι ευθύνη του πληρώματος η παράδοση του καρνέ στον κριτή του σταθμού στον σωστό χρόνο και η βεβαίωση ότι η εγγραφή του χρόνου έγινε σωστά.

- **Απώλεια του καρνέ επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.**

11.7 ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Κάθε διαφορά μεταξύ των χρόνων που γράφτηκαν στο καρνέ του πληρώματος και αυτών που γράφτηκαν στις επίσημες καταστάσεις του αγώνα ή στις ταινίες των χρονομετρών θα αποτελέσουν θέμα προς συζήτηση από τον Αλυτάρχη. Οποιαδήποτε διόρθωση ή τροποποίηση που έγινε στο καρνέ θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες, εκτός αν τέτοια διόρθωση ή τροποποίηση έχει εγκριθεί από τον αρμόδιο έφορο.

12. ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑ

Διαδικασία υποβολής αγώνων προς έγκριση από την ΟΜΑΕ/ΕΠΑ

Ο Οργανωτής θα πρέπει να στέλνει προσχέδιο του αγώνα 2 μήνες πριν στην ΕΠΑ (Συμπληρωματικό Κανονισμό, ωράριο, χάρτες), προκειμένου να προωθηθεί στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης για χορήγηση της σχετικής άδειας τέλεσης του αγώνα. Παράλληλα ο ορισμένος Παρατηρητής Ασφαλείας της ΕΠΑ θα επισκεφθεί τον αγώνα προκειμένου να ελέγξει τις Ε.Δ., καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας.

Παράλληλα η ΕΠΑ θα προωθεί τα σχετικά έγγραφα στην αρμόδια Επιτροπή της ΕΠΑ και στον διορισμένο Παρατηρητή του αγώνα, προκειμένου να γίνουν διορθώσεις ή/και παρατηρήσεις.

Στη συνέχεια ο Οργανωτής θα στείλει διορθωμένο τον συμπληρωματικό κανονισμό για να λάβει από την ΕΠΑ τον αριθμό έγκρισης, τον οποίο και θα αναγράφει στην πρώτη σελίδα του Κανονισμού του αγώνα.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

13. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

13.1 ΚΑΛΥΨΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

13.1.1 Το ασφάλιστρο, που πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στο παράβολο συμμετοχής, πρέπει να καλύπτει επαρκώς τον συμμετέχοντα για υλικές ζημιές έναντι τρίτων. Διευκρινίζεται ότι τα άλλα συμμετέχοντα αυτοκίνητα δεν θεωρούνται «τρίτοι» και ως εκ τούτου δεν αποζημιώνονται σε περίπτωση εμπλοκής μεταξύ τους.

13.1.2 Η κάλυψη αστικής ευθύνης γίνεται επί πλέον και χωρίς επιφύλαξη σε σχέση με οποιοδήποτε συμβόλαιο προσωπικής ασφάλισης που έχει ένας συμμετέχων ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει στον αγώνα.

13.1.3 Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να είναι σε ισχύ τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του shakedown και μετά, για τα πληρώματα που συμμετέχουν στη διαδρομή του αγώνα από την εκκίνηση της 1ης Μέρας μέχρι τον τερματισμό, παύει δε να ισχύει από τη στιγμή της οριστικής εγκατάλειψης από τον αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν. Τα αυτοκίνητα που εγκαταλείπουν και επανεκκινούν την επόμενη Μέρα δεν θα θεωρούνται ότι εγκατέλειψαν οριστικά.

13.1.4 Σε περίπτωση που στον αγώνα συμμετέχουν αλλοδαποί αγωνιζόμενοι πρέπει να έχουν ασφάλεια που να ισχύει στην Ελλάδα που εκδίδεται στη χώρα τους (πράσινη κάρτα). Σε περίπτωση που στη χώρα τους δεν εκδίδεται πράσινη κάρτα, πρέπει μόλις έλθουν στην Ελλάδα να ασφαλισουν τα αυτοκίνητά τους σε οποιαδήποτε ελληνική ασφαλιστική εταιρεία.

13.1.5 Σε περίπτωση που αλλοδαποί αγωνιζόμενοι αγωνίζονται στην Ελλάδα πρέπει να είναι ασφαλισμένοι για προσωπικά ατυχήματα από τη χώρα τους.

13.2 ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ

Τα αυτοκίνητα των service, τα βοηθητικά και τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται στις αναγνωρίσεις, ακόμα και αυτά που είναι εφοδιασμένα με τις ειδικές πινακίδες του οργανωτή, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως επίσημες συμμετοχές του αγώνα και κατά συνέπεια δεν καλύπτονται από την ασφάλιση του αγώνα.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

14. ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

14.1 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΟΡΤΑΣ

14.1.1 Δύο αριθμοί συμμετοχής για τις μπροστινές πόρτες μήκους 70cm και ύψους 20cm. Κάθε τέτοιο πανώ θα περιλαμβάνει μια μαύρη ματ επιφάνεια για τον αριθμό συμμετοχής, που πάντα πρέπει να τοποθετείται στο μπροστινό τμήμα του πανώ. Οι αριθμοί θα έχουν κίτρινο φωσφορίζον χρώμα (PMS 803), ύψους 14cm και πάχους 2cm. Το υπόλοιπο αυτού του πανώ μένει για τον οργανωτή. Η επάνω πλευρά του πανώ πρέπει να απέχει 7 – 10 cm από το κάτω άκρο του παραθύρου.

14.1.2 Κάθε πανώ θα τοποθετείται οριζόντια στη μπροστινή άκρη κάθε μπροστινής πόρτας, με τον αριθμό μπροστά.

14.1.3 Σε απόσταση 10cm γύρω από το πανώ δεν επιτρέπεται να τοποθετείται καμία άλλη σήμανση.

14.2 ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Δύο αριθμούς για κάθε πίσω πλαϊνό παράθυρο, ύψους 25cm και πάχους τουλάχιστον 2,5cm σε φωσφορίζον ΚΙΤΡΙΝΟ χρώμα (PMS 803), σε διαφανές φόντο, που μπορεί να είναι ανακλαστικοί. Αυτοί οι αριθμοί θα τοποθετηθούν στο επάνω τμήμα των πίσω πλαϊνών παραθύρων, σε συνάρτηση με τα ονόματα οδηγού και συνοδηγού.

14.3 ΠΑΝΩ ΟΥΡΑΝΟΥY – Προαιρετικό

14.4 ΜΠΡΟΣΤΙΝΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ – Προαιρετική

14.5 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

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

- η διαφήμιση καπνού ή προϊόντων καπνού απαγορεύεται από την ελληνική νομοθεσία
- να μην αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της ΕΠΑ.
- να μην είναι προσβλητικές,
- να μην έχουν θρησκευτικό ή πολιτικό περιεχόμενο,
- να ακολουθεί το άρθρο 14.1.3.
- να μην εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.

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

14.5.3 Επιτρέπεται η τοποθέτηση ταινίας φάρδους το πολύ 15 cm στο επάνω τμήμα του παρ-μπρίζ και, εφόσον δεν εμποδίζει την ορατότητα του οδηγού, επιτρέπεται η τοποθέτηση μιας ταινίας φάρδους 15 cm το πολύ στο πίσω παράθυρο.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση ημιδιαφανούς διαφήμισης στο πίσω παρμπρίζ.

14.6 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ

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

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

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

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

15. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ**ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ**

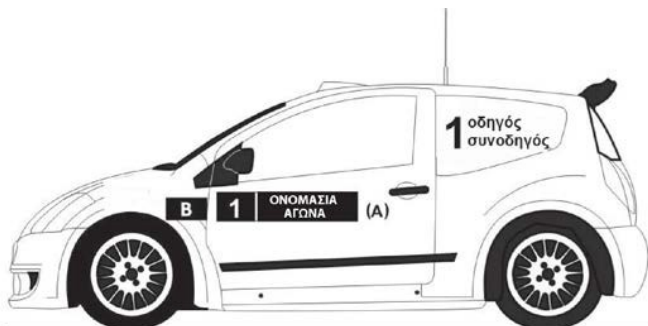
Το επίθετο του οδηγού και του συνοδηγού, πρέπει να εμφανίζονται στα δύο πίσω πλαϊνά παράθυρα, προσκείμενα στον αριθμό συμμετοχής. Και από τις δύο πλευρές το όνομα του οδηγού πρέπει να εμφανίζεται πρώτο και μετά του συνοδηγού.

Τα ονόματα του πληρώματος πρέπει να είναι ευκρινώς γραμμένα.

- Συνιστάται η πιο διαδεδομένη και ευκρινής γραφή , “HELVETICA”. Το πρώτο γράμμα κεφαλαίο και τα υπόλοιπα μικρά (πεζά).
- Σε λευκό χρώμα με διαφανές φόντο.
- Ύψος γραμμάτων 5cm και πάχος από 0,7 έως 1.5cm (ίδιο ύψος γραμμάτων για τον οδηγό και τον συνοδηγό)

Σε περίπτωση θραύσης ενός παραθύρου κατά τη διάρκεια του αγώνα, δεν θα επιβάλλεται ποινή για την έλλειψη των ονομάτων του πληρώματος.

Η μη τήρηση των ανωτέρω άρθρων 14 & 15 θα επισύρουν χρηματικές ποινές κατά την κρίση των Αγωνοδικών.



ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

16. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

16.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

- 16.1.1** Τα πληρώματα πρέπει πάντα να συμπεριφέρονται με αθλητικό πνεύμα.
16.1.2 Τα αυτοκίνητα επιτρέπεται να ρυμουλκηθούν, να μεταφερθούν ή να ωθηθούν μόνο για να επαναφερθούν στον δρόμο ή για να ελευθερωθεί η διαδρομή του αγώνα.
16.1.3 Οι «σβούρες» (doughnuts) **ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ**.

16.2 ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι αναγνώρισεις δεν είναι δοκιμές. Όλοι οι κανόνες του ΚΟΚ πρέπει να ακολουθούνται, και πρέπει να γίνονται σεβαστά τα δικαιώματα των άλλων οδηγών που χρησιμοποιούν τους δρόμους. (βλέπε Άρθρο 21)

16.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- 16.3.1** Στη διάρκεια των απλών διαδρομών του αγώνα τα πληρώματα οφείλουν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του ΚΟΚ της χώρας. Οι παραβάσεις θα αναφερθούν στους Αγωνοδίκες.
16.3.2 Στην περίπτωση που η αστυνομία ή τα εντεταλμένα άτομα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιο πλήρωμα, που συμμετέχει στον αγώνα, πρέπει να του το γνωστοποιήσουν με τον ίδιο τρόπο που χρησιμοποιούν για τους άλλους οδηγούς.
16.3.3 Στην περίπτωση όμως που η αστυνομία αποφασίσει να μην σταματήσει τον παραβάτη οδηγό τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν ποινές από τους Αγωνοδίκες **που μπορούν να φθάσουν μέχρι τον αποκλεισμό** με την προϋπόθεση ότι:
 - η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει εγγράφως και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση της προσωρινής οριστικής κατάταξης.
 - η κατάθεση θα είναι αρκετά λεπτομερής ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του παραβάτη οδηγού και θα καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.
 - το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβητήσεις.
16.3.4 Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στις απλές διαδρομές του αγώνα, θα επιφέρει:
 - **Για 1^η παράβαση: χρηματική ποινή ποσού 25€ για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο που θα επιβληθεί από τον Αλυτάρχη.** Το ποσό αυτού του προστίμου δεν μεταβάλλεται από οποιοδήποτε πρόστιμο που μπορεί να επιβληθεί από την Τροχαία.
 - **Για 2^η παράβαση: ποινή χρόνου 5 λεπτών.**
 - **Για 3^η παράβαση: μέχρι αποκλεισμό που θα ανακοινωθεί μόνο από τους Αγωνοδίκες.**

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

17. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

17.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Όποιος κάτοχος αγωνιστικής άδειας της ΕΠΑ επιθυμεί να λάβει μέρος σε ένα αγώνα οφείλει να στείλει το παράβολο που απαιτείται και συμπληρωμένη τη δήλωση συμμετοχής στη Γραμματεία του αγώνα, μέχρι την ημερομηνία λήξης των συμμετοχών, όπως αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Η πρωτότυπη δήλωση πρέπει να παραδοθεί στον οργανωτή το αργότερο μέχρι τον διοικητικό έλεγχο.

Τα στοιχεία του συνοδηγού μπορούν να δηλωθούν μέχρι τον διοικητικό έλεγχο.

17.2 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ο συμμετέχων μπορεί ελεύθερα να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε στη δήλωσή του με άλλο της ίδιας ομάδας και ίδιας κλάσης, ως τον έλεγχο εξακρίβωσης.

17.3 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

Η έγκριση για τη συμμετοχή των αλλοδαπών συμμετεχόντων, οδηγών και συνοδηγών πρέπει να δίνεται σύμφωνα με το άρθρο 70 του ΕΑΚ.

17.4 ΑΛΛΑΓΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΟΣ ή/και ΜΕΛΟΥΣ/ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η αλλαγή του συμμετέχοντος επιτρέπεται μέχρι τη λήξη των συμμετοχών. Μετά τη λήξη των συμμετοχών ένα μέλος του πληρώματος μπορεί να αντικατασταθεί με τη σύμφωνη γνώμη:

- των Οργανωτών, πριν την έναρξη του διοικητικού ελέγχου
- των Αγωνοδικών, μετά την έναρξη αυτού του ελέγχου και πριν την ανακοίνωση του πίνακα των πληρωμάτων που μπορούν να εκκινήσουν.

17.5 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής σημαίνει ότι ο συμμετέχων και το πλήρωμα θέτουν τον εαυτόν τους στην αθλητική δικαιοδοσία όπως ορίζεται από τον ΕΑΚ και τα Παραρτήματά τους, τον παρόντα κανονισμό και τον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

Στη δήλωση συμμετοχής (Υπόδειγμα 11) πρέπει να αναφέρεται και το παρακάτω κείμενο:

«Η ΟΜΑΕ, η ΕΠΑ, το Σωματείο, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα, δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα.

Η Αστική Ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες. Δηλώνω ακόμη ότι γνωρίζω ότι το αθλημα που συμμετέχω είναι επικίνδυνο και ότι έχω πλήρη γνώση των κανόνων και κανονισμών που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ που καλύπτουν και ελέγχουν τους αγώνες και εγγυώμαι να σέβομαι αυτούς τους κανόνες και κανονισμούς.»

18. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί στη Γραμματεία του αγώνα μέχρι την ημερομηνία που θα αναφέρει ο συμπληρωματικός κανονισμός, που πρέπει να είναι το αργότερο την Παρασκευή της προηγούμενης, από τον αγώνα, εβδομάδας.

Αγωνιζόμενος που θα συμμετάσχει σε αγώνα την προηγούμενη βδομάδα, και προτίθεται να συμμετάσχει και την επόμενη, έχει το δικαίωμα να δηλώσει συμμετοχή τη Δευτέρα μέχρι τις 14:00, με προσαύξηση παραβόλου συμμετοχής κατά 20%.

Ο πίνακας με τους συμμετέχοντες θα στέλνεται στην ΕΠΑ το ίδιο βράδυ της λήξης των συμμετοχών. Μέχρι τη λήξη των συμμετοχών ο Οργανωτής μπορεί να αναρτά τις συμμετοχές με την ένδειξη «Προσωρινές συμμετοχές».

Μετά τη λήξη των συμμετοχών, το Σωματείο θα καθορίζει τη σειρά εκκίνησης των αυτοκινήτων και θα την στέλνει στην ΕΠΑ. Την επόμενη μέρα η ΕΠΑ θα ελέγχει και θα εγκρίνει τη σειρά εκκίνησης, η οποία και θα αποστέλλεται στον Οργανωτή για δημοσίευση με τίτλο «Πίνακας συμμετεχόντων εγκεκριμένος από την ΕΠΑ»

Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ, να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου/συμμετέχοντα ή οδηγού γνωρίζοντάς του τους λόγους άρνησής της (Άρθρο 74 ΕΑΚ). Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως το αργότερο 2 μέρες μετά το κλείσιμο των εγγραφών.

19. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

19.1 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΑΡΑΒΟΛΩΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Τα παράβολα συμμετοχής, καθώς και η διαβάθμισή τους, ανάλογα με την ύπαρξη ή όχι προαιρετικής διαφήμισης, που καθορίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα εγκύκλιο της ΕΠΑ, θα αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

19.2 ΑΠΟΔΟΧΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Η δήλωση συμμετοχής θα γίνει δεκτή μόνο αν συνοδεύεται από ολόκληρο το παράβολο

19.3 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται εξ' ολοκλήρου:

- Σε υποψήφιους που η δήλωση συμμετοχής τους δεν έγινε δεκτή.
- Σε περίπτωση που ματαιωθεί ο αγώνας.
- Σε περίπτωση που αναβληθεί ο αγώνας.

19.4 ΜΕΡΙΚΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Μπορεί να επιστραφεί μέρος του παράβολου συμμετοχής σύμφωνα με όρους που θα αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

19.5 ΜΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Το παράβολο συμμετοχής ΔΕΝ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΤΑΙ σε περίπτωση αποκλεισμού του αυτοκινήτου λόγω τεχνικού προβλήματος στον έλεγχο εξακρίβωσης.

20. ΚΛΑΣΕΙΣ

ΑΛΛΑΓΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΚΛΑΣΗΣ

Εάν στον τεχνικό έλεγχο ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην ανταποκρίνεται στην ομάδα ή/και στην κλάση που έχει εγγραφεί, οι Αγωνοδίκες μπορούν να το μεταφέρουν στην ομάδα ή/και στην κλάση που προτείνουν οι Τεχνικοί Έφοροι.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

21. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ

21.1 Διάρκεια

ΟΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΚΑΙ ΛΗΓΟΥΝ ΜΕ ΤΗ ΔΥΣΗ ΤΟΥ ΗΛΙΟΥ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΜΕΡΑΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.

21.2 Κανονισμοί που αφορούν όλα τα πληρώματα:

21.2.1 Τονίζεται ότι η οδήγηση κατά τη διάρκεια των αναγνωρίσεων πρέπει να είναι σύμφωνη με τον Κ.Ο.Κ. και να μην παρενοχλούνται οι κάτοικοι της περιοχής.

21.2.2 Η ΕΠΑ και οι Οργανωτές θα εποπτεύουν με ειδικά συνεργεία, τη συμμόρφωση των αγωνιζομένων με τον Κ.Ο.Κ.

21.2.3 Η μέγιστη ταχύτητα στις Ε.Δ. είναι 70 χλμ/ώρα και στις δύο επιφάνειες, εκτός αν οι πινακίδες σήμανσης ορίζουν μικρότερο όριο ταχύτητας.

21.2.4 Στους ασφάλτινους αγώνες επιτρέπεται η οδήγηση με φορά αντίθετη από τη φορά του αγώνα. Στους χωμάτινους απαγορεύεται.

Τονίζεται ότι οι αγωνιζόμενοι δεν έχουν δικαίωμα να κλείνουν με οποιοδήποτε τρόπο και οποιαδήποτε στιγμή το δρόμο μίας Ε.Δ. προκειμένου να κάνουν την αναγνώριση.

21.2.5 Απαγορεύεται το βάψιμο και το μαρκάρισμα των παρυφών του δρόμου με σπρέι ή άλλο μέσο.

Ο Οργανωτής υποχρεούται να αφαιρεί αυτά τα σημάδια πριν την εκκίνηση του αγώνα.

21.2.6 Τονίζεται ότι οι αναγνωρίσεις που δεν θα γίνονται αυστηρά υπό τις πιο πάνω προϋποθέσεις, θεωρούνται παράνομες και θα επισύρουν τις ποινές που αναφέρονται στο άρθρο 21.4.

21.3 Αυτοκίνητα αναγνωρίσεων και περιορισμοί:

21.3.1 ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ ΟΛΑ ΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

21.3.2 Αυτοκίνητα συμβατικά ή τύπου Jeep έως 2500cc, ατμοσφαιρικά ή έως 1600cc turbo.

21.3.3 Το αυτοκίνητο πρέπει να είναι μονόχρωμο, χωρίς διαφημίσεις, χωρίς αυτοκόλλητα κλπ.

21.3.4 Ο κινητήρας πρέπει να είναι σειράς παραγωγής.

21.3.5 Το κιβώτιο ταχυτήτων πρέπει να είναι σειράς παραγωγής.

21.3.6 Η εξάτμιση πρέπει να είναι σειράς παραγωγής και πρέπει να γίνονται σεβαστά τα επιτρεπόμενα όρια θορύβου της χώρας.

21.3.7 Οι αναρτήσεις είναι ελεύθερες.

21.3.8 Οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να είναι σε παρόμοια χρώματα με αυτά του εσωτερικού του αυτοκινήτου.

21.3.9 Αγωνιστικά εξαρτήματα (roll bar, πρόσθετες προστατευτικές ποδιές, κλπ.) ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ.

21.3.10 Τα μπάκετ καθίσματα επιτρέπονται.

21.3.11 Οι ζάντες είναι ελεύθερες

21.3.12 Το πλήρωμα μπορεί να χρησιμοποιεί ένα "ελαφρό" σύστημα ενδοεπικοινωνίας (χωρίς κράνη).

21.3.13 Στους χωμάτινους αγώνες επιτρέπονται τα εξής: ποδιά που θα καλύπτει μόνο τον χώρο κάτω από τον κινητήρα και μπάρα θόλων.

21.3.14 Στους χωμάτινους και ασφάλτινους αγώνες τα ελαστικά είναι ελεύθερα, εκτός από slick και σταμπωτά.

21.4. Ποινές

Στους παραβάτες όλων των ανωτέρω άρθρων, μετά από καταγγελία από την Οργάνωση, την ΕΠΑ ή Αστυνομικό όργανο, θα επιβάλλονται ποινές. Για τον υπολογισμό των ποινών θα λαμβάνεται υπ' όψη η εν γένει αγωνιστική συμπεριφορά του πληρώματος. Οι ποινές που μπορεί να επιβληθούν είναι :

- Άρνηση εκκίνησης στον συγκεκριμένο αγώνα, με απόφαση Αγωνοδικών
- Επιβολή αφαίρεσης Δελτίου Αθλητού από 4 έως 12 μήνες από την ΕΠΑ
- Παραπομπή στην Πειθαρχική Επιτροπή της ΕΠΑ

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Οι διαδικασίες των τεχνικών ελέγχων περιγράφονται στην εγκύκλιο 11/2015 "Διαδικασίες τεχνικών ελέγχων".

22. ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

22.1 ΓΕΝΙΚΑ

22.1.1 Τα αυτοκίνητα μπορούν να παρουσιαστούν στον έλεγχο εξακρίβωσης από εκπρόσωπο της ομάδας.

22.1.2 Στον έλεγχο εξακρίβωσης οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παρουσιάσουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό ένδυσης, συμπεριλαμβανομένων των HANS που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν. Θα ελεγχθεί η συμφωνία με το Παράρτημα L, Κεφάλαιο III.

22.1.3 Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιάσει το πλήρες επικυρωμένο δελτίο αναγνώρισης.

22.1.4 Οι τεχνικοί έφοροι μπορεί να ζητήσουν την ταυτοποίηση του αυτοκινήτου. Μπορεί να μαρκαριστεί και το σασσί.

22.1.5 Εάν κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή/και τους κανονισμούς ασφαλείας, οι Αγωνοδίκες μπορεί να ορίσουν μια συγκεκριμένη ώρα μέχρι την οποία το αυτοκίνητο πρέπει να γίνει σύμφωνο ή να του απαγορεύσουν την εκκίνηση.

22.1.6 Σε κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει να παρουσιαστεί στον διοικητικό έλεγχο και/ή στον έλεγχο εξακρίβωσης, στον χρόνο που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό θα απαγορευτεί η εκκίνηση στον αγώνα, εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους Αγωνοδίκες.

22.1.7 Για τα έγγραφα που πρέπει να προσκομιστούν στον έλεγχο εξακρίβωσης βλέπε και εγκύκλιο 2, θέμα III.

- Αγωνιστικές άδειες και διπλώματα οδηγού και συνοδηγού (Δελτίο Αθλητού)

- Αγωνιστική άδεια συμμετέχοντος (για μη προσωπικές συμμετοχές)

- Επίσημα έγγραφα αγωνιστικού αυτοκινήτου (άδεια κυκλοφορίας, εξουσιοδότηση με το γνήσιο υπογραφής του ιδιοκτήτη βεβαιωμένου από την αστυνομία, Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας αυτοκινήτου, homologation κλπ). Αν το αυτοκίνητο διαθέτει αγωνιστικές πινακίδες, πρέπει να προσκομιστεί το βιβλίο της ΕΘΕΑ, το οποίο θα σφραγίζει η γραμματεία.

- Ο κυβισμός του αυτοκινήτου πρέπει να ανταποκρίνεται στην άδεια κυκλοφορίας. Σε αντίθετη περίπτωση υποχρεωτικά θα πρέπει να εκδίδονται αγωνιστικές πινακίδες.

- ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ ΟΙ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΔΟΚ

- Ιατρικές βεβαιώσεις (για αλλοδαπούς αγωνιζόμενους)

- Τυχόν ελλείψεις στη δήλωσης συμμετοχής

22.1.8 Ο έλεγχος εξακρίβωσης που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής:

Ορατή συμφωνία του αυτοκινήτου με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ, εξοπλισμός και ρουχισμός του πληρώματος κλπ.

Κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης θα γίνεται σε όλα τα αυτοκίνητα με turbo έλεγχος και σφράγιση των περιοριστών βάσει των άρθρων 254.6.1 (ομάδα N) και 255.5.1.8.3. (Ομάδα A) του παραρτήματος J.

Το σασσί και ο κινητήρας του αυτοκινήτου, είναι δυνατόν να σφραγισθούν σε οποιαδήποτε στιγμή.

Το αναγνωριστικό της ομάδας του αυτοκινήτου (verification) πρέπει να είναι τοποθετημένο στο πίσω δεξί παράθυρο.

- 22.1.9** Ο τεχνικός έλεγχος θα πραγματοποιείται από τον Επικεφαλής Τεχνικό Έφορο και τους βοηθούς του παρουσία τουλάχιστον ενός Αγωνοδίκη.

23. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

23.1 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΛΕΓΧΟΙ

Σε οποιαδήποτε στιγμή μετά την έναρξη του αγώνα είναι δυνατόν να γίνουν έλεγχοι των συστημάτων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του ρουχισμού, καθώς και του αυτοκινήτου.

23.2 ΕΥΘΥΝΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

- 23.2.1** Ο συμμετέχων είναι υπεύθυνος ώστε το αυτοκίνητό του να είναι σύμφωνο με τις τεχνικές προδιαγραφές σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.
- 23.2.2** Εάν έχουν τεθεί σήματα ταυτοποίησης (βλέπε άρθρο 22.1.4), είναι ευθύνη του συμμετέχοντος να παραμείνουν ανέπαφα μέχρι το τέλος του αγώνα.
- 23.2.3** Είναι επίσης ευθύνη του συμμετέχοντος να βεβαιωθεί ώστε κάθε τμήμα του αυ/του που έχει μετακινηθεί κατά τη διάρκεια ελέγχου να επανατοποθετηθεί σωστά.
- 23.2.4** Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί, θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες, οι οποίοι μπορούν να επιβάλουν μέχρι την ποινή του αποκλεισμού.

24. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

24.1 ΤΕΛΙΚΟ PARC FERME

Το parc fermé λήγει 15 λεπτά μετά το τερματισμό του τελευταίου αυτοκινήτου, εκτός αν οι Αγωνοδίκες αποφασίσουν να δώσουν παράταση.

Όσοι αγωνιζόμενοι επιθυμούν να καταθέσουν ένσταση για τεχνικό θέμα πρέπει να την καταθέσουν μέχρι τη λήξη του parc fermé.

24.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Πλήρης και λεπτομερής τελικός τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει την αποσυναρμολόγηση του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει κατά την απόλυτη κρίση των Αγωνοδικών, που ενεργούν αυτεπάγγελα ή μετά από ένσταση ή με εισήγηση του Αλυτάρχη στους Αγωνοδίκες.

25. SHAKEDOWN & ΔΟΚΙΜΕΣ

25.1 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ SHAKEDOWN

Όταν οργανώνεται ένα shakedown, θα διεξαχθεί σαν να ήταν Ε.Δ. του αγώνα και θα ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας.

Το shakedown οργανώνεται πριν την εκκίνηση του αγώνα και μετά τον έλεγχο εξακρίβωσης.

Η διαδρομή του shakedown ΔΕΝ μπορεί να είναι η υπεριοδική ή μέρος μίας Ε.Δ. του αγώνα, μπορεί όμως να είναι μέρος μίας Ε.Δ. του αγώνα με αντίθετη όμως φορά.

25.2 ΖΗΜΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ SHAKEDOWN

Ο αγωνιζόμενος του οποίου το αυτοκίνητο έπαθε ζημιά κατά τη διάρκεια του shakedown, πρέπει παρ' όλα αυτά να λάβει μέρος στην τελετή εκκίνησης, όπως αναφέρεται περιληπτικά στο άρθρο 38.

25.3 ΔΟΚΙΜΕΣ

- 25.3.1** Κάθε ομάδα ή συμμετέχων που κάνει δοκιμές με το αγωνιστικό αυτοκίνητο, είναι υποχρεωμένος να γνωστοποιεί στην ΕΠΑ τον τόπο και τα ονόματα του πληρώματος τουλάχιστον 24 ώρες πριν τη δοκιμή.
- 25.3.2** Οι δοκιμές πρέπει να γίνονται σε τοποθεσίες και με τρόπο και μέσα, ώστε να μην ενοχλούνται οι διερχόμενοι, των οποίων η ασφάλεια προέχει, και απαγορεύεται αυστηρά να γίνονται σε χώρους και διαδρομές όπου διεξάγονται αγώνες αυτοκινήτου, εκτός φυσικά από κλειστές πίστες.
- 25.3.3** Η μη τήρηση των παραπάνω θα αναφέρεται απευθείας στην ΕΠΑ, η οποία μπορεί να επιβάλει ποινή κατά την κρίση της ή να αποφασίσει την παραπομπή στην πειθαρχική επιτροπή.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

26. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

26.1 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Όλοι οι σταθμοί ελέγχου, δηλαδή οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης και χρόνου, εκκίνησης και τερματισμού των Ε.Δ., της ανασυγκρότησης και των περιοχών νεκρού χρόνου, θα σηματοδοτούνται με εγκεκριμένες και τυποποιημένες από τη FIA πινακίδες, σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα και αποστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα 4.

26.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΑΓΚΕΛΑ ή ΠΛΕΓΜΑΤΑ

Τουλάχιστον δέκα μέτρα πριν και μετά από τον κάθε σταθμό, και από τις δύο πλευρές του δρόμου, θα τοποθετηθούν κάγκελα ή πλέγματα ώστε να γίνονται οι εργασίες των σταθμών χωρίς πρόβλημα.

26.3 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στον χώρο οποιουδήποτε σταθμού δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθούν οι εργασίες του σταθμού.

26.4 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

- 26.4.1** Οι σταθμοί πρέπει να είναι έτοιμοι για λειτουργία τουλάχιστον 60 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.
- 26.4.2** Θα κλείσουν 15 λεπτά από τον ιδανικό χρόνο διέλευσης του τελευταίου διαγωνιζόμενου πληρώματος, συν το όριο θέσης εκτός αγώνα, εκτός αν ο Αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά.

26.5 ΣΕΙΡΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

- 26.5.1** Σε κάθε σταθμό τα πληρώματα πρέπει να εισέρχονται με τη σωστή σειρά και με την κατεύθυνση του αγώνα, με ποινή που μπορεί να φτάσει στον αποκλεισμό, που θα ανακοινωθεί από τον Αλυτάρχη.
- 26.5.2** Η επανείσοδος στον χώρο του σταθμού απαγορεύεται, επί ποινή αποκλεισμού.

26.6 ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΡΙΤΩΝ

- 26.6.1** Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τις οδηγίες των κριτών οποιουδήποτε σταθμού. Μη εφαρμογή αυτού θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες.
- 26.6.2** Όλοι οι κριτές πρέπει να αναγνωρίζονται. Ο επικεφαλής κριτής κάθε σταθμού ελέγχου πρέπει να φορά διαφορετικό γιλέκο.

27. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)

Στους σταθμούς αυτούς, που προσδιορίζονται από τις πινακίδες που φαίνονται στο Παράρτημα 4, οι κριτές πρέπει απλά να σφραγίσουν ή/και να υπογράψουν το καρνέ αμέσως μόλις τους το παραδώσει το πλήρωμα, χωρίς να αναφέρουν την ώρα διέλευσης.

28. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)**28.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

Στους σταθμούς αυτούς οι κριτές σημειώνουν στο καρνέ την ώρα επίδοσής του. Η εγγραφή του χρόνου θα γίνεται σε ολοκληρωμένα λεπτά.

28.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΦΡΑΓΙΣΗΣ

- 28.2.1** Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει τη στιγμή που το αυτοκίνητο περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του σταθμού ελέγχου χρόνου.
- 28.2.2** Μεταξύ της πινακίδας εισόδου στην περιοχή και του σταθμού ελέγχου, απαγορεύεται στο πλήρωμα να σταματήσει για οποιονδήποτε λόγο ή να κινείται αφύσικα αργά.
- 28.2.3** Η ακριβής χρονομέτρηση και η ώρα σφράγισης του καρνέ μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν τα 2 μέλη του πληρώματος και το αυτοκίνητό τους βρίσκονται μέσα στην περιοχή του σταθμού ελέγχου και σε άμεση οπτική επαφή με το τραπέζι του σταθμού.
- 28.2.4** Η ώρα σφράγισης ανταποκρίνεται ακριβώς στο λεπτό που ένα μέλος του πληρώματος παραδίδει το καρνέ στον κατάλληλο κριτή.
- 28.2.5** Τότε ο κριτής γράφει στο καρνέ με το χέρι ή με εκτυπωτικό μηχάνημα την πραγματική ώρα παράδοσης και τίποτα άλλο.
- 28.2.6** Η ιδανική ώρα σφράγισης είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον χρόνο που επιτρέπεται για να καλυφθεί η επί μέρους διαδρομή στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται με ακρίβεια λεπτού.
- 28.2.7** Η ιδανική ώρα σφράγισης είναι αποκλειστική ευθύνη μόνο των πληρωμάτων τα οποία επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονόμετρο που βρίσκεται στο τραπέζι του σταθμού. Οι κριτές δεν μπορούν να πληροφορήσουν τους αγωνιζόμενους για τον ιδανικό τους χρόνο σφράγισης.
- 28.2.8** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή προάφιξης εφόσον η ώρα εισόδου του αυτοκινήτου στην περιοχή του σταθμού ελέγχου αντιστοιχεί στην εξέλιξη (διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του προηγούμενου λεπτού.
- 28.2.9** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή καθυστέρησης εφόσον η ώρα παράδοσης του καρνέ στον αρμόδιο κριτή ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης.
Παράδειγμα:
Ένα πλήρωμα που πρέπει να εμφανιστεί στον σταθμό ελέγχου στις 18:58' θεωρείται ότι έφθασε έγκαιρα, αν η παράδοση του βιβλιαρίου στον έφορο του σταθμού 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'.00" και μετά.
- 28.2.10** Κάθε διαφορά μεταξύ της πραγματικής ώρας και της ιδανικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή όπως παρακάτω:
α. για καθυστέρηση: 10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού
β. για προάφιξη: 60 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού.
- 28.2.11** Υπό τον όρο ότι αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα ή σε μεταγενέστερο δελτίο πληροφοριών, ο οργανωτής μπορεί να επιτρέψει την προάφιξη σε ΣΕΧ χωρίς την επιβολή οποιασδήποτε ποινής. Σε αυτή την περίπτωση, ο χρόνος που θα γραφτεί στο καρνέ θα είναι ο προβλεπόμενος χρόνος του αγώνα και όχι ο πραγματικός.

28.2.12 Εάν αποδειχτεί ότι ένα πλήρωμα δεν ακολούθησε τους κανονισμούς της διαδικασίας σφράγισης, ο επικεφαλής κριτής του σταθμού πρέπει να κάνει γραπτή αναφορά που θα σταλεί αμέσως στον Αλυτάρχη.

28.3 ΣΕΧ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από Ε.Δ., πρέπει να γίνεται η παρακάτω διαδικασία:

- 28.3.1** Στον ΣΕΧ που βρίσκεται στο τέλος της επί μέρους διαδρομής, ο αρμόδιος κριτής θα γράψει στο καρτέ και την ώρα άφιξης του πληρώματος, και την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης για την Ε.Δ.. Πρέπει να υπολογιστεί ένα κενό χρόνου 3' λεπτών για να μπορέσει το πλήρωμα να ετοιμασθεί για την εκκίνηση και να έρθει στη γραμμή εκκίνησης.
- 28.3.2** Εάν δύο ή περισσότερα αυτοκίνητα εισέλθουν σε έναν ΣΕΧ στο ίδιο λεπτό τότε ο προτεινόμενος χρόνος εκκίνησης για αυτή την Ε.Δ. θα είναι με τη σειρά της αντίστοιχης άφιξής τους (των δύο ή περισσότερων αυτοκινήτων) στον προηγούμενο ΣΕΧ. Εάν οι χρόνοι άφιξης στον προηγούμενο ΣΕΧ είναι ίδιοι, τότε θα ληφθούν υπόψη οι χρόνοι άφιξης του ΣΕΧ που προηγείται αυτού, κοκ.
- 28.3.3** Αφού κτυπήσει χρόνο στον ΣΕΧ το πλήρωμα πρέπει να κατευθυνθεί στον σταθμό της αφετηρίας της Ε.Δ., από όπου θα εκκινήσει το πλήρωμα σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό (βλέπε άρθρο 32).
- 28.3.4** Εάν υπάρξει διαφορά μεταξύ της προτεινόμενης και της πραγματικής ώρας εκκίνησης επικρατέστερη είναι η ώρα που έγραψε ο κριτής στην αφετηρία της Ε.Δ., εκτός αν οι Αγωνοδίκες αποφασίσουν διαφορετικά.
- 28.3.5** Η ώρα εκκίνησης της Ε.Δ. θα είναι πλέον η ώρα εκκίνησης για το επόμενο τμήμα διαδρομής.

29. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

29.1 ΜΕΓΙΣΤΗ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Κάθε καθυστέρηση που υπερβαίνει τα **15 λεπτά** του ιδανικού χρόνου μεταξύ δύο ΣΕΧ, ή συνολικά στον τερματισμό κάθε Μέρας θα έχει σαν αποτέλεσμα να αποκλειστεί ο αγωνιζόμενος από τον Αλυτάρχη. Για τον υπολογισμό αυτού του αποκλεισμού λαμβάνεται υπόψη ο πραγματικός χρόνος και όχι ο χρόνος των ποινών (10 δευτερόλεπτα για κάθε λεπτό).

29.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

Ο αποκλεισμός λόγω υπέρβασης της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης θα ανακοινώνεται στον αγωνιζόμενο στον επόμενο ΣΕΧ.

29.3 ΠΡΟΑΦΙΞΗ

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται στα πληρώματα να μειώσουν με την προάφιξη την καθυστέρηση που επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.

30. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

30.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

- 30.1.1** Κατά την άφιξή τους στους σταθμούς ανασυγκρότησης τα πληρώματα θα λάβουν οδηγίες για την ώρα εκκίνησής τους. Στη συνέχεια θα οδηγήσουν τα αυτοκίνητα τους, εάν πρόκειται για αλλαγή σκέλους, χωρίς καθυστέρηση κατευθείαν στο *parc fermé*, όπου οι κινητήρες πρέπει να σβήσουν και τα πληρώματα πρέπει να αποχωρήσουν.
- 30.1.2** Όταν η ανασυγκρότηση δεν υπερβαίνει τα 15 λεπτά τα πληρώματα μπορούν να παραμείνουν στον χώρο της ανασυγκρότησης.

30.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΞΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Μετά από ανασυγκρότηση κατά τη διάρκεια μίας Μέρας, τα αυτοκίνητα θα επανεκκινήσουν με τη σειρά άφιξης στο προηγούμενο τμήμα.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

31. ΓΕΝΙΚΑ

31.1 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ

Η χρονομέτρηση θα γίνεται στο ΕΚΑΤΟΣΤΟ του δευτερολέπτου.

Σε όλους τους αγώνες των Πανελληνίων Πρωταθλημάτων και Κυπέλλων Ασφάλτου και Χώματος, θα χρησιμοποιείται αυτόματο σύστημα έκδοσης αποτελεσμάτων. Συγκεκριμένα, σε όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα θα είναι τοποθετημένοι σένσορες.

Με τη διέλευση του αυτοκινήτου από τα σημεία χρονομέτρησης των Ε.Δ. στα Ράλλυ και στα Ράλλυ Σπριντ, λαμβάνεται αυτόματα η ταυτότητα και ο χρόνος του συμμετέχοντος και μεταδίδονται ασύρματα στη γραμματεία του αγώνα.

Ο αγωνιζόμενος ενημερώνεται άμεσα για τον χρόνο του καθώς και την κατάταξή του στο ΣΤΟΠ (Ε.Δ. Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ). Στους αγώνες Ράλλυ, το σύστημα μεταδίδει επίσης ασύρματα και άμεσα στη γραμματεία το χρόνο διέλευσης στους Σ.Ε.Χ. και το χρόνο εκκίνησης στις Αφετηρίες των Ε.Δ.

31.2 ΜΩΤ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Η μέση ωριαία ταχύτητα που επιτρέπεται στις ειδικές διαδρομές δεν πρέπει να υπερβαίνει τα **110 χλμ/ω**

32. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

32.1 ΑΦΕΤΗΡΙΑ

Οι Ε.Δ. εκκινούν από θέση στάσης με το αυτοκίνητο να βρίσκεται στη γραμμή εκκίνησης.

32.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

- 32.2.1** Η διαδικασία εκκίνησης με ηλεκτρονικό τρόπο θα είναι πλήρως ορατή στο πλήρωμα από τη γραμμή εκκίνησης και μπορεί να επιδεικνύεται είτε με ρολόι αντίστροφης μέτρησης ή/και με σύστημα διαδοχικής σειράς φώτων. Σε όλους τους αγώνες ράλλυ του πρωταθλήματος και των κυπέλλων χώματος και ασφάλτου θα χρησιμοποιείται το ηλεκτρονικό σύστημα χρονομέτρησης, ως εξής:
- Στην αφετηρία κάθε Ε.Δ. θα υπάρχει ένας ηλεκτρονικός πίνακας με σύστημα αντίστροφης μέτρησης, σε διαβάθμιση δευτερολέπτου που θα λειτουργεί ως εξής:
 - Ο πίνακας έχει 3 φώτα. Κόκκινο - κίτρινο/πορτοκαλλί - πράσινο.
 - 30 δευτερόλεπτα πριν την εκκίνηση θα ανάβει το κόκκινο φως.
 - Ο κριτής αφετηρίας θα μετρήσει δυνατά 15" και 10'
 - 5 δευτερόλεπτα πριν την εκκίνηση θα σβύνει το κόκκινο φως και θα ανάβει το κίτρινο/πορτοκαλλί.
 - Στο 0 δευτερόλεπτο θα σβύνει το κίτρινο/πορτοκαλλί και θα ανάβει το πράσινο φως. Τη στιγμή αυτή το αυτοκίνητο πρέπει να ξεκινήσει.
 - Τα φώτα εκκίνησης περιλαμβάνουν ρολοί συγχρονισμένο με το χρονόμετρο και το φωτοκύταρο που θα καταγράφει τις πρόωρες εκκινήσεις "jump start".
 - Σε περίπτωση που ο φωτεινός πίνακας δεν λειτουργεί η εκκίνηση θα δίνεται σύμφωνα με το άρθρο 32.3 με τη χρήση πράσινης σημαίας εκκίνησης η οποία θα ανυψωθεί μόλις περάσουν τα τελευταία 5 δευτερόλεπτα.
 - Η γραμμή αφετηρίας θα είναι σημειωμένη με λευκή γραμμή, στο κέντρο της οποίας θα τοποθετηθεί ένα μπαστούνι. Μόλις το αυτοκίνητο σταματήσει και το κέντρο του μπροστινού προφυλακτήρα ακουμπήσει στο μπαστούνι, ο υπεύθυνος κριτής θα το αποσύρει.
 - Η γραμμή του "jump start" θα είναι παράλληλη με τη γραμμή αφετηρίας. Η απόσταση μεταξύ της γραμμής αφετηρίας και της γραμμής του "jump start" θα είναι 40 εκατοστά.

32.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Στην περίπτωση που η εκκίνηση πρέπει να γίνει χειροκίνητα, αφού επιστραφεί το καρνέ στο πλήρωμα, ο κριτής της αφετηρίας θα μετρήσει υψηλόφωνα 30" – 15" – 10" και τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα. Όταν περάσουν τα τελευταία 5 δευτερόλεπτα θα δοθεί το σήμα εκκίνησης είτε με την επίδειξη της πράσινης είτε με το μέτρημα των δακτύλων του χεριού.

32.4 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

- 32.4.1** Σε περίπτωση ακινητοποίησης του αυτοκινήτου μεταξύ ΣΕΧ – Αφετηρίας ο μέγιστος χρόνος μέχρι τη γραμμή της Αφετηρίας είναι τα 5 λεπτά. Ο κριτής στο καρνέ νέα ώρα εκκίνησης. Η ποινή που θα επιβληθεί για κάθε λεπτό πέρα από την αρχικά προβλεπόμενη ώρα εκκίνησης, είναι 10" για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης. Μετά την παρέλευση των 5 λεπτών θα τίθεται εκτός αγώνα και θα μετακινείται σε θέση που να μην εμποδίζει την ομαλή ροή των υπολοίπων αγωνιστικών αυτοκινήτων.
- 32.4.2** Σε περίπτωση καθυστερημένης εκκίνησης που οφείλεται στο πλήρωμα, ο κριτής θα γράψει στο καρνέ νέα ώρα και η ποινή που θα επιβληθεί θα είναι 1 λεπτό, για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης, ενώ συγχρόνως το πλήρωμα θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες ασχέτως αν πραγματοποιήθηκε ή όχι η Ε.Δ. Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης της εκκίνησης είναι τα 5 λεπτά.
- 32.4.3** Κάθε αυτοκίνητο που δεν είναι σε θέση να εκκινήσει από τη γραμμή εκκίνησης μέσα στο διάστημα των 20 δευτερολέπτων που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης, θα αποκλείεται και θα απομακρύνεται αμέσως σε ασφαλή θέση.

32.5 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Όταν η διεξαγωγή μίας Ε.Δ. καθυστερήσει πάνω από 15 λεπτά πρέπει να περάσει τουλάχιστον ένα πλοηγό πριν ξεκινήσει το επόμενο αγωνιστικό, ώστε να ειδοποιήσει τους θεατές ότι η Ε.Δ. πρόκειται να επανεκκινήσει. Σε περίπτωση αδυναμίας η Ε.Δ. θα ακυρωθεί.

32.6 ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Η λανθασμένη εκκίνηση, ειδικά η εκκίνηση πριν δοθεί σήμα (jump start), επιφέρει τις παρακάτω ποινές:

- | | |
|-------------|---|
| 1η παράβαση | 5 δευτερόλεπτα συν τον χρόνο που εκκίνησε νωρίτερα |
| 2η παράβαση | 10 δευτερόλεπτα συν τον χρόνο που εκκίνησε νωρίτερα |
| 3η παράβαση | 30 δευτερόλεπτα συν τον χρόνο που εκκίνησε νωρίτερα |

Αυτές οι ποινές δεν αποκλείουν βαρύτερες κυρώσεις από τους Αγωνοδίκες, αν το κρίνουν απαραίτητο.

33. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

33.1 ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Ο τερματισμός των Ε.Δ. γίνεται με φόρα (flying).

Απαγορεύεται η στάση μεταξύ της κόκκινης πινακίδας τερματισμού και της πινακίδας ΣΤΟΠ και κάθε παράβαση θα αναφέρεται στους Αγωνοδίκες.

Η χρονομέτρηση γίνεται στη γραμμή τερματισμού με τη χρήση ηλεκτρονικού φωτοκύτταρου υποστηριζόμενου από εφεδρικά χρονόμετρα χειρός.

Οι χρονομέτρες πρέπει να βρίσκονται στην ίδια ευθεία με τη γραμμή τερματισμού, η οποία σημαίνεται με πινακίδα που φέρει μαύρη καρρό σημαία σε κόκκινο φόντο.

33.2 ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟΠ

Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιαστεί στον σταθμό ελέγχου Στοπ που σηματοδοτείται με κόκκινη πινακίδα «ΣΤΟΠ», για να γίνει η εγγραφή του χρόνου τερματισμού του στο καρνέ (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα και εκατοστά του δευτερολέπτου). Αν οι χρονομέτρεις δεν μπορέσουν να μεταδώσουν αμέσως την ακριβή ώρα τερματισμού στους κριτές του Στοπ, οι τελευταίοι μπορούν να σφραγίσουν μόνο την κάρτα του πληρώματος και η εγγραφή του χρόνου θα πραγματοποιηθεί στον επόμενο ΣΕΧ.

34. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Εάν για οποιονδήποτε λόγο διακοπεί ή σταματήσει η διεξαγωγή μίας Ε.Δ., σε κάθε πλήρωμα που επηρεάστηκε, θα του δοθεί ένας χρόνος που θα θεωρηθεί ως δίκαιος. Μολαταύτα, κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή της Ε.Δ. σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον πραγματικό χρόνο που έκανε, αν έκανε.

35. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

35.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Όταν ένα αυτοκίνητο κινείται σε Ε.Δ. το πλήρωμα πρέπει να φορά αναγνωρισμένα κράνη, και όλο τον απαιτούμενο ρουχισμό και εξοπλισμό ασφαλείας, όπως προβλέπεται από το Παράρτημα L (της FIA) Κεφάλαιο III - Εξοπλισμός οδηγών και να έχει δεμένες τις ζώνες ασφαλείας.

35.2 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK

35.2.1 Κάθε πλήρωμα πρέπει να έχει μέσα στο αγωνιστικό ένα πλαστικοποιημένο χαρτόνι διαστάσεων τουλάχιστον 42 X 29 (A3), που από την μία πλευρά να έχει ένα κόκκινο "SOS" και από την άλλη πλευρά ένα πράσινο "OK". Το συγκεκριμένο έντυπο θα διανέμεται από την ΟΜΑΕ/ΕΠΑ με την έκδοση των Δελτίων Αθλητών.

35.2.2 Σε περίπτωση ατυχήματος όπου απαιτείται άμεση ιατρική επέμβαση, πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να επιδειχθεί αμέσως το κόκκινο σήμα "SOS" στα επόμενα αυτοκίνητα και σε όποιο ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.

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

35.2.4 Στην περίπτωση ατυχήματος που δεν απαιτείται άμεση ιατρική βοήθεια, ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να επιδείξει καθαρά το σήμα OK στα επόμενα αυτοκίνητα και σε οποιοδήποτε ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.

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

35.2.6 Το road book πρέπει να περιλαμβάνει μία σελίδα που να αναφέρει τη διαδικασία ατυχήματος (**Υπόδειγμα 3**)

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

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

35.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΚΤΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Ο Οργανωτής υποχρεούται να προσφέρει βοήθεια και να καταβάλει κάθε προσπάθεια για την ρυμούλκηση, ή επαναφορά του αυτοκινήτου στο δρόμο με τα μέσα που διάθετει και στη συνέχεια να το μεταφέρει στον ΣΕΧ ή στο ΣΤΟΠ.

Η μεταφορά εκτός της Ε.Δ. από τον Οργανωτή, σε περίπτωση επανάληψής της, θα γίνεται μετά το τέλος του 2^{ου} ή/και 3^{ου} περάσματος.

Ο Οργανωτής δεν φέρει καμία ευθύνη σε περίπτωση που επιτευχθεί μεν η επαναφορά στο δρόμο, αλλά λόγω ειδικών συνθηκών το αυτοκίνητο υποστεί ζημιές.

Επίσης ο αγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος για τη φύλαξη, ασφάλεια και μεταφορά του αυτοκινήτου από τον ΣΕΧ ή το ΣΤΟΠ στον τόπο προορισμού του.

35.4 ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Αν ένα πλήρωμα αναμειχθεί σε ατύχημα όπου τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο συγκεκριμένος οδηγός ή ο συνοδηγός πρέπει να παραμείνει στο σημείο του ατυχήματος και να σταματήσει το επόμενο αυτοκίνητο το οποίο πρέπει να αναφέρει το γεγονός στον επόμενο ενδιάμεσο.

Οι νόμοι της χώρας στην οποία γίνεται ο αγώνας πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σχετικά με τα ατυχήματα.

Σε όλα τα αυτοκίνητα που θα σταματήσουν από αυτή τη διαδικασία, θα δοθεί χρόνος σύμφωνα με το άρθρο 34 του παρόντος κανονισμού.

35.5 ΚΟΚΚΙΝΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

Κάθε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο πρέπει να μεταφέρει ένα κόκκινο ανατακλαστικό τρίγωνο το οποίο, σε περίπτωση που το αυτοκίνητο σταματήσει σε μία Ε.Δ., πρέπει να τοποθετηθεί από ένα μέλος του πληρώματος σε εμφανές σημείο, τουλάχιστον 50μ. πριν το αυτοκίνητο, ώστε να προειδοποιεί τους οδηγούς που ακολουθούν. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται μπορεί να επιβληθεί ποινή, στην κρίση των Αγωνοδικών.

Αυτό το τρίγωνο πρέπει να τοποθετείται ακόμα και αν το σταματημένο αυτοκίνητο είναι εκτός δρόμου.

35.6 ΧΡΗΣΗ ΚΙΤΡΙΝΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

- 35.6.1** Περνώντας μπροστά από μία επιδεικνυόμενη κίτρινη σημαία ο οδηγός πρέπει να μειώσει αμέσως ταχύτητα, να κρατήσει αυτή τη μειωμένη ταχύτητα μέχρι το τέλος της Ε.Δ. και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία που προηγούνται του ατυχήματος. Μη συμμόρφωση με αυτόν τον κανόνα θα επιφέρει ποινή στην κρίση των Αγωνοδικών.
- 35.6.2** Το πλήρωμα στο οποίο επιδείχθηκε η κίτρινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την Ε.Δ., σύμφωνα με τις διαδικασίες όπως αναφέρονται στο άρθρο 34.
- 35.6.3** Η κίτρινη σημαία θα επιδεικνύεται στα πληρώματα μόνο μετά από εντολή του Αλυτάρχη. Η κίτρινη σημαία μπορεί να επιδεικνύεται μόνο από κριτή που φορά το διακριτικό γιλέκο κατά προτίμηση στο χρώμα που συνιστάται στο Παράρτημα Η (της FIA) επάνω στο οποίο φαίνεται το σήμα του ενδιαμέσου (κεραυνός). Ο χρόνος επίδειξης της σημαίας θα καταγράφεται και θα γνωστοποιείται στους Αγωνοδίκες από τον Αλυτάρχη.
- 35.6.4** Εκτός από την κίτρινη σημαία καμία άλλη σημαία δεν επιτρέπεται να επιδεικνύεται σε οποιοδήποτε σημείο της Ε.Δ.
- 35.6.5** Η κίτρινη σημαία πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε σημείο με ενδιαμέσο κριτή (τοποθετημένος περίπου κάθε 5χλμ).
- 35.6.6** Σε μία υπερεδίκη επιτρέπεται η χρήση διαφορετικού συστήματος σηματοδότησης (πχ αναβοσβήνοντα φώτα). Πλήρεις λεπτομέρειες πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

35.7 ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΙΣ

Οι επιβραδύνσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ελαττωθεί η ταχύτητα πριν από ορισμένα επικίνδυνα σημεία μίας Ε.Δ. Πάντως σε κάθε περίπτωση είναι προτιμότερο να επιλέγονται από τον Οργανωτή διαδρομές που δεν είναι απαραίτητες οι επιβραδύνσεις.

Σε αγώνες που απαιτούνται επιβραδύνσεις αυτές θα γίνονται με τρεις (3) ή με τέσσερις (4) σειρές εμποδίων και θα σηματοδοτούνται με μεγάλα πανώ/βέλη που θα δείχνουν την κατεύθυνση της πορείας και θα έχουν απόσταση 10μ. μεταξύ τους.

Τα εμπόδια θα πρέπει να είναι φτιαγμένα από:

Πλαστικές δεξαμενές (new jersey), δεμένες μεταξύ τους και γεμάτες με πολυουρεθάνη ή με άμμο τουλάχιστον 5 εκ. Στην περίπτωση new jersey η κάθε σειρά θα πρέπει να έχει ενιαίο χρώμα δηλαδή 3 κόκκινα στη σειρά και όχι κόκκινο/άσπρο/κόκκινο. Η επόμενη σειρά 3 άσπρα κ.ο.κ.

Αχυρόμπαλες (σφιχτά δεμένες μέσα σε χοντρό πλαστικό κάλυμα)

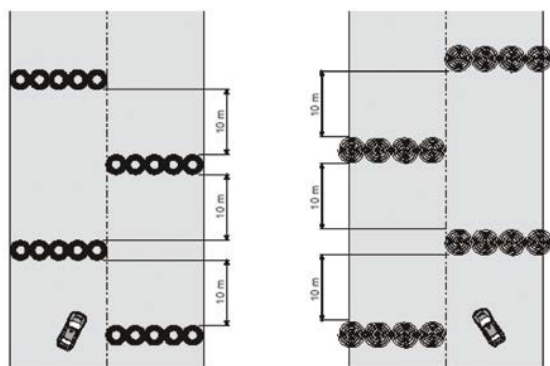
Τοίχο από δεμένα μεταξύ τους λάστιχα ύψους τουλάχιστον 3 ελαστικών

Η είσοδος και η έξοδος της επιβραδύνσης θα είναι προς την ασφαλέστερη πλευρά του δρόμου (όχι γκρεμούς).

Η επιβραδύνση θα επιβλέπεται ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ από δύο τουλάχιστον κριτές γεγονότων οι οποίοι σε περίπτωση χτυπήματός της από κάποιο αγωνιστικό, θα πρέπει να την επανατοποθετήσουν στην σωστή της θέση, να καθαρίσουν το σημείο και να καταγράψουν το συμβάν ή/και να ενημερώσουν τον Αλυτάρχη.

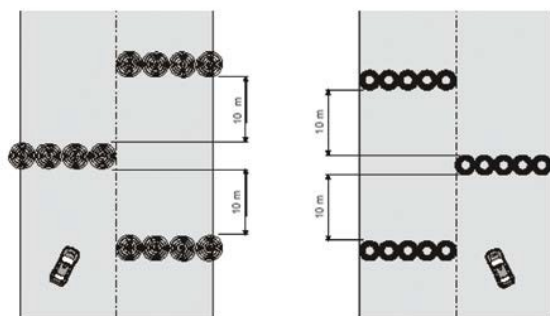
Η επιβραδύνση θα επισημαίνεται στο ROAD BOOK, στα μέτρα ασφαλείας, καθώς και στο δρόμο τις ημέρες των αναγνωρίσεων.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ



Σχήμα 1

Σχήμα 2



Σχήμα 3

Σχήμα 4

FIA WRC SAFETY

35.8 ΠΟΙΝΕΣ

Οι Αγωνοδίκες μετά από αναφορά των κριτών θα αποφασίζουν για τις ποινές.

36. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ**36.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ**

36.1.1 Όταν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα εκκινούν ταυτόχρονα κάθε σημείο εκκίνησης στο σχεδιασμό της πίστας πρέπει να είναι παρόμοιο. Για κάθε αυτοκίνητο πρέπει να ισχύει η ίδια διαδικασία εκκίνησης. Επιτρέπεται η μετακίνηση (ρύθμιση της απόστασης) της γραμμής εκκίνησης για τα αυτοκίνητα ώστε να εξισώνεται το μήκος της Ε.Δ. από τα διάφορα σημεία εκκίνησης.

36.1.2 Η διεξαγωγή υπερειδικής διαδρομής είναι προαιρετική.

36.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Ο ειδικός κανονισμός που αφορά τη διεξαγωγή μίας υπερειδικής τη σειρά εκκίνησης και το διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων πρέπει να περιλαμβάνεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

36.3 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

36.3.1 Πρέπει να σταλεί ξεχωριστό σχέδιο ασφαλείας στη ΕΠΑ, που να είναι σύμφωνο με το στάνταρ σχέδιο ασφαλείας, ώστε να εγκριθεί από τον Παρατηρητή που έχει οριστεί για τον αγώνα.

36.3.2 Θα χρησιμοποιούνται κίτρινες σημαίες ή κίτρινα φώτα, ώστε να ειδοποιούνται τα πληρώματα, προκειμένου είτε να σταματήσουν είτε να πάνε πιο σιγά. Βλέπε επίσης άρθρο 35.6.6

36.3.3 Για λόγους ασφαλείας ένα αυτοκίνητο πρέπει να μεταφερθεί εκτός διαδρομής από τον Οργανωτή.

PARC FERME (ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ)**37. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ PARC FERME****37.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

Τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε καθεστώς parc fermé:

37.1.1 Από τη στιγμή που εισέρχονται σε ανασυγκρότηση ή χώρο τερματισμού της Μέρας, μέχρι την αναχώρησή τους απ' αυτούς.

37.1.2 Από τη στιγμή που εισέρχονται σε σταθμό ελέγχου, (βλέπε άρθρο 2.3), μέχρι την αναχώρησή τους απ' αυτούς.

37.1.3 Από την άφιξή τους στον τερματισμό του αγώνα μέχρι να επιτρέψουν οι Αγωνοδίκες τη λήξη του parc fermé. (βλέπε άρθρο 24.1)

37.1.4 Οι χώροι του Parc Ferme πρέπει να οργανώνονται σε περιοχές με άνετη πρόσβαση κατά την είσοδο και έξοδο των αυτοκινήτων και οι διαστάσεις να καλύπτουν τις ανάγκες του αγώνα. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης μέλος του πληρώματος επιτρέπεται να εισέλθει στο Parc Ferme και να πάρει από το αυτοκίνητο οτιδήποτε έχει ξεχαστεί συνοδευόμενος πάντα από εντεταλμένο άτομο της οργάνωσης.

37.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ PARC FERME

37.2.1 Μόλις σταματήσουν το αυτοκίνητό τους στο parc fermé οι οδηγοί πρέπει να σβήσουν τον κινητήρα και το πλήρωμα πρέπει να εγκαταλείψει το parc fermé. Κανένας άλλος, εκτός από τα άτομα της οργάνωσης που εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα δεν επιτρέπεται να βρίσκεται στο parc fermé.

37.2.2 Τα πληρώματα επιτρέπεται να εισέλθουν στο parc fermé 10 λεπτά πριν την ώρα αναχώρησής τους.

37.3 ΩΘΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΟ PARC FERME

Μόνο τα στελέχη της οργάνωσης που εκτελούν καθήκοντα ή/και τα μέλη του πληρώματος επιτρέπεται να σπρώξουν ένα διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο μέσα σε ένα parc fermé.

37.4 ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΤΟ PARC FERME

37.4.1 Εάν οι Τεχνικοί Έφοροι κρίνουν ότι ένα αυτοκίνητο βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση και η ασφάλειά του μπορεί να επηρεαστεί, το αυτοκίνητο μπορεί να επισκευαστεί στο parc fermé με την παρουσία Τεχνικού Εφόρου.

37.4.2 Με την επίβλεψη αρμοδίου Κριτή ή Τεχνικού Εφόρου, το πλήρωμα, με τη βοήθεια 3 ατόμων το πολύ, μπορεί να αντικαταστήσει το παράθυρο(α).

37.4.3 Εάν ο χρόνος που θα χρειαστεί για να ολοκληρωθούν οι παραπάνω επισκευές έχει σαν αποτέλεσμα την καθυστέρηση πέρα της αρχικά προγραμματισμένης ώρας εκκίνησης, μετά την ολοκλήρωση της επισκευής θα δοθεί στο πλήρωμα νέα ώρα εκκίνησης και θα του επιβληθεί ποινή που είναι 1 λεπτό για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης.

ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ**38. ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ**

Μπορεί να οργανωθεί πανηγυρική εκκίνηση για να βελτιώσει την προβολή και το ενδιαφέρον των ΜΜΕ για τον αγώνα. Η σειρά και το διάστημα εκκίνησης είναι στην ευχέρεια των Οργανωτών.

Το πρόγραμμα και ο τόπος οποιασδήποτε τελετής πρέπει να αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

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

Το παραπάνω ισχύει στην περίπτωση που η πανηγυρική εκκίνηση δεν ακολουθείται από αγώνα.

Υπενθυμίζεται ότι στο αυτοκίνητο επιβαίνει ΑΥΣΤΗΡΑ επί ποινή αποκλεισμού μόνο το πλήρωμα.

39. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

39.1 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πριν την εκκίνηση, οι οργανωτές μπορούν να συγκεντρώσουν όλα τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα σε ένα καθορισμένο χώρο, σύμφωνα με όσα αναφέρονται λεπτομερώς στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Σε περίπτωση που ο αγώνας ξεκινάει κατευθείαν από τον ΣΕΧ 1, δεν επιτρέπεται η ανωτέρω συγκέντρωση των αυτοκινήτων.

39.2 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΡΑΣ

Σε κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει περισσότερο από 15' λεπτά στην εκκίνηση μίας Μέρας θα απαγορευτεί η εκκίνηση αυτή τη Μέρα.

40. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ

40.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η σειρά εκκίνησης θα παραμείνει αμετάβλητη εφόσον δεν έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον το 10% του συνόλου των χιλιομέτρων των Ε.Δ. που αναφέρονται στο τελικό ωράριο.

40.2 ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΙΡΑΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ

Για λόγους ασφαλείας, ο Αλυτάρχης, και εφόσον είναι σε γνώση οι Αγωνοδίκες, έχει το δικαίωμα, να αλλάξει τη σειρά εκκίνησης των οδηγών ή να αλλάξουν το χρονικό διάστημα εκκίνησης μεταξύ αυτοκινήτων, σύμφωνα με το άρθρο 141 του ΕΑΚ.

40.3 ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

40.3.1 Σε όλους τους αγώνες το διάστημα εκκίνησης θα είναι ανά δύο λεπτά. Στους ασφάλτινους αγώνες θα είναι στην ευχέρεια των Οργανωτών εάν οι συμμετοχές υπερβαίνουν τις 30, να είναι ανά ένα λεπτό.

40.3.2 Το χρονικό αυτό διάστημα θα παραμείνει το ίδιο για όλα τα αυτοκίνητα, εκτός και αν έχει προβλεφθεί διαφορετική διάταξη για κάποιο πρωτάθλημα από την ΕΠΑ, είτε από τους Αγωνοδίκες.

40.3.3 Η σειρά εκκίνησης εγκρίνεται από την ΕΠΑ

SERVICE (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ)

41. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ SERVICE

Τα service parks πρέπει να οργανώνονται σε αξιοπρεπείς χώρους με τους κανόνες ασφαλείας και υγιεινής (να διαθέτουν τουαλέτες) και να είναι σε θέση να δέχονται τα αγωνιστικά αυτοκίνητα και τα οχήματα service τους.

Οι χώροι των service parks πρέπει να είναι σε μέρη με εύκολη πρόσβαση για την είσοδο και έξοδο των αυτοκινήτων και να είναι διαστάσεων τέτοιων που να καλύπτουν τις ανάγκες του συγκεκριμένου αγώνα. Επίσης θα πρέπει οι χώροι αυτοί να φυλάσσονται με ευθύνη του Οργανωτή. Ο Οργανωτής πρέπει να οριοθετεί τους χώρους που θα καταλαμβάνουν τα service του κάθε αγωνιζόμενου.

Σημειωτέον ότι στο φυλασσόμενο χώρο του service park ουδέν άλλο αυτοκίνητο, οιοδήποτε, είναι επιτρεπτό να εισέρχεται πέραν των αυστηρώς καθοριζομένων.

Μετά το τέλος του αγώνα, ο Οργανωτής θα φροντίζει για την καθαριότητα των χώρων του service park, καθώς και των δρόμων και των διασταυρώσεων.

Επιτρέπεται στους οργανωτές να οργανώνουν περιοχή service area αντί του service park. Η περιοχή service area θα σηματοδοτείται από τις αντίστοιχες πινακίδες service area είσοδος και service area έξοδος. Η συγκεκριμένη περιοχή θα είναι καταγεγραμμένη στο Road Book. Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους να την παρακάττουν και ισχύουν όσα προβλέπονται για το service park. Οι οργανωτές οφείλουν να υπολογίσουν στον ιδανικό χρόνο από την προηγούμενη αφετηρία έως τον επόμενο ΣΕΧ τον χρόνο που απαιτείται για το service των αυτοκινήτων. Στο Road book του αγώνα θα πρέπει να υπάρχει κάτοψη της service area στην οποία θα σημειώνονται η είσοδος, ο χώρος που θα τοποθετηθούν τα service, η έξοδος, ο χώρος ανεφοδιασμού, καθώς και το σημείο σφράγισης των ελαστικών για τους αγώνες ράλλυ.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Στους αγώνες Ράλλυ Σπριντ, μετά την έξοδο του service park ή της service area, υποχρεωτικά θα οργανώνεται 20λεπτη ανασυγκρότηση με ΣΕΧ εισόδου και ΣΕΧ εξόδου.

Στους αγώνες Ράλλυ Σπριντ, μετά το τέλος του 2^{ου} ή του 3^{ου} τμήματος διαδρομής ανάλογα με το πόσες φορές γίνεται η διαδρομή, τα αυτοκίνητα δεν πρέπει να διέρχονται μέσα από τον χώρο του service, αλλά θα κατευθύνονται στον χώρο του park ferme.

Ο οργανωτής είτε επιλέξει την οργάνωση service park, είτε service area ισχύουν οι διατάξεις περί απαγορευμένου service (άρθρο 41.1 και 41.2)

41.1 ΕΚΤΕΛΕΣΗ SERVICE

41.1.1 Από τον 1ο ΣΕΧ και μετά, ένα αυτοκίνητο επιτρέπεται να δεχθεί εξωτερική βοήθεια μόνο στα service park ή service area ή στα μακρινά σημεία service (Remote Service Zones - RSZ).

41.1.2 Το πλήρωμα, χρησιμοποιώντας μόνο τα μέσα που έχει μαζί του στο αυτοκίνητο, και χωρίς εξωτερική βοήθεια, μπορεί να κάνει επισκευή στο αυτοκίνητό του, σε οποιοδήποτε σημείο και στιγμή εκτός από τις περιπτώσεις όπου οι επισκευές απαγορεύονται ρητά.

41.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ & ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΟ SERVICE

41.2.1 Η παρουσία προσωπικού ή οποιουδήποτε μεταφορικού μέσου της ομάδας (συμπεριλαμβανομένου και του ελικοπτερού), απαγορεύεται σε απόσταση ενός χιλιομέτρου από το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητό του, εκτός από:

- Τα service parks ή service areas
- Τα remote service zones - RSZ
- Τους χώρους ανεφοδιασμού (remote refueling zones)
- Ένα άτομο της ομάδας, σε επίσημους χώρους πλυσίματος του αυτοκίνητου
- Όπου επιτρέπεται με δελτίο πληροφοριών.
- Όταν τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα ακολουθώντας τη διαδρομή που περιγράφεται στο road book, είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τον ίδιο δρόμο(ους) με τα άτομα της ομάδας τους, υπό τον όρο ότι δεν θα σταματήσουν στο ίδιο σημείο την ίδια χρονική στιγμή.

Επιπλέον, στους εθνικούς αγώνες απαγορεύεται:

- α. Η παράκαμψη του αγωνιστικού αυτοκινήτου από τη διαδρομή του αγώνα. Στη διαδρομή περιλαμβάνονται και οι παρυφές του δρόμου.
- β. Τα άτομα που εκτελούν χρέη μηχανικού στα service parks απαγορεύεται να κυκλοφορούν στη διαδρομή του αγώνα, να βρίσκονται στους τερματισμούς των Ε.Δ. ή να ακολουθούν τα αγωνιστικά αυτοκίνητα, υπό οποιαδήποτε ιδιότητα.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία οποιουδήποτε αυτοκινήτου σέρβις ή κοινού αυτοκινήτου, που φέρει ανταλλακτικά, καύσιμα, ελαστικά, εργαλεία κλπ, από τον τερματισμό κάθε Ε.Δ. έως τον επόμενο ΣΕΧ.

Παράβαση των ανωτέρω θα επιφέρει τον αποκλεισμό του πληρώματος και την παραπομπή του στην ΕΠΑ.

Οι οδηγοί αυτών των αυτοκινήτων πρέπει να δέχονται, αν τους ζητηθεί από άτομα της οργάνωσης, έλεγχο του αυτοκινήτου τους για την εξακρίβωση μη μεταφοράς όσων αναφέρονται στην παραπάνω § β.

Για την εφαρμογή του άρθρου 41.2.1, ο Οργανωτής θα ορίζει άτομα σαν κριτές γεγονότων, κατά προτίμηση με μοτοσυκλέτες, που θα κινούνται στη διαδρομή του αγώνα.

41.2.2 Η παράδοση φαγητού, ποτού, ρουχισμού και η ανταλλαγή πληροφοριών (κάρτα δεδομένων, road book κλπ) καθώς και η υπαγόρευση οδηγιών για τον τρόπο επισκευής από και προς το πλήρωμα επιτρέπεται στα service parks ή στις service areas.

42. SERVICE PARK**42.1 ΩΡΑΡΙΑ ΤΩΝ SERVICE PARKS**

Το ωράριο κάθε αυτοκινήτου εφόσον υπάρχει service park είναι το παρακάτω:

42.1.1 10' λεπτά πριν την 1η Ε.Δ. κάθε Μέρας

- Δεν είναι υποχρεωτικό για την 1η Μέρα, εκτός αν έπεται από μία αγωνιστική εκδήλωση και braod parc fermé.
- Στο parc fermé μπορεί να γίνουν τεχνικοί έλεγχοι.

42.1.2 30' λεπτά μεταξύ 2 ομάδων Ε.Δ.

42.1.3 45' λεπτά στο τέλος της 1ης Μέρας

42.1.4 10' λεπτά πριν τον τερματισμό του αγώνα, στην ευχέρεια του οργανωτή.

42.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ SERVICE PARK και SERVICE AREA

Τα service parks επισημαίνονται στο ωράριο του αγώνα με ΣΕΧ στην είσοδο και έξοδο. (Τα 25μ που αναφέρονται στο Παράρτημα 4 θα μειωθούν σε 5μ).

Οι service areas επισημαίνονται με πινακίδες είσοδος και έξοδος αντίστοιχα.

42.3 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ SERVICE PARKS ή SERVICE AREAS

Η ταχύτητα αυτή δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 20 χλμ. Σε περίπτωση παράβασης το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβήτηση. Μη συμμόρφωση με αυτό το όριο ταχύτητας θα επιφέρει ποινή από τους Αγωνοδίκες.

43. ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARKS ή ΣΤΙΣ SERVICE AREAS

Κάθε συμμετέχον αυτοκίνητο που παίρνει εκκίνηση στον αγώνα μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητα σέρβις, ο αριθμός των οποίων θα καθορίζεται από τον Οργανωτή στον συμπληρωματικό κανονισμό.

Αυτά τα αυτοκίνητα θα αναγνωρίζονται από τις πινακίδες «SERVICE» με τις οποίες θα τα εφοδιάσει ο οργανωτής και οι οποίες θα είναι αριθμημένες με τον αριθμό συμμετοχής.

44. ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΤΑ SERVICE PARKS ή ΣΤΙΣ SERVICE AREAS

Όταν, σαν μέρος του σέρβις, κριθεί απαραίτητο (π.χ. η αλλαγή δεξαμενής καυσίμου ή αντλίας), το άδειασμα επιτρέπεται σε ένα service park ή service area με τους παρακάτω όρους:

- Οι εργασίες θα γίνουν σε γνώση των οργανωτών,
- Στον χώρο θα βρίσκεται πυροσβεστήρας με χειριστή έτοιμο να παρέμβει,
- Κατά την ώρα του αδειάσματος δεν θα γίνεται άλλη εργασία πάνω στο αυτοκίνητο,
- Περιμετρικά γύρω από το αυτοκίνητο θα υπάρχει ένας επαρκής χώρος ασφαλείας,
- Στο αυτοκίνητο θα προστεθεί μόνο το απαραίτητο καύσιμο για να φτάσει στην αμέσως επόμενη ζώνη ανεφοδιασμού.

45. FLEXISERVICE – 45’

Το flexi service οργανώνεται στο τέλος μίας Μέρας (σκέλους) όταν ακολουθεί επόμενη Μέρα αγώνα.

45.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το flexiservice των 45 λεπτών επιτρέπει τη μετακίνηση του διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου από το parc fermé σε γειτονικό service park που συνδέεται με το parc fermé με κοινή οριοθέτηση και με ΣΕΧ εισόδου και εξόδου.

45.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ FLEXI SERVICE ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΑ

- 45.2.1** Για τη λειτουργία του 45λεπτού flexi service τα πληρώματα θα εισέλθουν στο parc fermé στον καθορισμένο χρόνο (άρθρο 28.2.11 του παρόντος κανονισμού)
- 45.2.2** Τα πληρώματα τότε μπορούν είτε να εισέλθουν στο service park είτε να αφήσουν το αυτοκίνητό τους στο parc fermé.
- 45.2.3** Το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο μπορεί να οδηγηθεί από ένα εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο του συμμετέχοντα, μόνο μία φορά από το parc fermé στο service park και αντίστροφα, ακολουθώντας τους κανονισμούς εγγραφής χρόνου στο καρνέ και αντίστοιχων ποινών.
- 45.2.4** Τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα μπορούν να επιστρέψουν στο parc fermé πριν λήξει ο χρόνος των 45 λεπτών, χωρίς ποινή.
- 45.2.5** Ο λειτουργικός χρόνος του flexi service, που αρχίζει από την ώρα άφιξης του πρώτου αυτοκινήτου στο parc fermé, είναι στην κρίση του Οργανωτή, αλλά πρέπει να αναφέρεται στο ωράριο του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 46**46. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) (μακρινοί χώροι επισκευών)****46.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Μπορούν να οργανωθούν RSZ, τα οποία πρέπει:

- Στους εθνικούς αγώνες οι αποστάσεις των Ε.Δ. για οργάνωση RSZ είναι 60 χλμ.
- Να ορίζονται με ΣΕΧ στην είσοδο και έξοδο.
- Να μην υπερβαίνουν τα 15 λεπτά για κάθε αυτοκίνητο.
- Να επιτρέπουν αλλαγή ελαστικών και οποιαδήποτε επισκευή, σύμφωνα με το άρθρο 46.3
- Να υπάρχει χώρος μαρκαρίσματος ελαστικών μετά την έξοδο από τον ΣΕΧ.
- Να επιτρέπεται η είσοδος μόνο σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό, όπως αναφέρεται στο άρθρο 46.2, σε άτομα της οργάνωσης και στα ΜΜΕ που φέρουν τα κατάλληλα πιάσα.
- Για να προωθήσουν οι Οργανωτές τον αγώνα συνιστάται να οργανώνουν το RSZ σε πόλεις ή κέντρα με πληθυσμό.

46.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

46.2.1 Σε ένα RSZ μπορούν να εργαστούν στο αυτοκίνητό (ά) τους οι παρακάτω:

- Για κάθε αυτοκίνητο, το πλήρωμα συν μέχρι 4 άτομα της ομάδας. Αυτά τα άτομα θα παραμένουν τα ίδια όσο το αυτοκίνητο είναι στο RSZ.

46.2.2 Οι χώροι αυτοί πρέπει να προγραμματίζονται έτσι ώστε το ίδιο προσωπικό να μπορεί να παρευρεθεί και στους χώρους αυτούς και στα service park όταν χρησιμοποιούν την προτεινόμενη διαδρομή που θα τους δοθεί.

46.3 ΕΠΙΤΡΕΠΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

46.3.1 Κατά τη διάρκεια που το αυτοκίνητο είναι στο RSZ επιτρέπονται ελεύθερα εργαλεία και ανταλλακτικά.

46.3.2 Πρέπει να χρησιμοποιούνται προστατευτικά του δαπέδου.

46.3.3 Επιτρέπεται σε ένα διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο να είναι συνδεδεμένο μέσω καλωδίου με υπολογιστή, που θα είναι τοποθετημένος έξω από το RSZ. Το άτομο που θα τον χειρίζεται δεν είναι υποχρεωμένο να φέρει το ειδικό πιάσο για το RSZ.

46.3.4 Η τοποθέτηση ή αφαίρεση επιπλέον φώτων επιτρέπεται στα RSZ. Τα επιπλέον αυτά φώτα επιτρέπεται να μεταφέρονται με το αυτοκίνητο service.

46.4 ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΙΑ ΤΟ RSZ

Για κάθε διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο οι Οργανωτές θα εκδώσουν μία πινακίδα για το αυτοκίνητο που θα μεταφέρει τους μηχανικούς, τον επιπρεπτό εξοπλισμό και τα εργαλεία στον χώρο του RSZ.

46.5 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ενώ το αγωνιστικό αυτοκίνητο είναι στο RSZ, οποιοσδήποτε εξοπλισμός, τροχοί και ελαστικά που μεταφέρονται με το αγωνιστικό μπορεί να παραμείνουν στο RSZ και να απομακρυνθούν από τους μηχανικούς, μετά την αναχώρηση του αυτοκινήτου.

46.6 ΧΡΟΝΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟ RSZ

Οι μηχανικοί κάθε πληρώματος επιτρέπεται να εισέλθουν στο RSZ αφού πάρουν την άδεια του υπεύθυνου κριτή. Μόλις τελειώσει η επίσκεψη ενός αυτοκινήτου, οι μηχανικοί του πρέπει να εξέλθουν και να εισέλθουν πάλι αργότερα όταν θα επισκεφθεί εκ νέου το αγωνιστικό το RSZ, με τους ίδιους όρους.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ

47. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

47.1 ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Για την έκδοση των αποτελεσμάτων θα προστεθούν όλοι οι χρόνοι των Ε.Δ. και όλες οι ποινές που επιβλήθηκαν στα τμήματα της διαδρομής, μαζί με οποιοσδήποτε άλλες ποινές που εκφράζονται σε χρόνο.

47.2 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Κατά τη διάρκεια του αγώνα οι κατατάξεις που θα ανακοινώνονται θα είναι οι παρακάτω:

47.2.1 Ανεπίσημες Κατατάξεις: διανέμονται από τον Οργανωτή κατά τη διάρκεια της Μέρας.

47.2.2 Τμηματικές Ανεπίσημες Κατατάξεις: κατατάξεις που δημοσιεύονται στο τέλος της Μέρας.

47.2.3 Προσωρινή Τελική Κατάταξη: κατάταξη που δημοσιεύεται υπογεγραμμένη από τον Αλυτάρχη στο τέλος του αγώνα.

47.2.4 Οριστική Τελική Κατάταξη: κατάταξη που εγκρίθηκε και υπογράφηκε από τους Αγωνοδίκες.

47.2.5 Σε περίπτωση που καθυστερήσει η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων, πρέπει να αναρτηθεί η νέα ώρα ανακοίνωσης στον επίσημο(ους) πίνακα(ες) ανακοινώσεων.

47.3 ΙΣΟΒΑΘΜΙΑ ΣΕ ΑΓΩΝΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Σε περίπτωση ισοπαλίας, ο αγωνιζόμενος που έκανε τον καλύτερο χρόνο στην 1η Ε.Δ., που δεν είναι όμως υπερεδίκη, ανακηρύσσεται νικητής. Αν αυτό δεν αρκεί, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης 4ης Ε.Δ. κλπ.

47.4 ΔΙΚΑΙΗ ΚΑΙ ΑΜΕΡΟΛΗΠΤΗ ΚΑΛΥΨΗ

Ο Οργανωτής ενός αγώνα πρέπει να διασφαλίσει ότι οποιαδήποτε τηλεοπτική κάλυψη είναι δίκαιη και αμερόληπτη και ότι δεν παρουσιάζει λάθος τα αποτελέσματα του αγώνα.

48. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ

48.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ ή ΕΦΕΣΗΣ

Όλες οι ενστάσεις ή/και οι εφέσεις υποβάλλονται σύμφωνα με τους όρους των Κεφαλαίων XII και XIII του ΕΑΚ.

Κάθε ένσταση που υποβάλλεται από ένα διαγωνιζόμενο θα μεταβιβάζεται στους Αγωνοδίκες προς εξέταση και απόφαση (άρθρο 171 και επόμενα του ΕΑΚ).

48.2 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΕΝΣΤΑΣΗΣ

Στους αγώνες το παράβολο ένστασης ορίζεται στο ισόποσο του παραβόλου συμμετοχής.

48.3 ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Στους αγώνες το παράβολο τεχνικών εργασιών ορίζεται από την εγκύκλιο 3/2015 της ΕΠΑ ή από τους Αγωνοδίκες εφόσον η απαιτούμενη εργασία δεν περιλαμβάνεται στην εγκύκλιο αυτή.

48.4 ΕΞΟΔΑ

48.4.1 Τα έξοδα για τις εργασίες και τη μεταφορά του αυτοκινήτου επιβαρύνουν τον ενιστάμενο αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή ή τον αγωνιζόμενο εναντίον του οποίου γίνεται η ένσταση αν αυτή γίνει δεκτή.

48.4.2 Αν η ένσταση δεν γίνει δεκτή και αν τα έξοδα που έγιναν λόγω της ένστασης (τεχνικός έλεγχος, μεταφορά κλπ) είναι μεγαλύτερα από το ποσό που κατατέθηκε, η διαφορά επιβαρύνει τον ενιστάμενο. Σε αντίθετη περίπτωση αν τα έξοδα είναι λιγότερα θα του επιστραφεί η διαφορά.

48.5 ΕΦΕΣΕΙΣ

Στους αγώνες το παράβολο έφεσης ορίζεται στο **τριπλάσιο** του παραβόλου συμμετοχής.

49. ΠΡΑΚΤΙΚΑ & ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Στους αγώνες τα πρακτικά των Αγωνοδικών πρέπει να στέλνονται στην ΕΠΑ μέσα σε 3 εργάσιμες μέρες.

50. ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

50.1 ΤΕΛΕΤΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ

Συνιστάται να επιτρέπεται η προάφιξη στον Τερματισμό του αγώνα.

Συνιστάται να γίνεται ανασυγκρότηση πριν τον ΣΕΧ τερματισμού που πρέπει να τοποθετείται 150 - 200 μ. πριν τη ράμπα του τερματισμού ώστε στη ράμπα να ανεβαίνουν τα τερματίσαντα αυτοκίνητα με συνεχή σχετικά ροή, δηλ. ανά μισό ή ένα λεπτό περίπου.

50.2 ΑΠΟΝΟΜΗ

Συνιστάται η απονομή να μην γίνεται πάνω στη ράμπα κατά τη διάρκεια του τερματισμού.

50.3 ΕΠΑΘΛΑ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΑΓΩΝΩΝ

Υποχρεωτικά τα έπαθλα που απονέμονται εις διπλούν έχουν ως εξής:

Γενική Κατάταξη (N - A - E- R)

Στους Νικητές: Κύπελλα

Στους δεύτερους: Κύπελλα

Στους τρίτους: Κύπελλα

Γενική Κατάταξη F2 (N - A - E- R)

Στους Νικητές: Κύπελλα

Στους δεύτερους: Κύπελλα

Στους τρίτους: Κύπελλα

Κατάταξη Κλάσεων (εφόσον σε κάθε κλάση εκκινήσουν τουλάχιστον 5 αυτοκίνητα)

Στους νικητές κάθε κλάσης κάθε ομάδας: Κύπελλα

Στους δεύτερους κάθε κλάσης κάθε ομάδας: Κύπελλα

Στους τρίτους κάθε κλάσης κάθε ομάδας: Κύπελλα

Στους 3 πρώτους κάθε κλάσης, εφόσον εκκινήσουν τουλάχιστον 5 αυτοκίνητα. Αν εκκινήσουν 4 αυτοκίνητα απονέμονται κύπελλα στους 2 πρώτους και αν εκκινήσουν 3 αυτοκίνητα απονέμονται κύπελλα μόνο στους πρώτους. Αν εκκινήσουν λιγότερα από 3 τότε δεν θα απονεμηθούν κύπελλα σε αυτήν την κλάση.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Γενική Κατάταξη

Στους Νικητές: Κύπελλα

Στους δεύτερους: Κύπελλα

Στους τρίτους: Κύπελλα

Στους 3 πρώτους της γενικής κατάταξης ιστορικών απονέμονται κύπελλα εφόσον εκκινήσουν τουλάχιστον 8 αυτοκίνητα. Αν εκκινήσουν 7 αυτοκίνητα σε κάθε κατηγορία, θα απονεμηθούν κύπελλα στους δύο πρώτους και αν εκκινήσουν 6 αυτοκίνητα σε κάθε κατηγορία, θα απονεμηθούν έπαθλα μόνο στους πρώτους.

Κατάταξη κάθε κατηγορίας

Στους Νικητές: Κύπελλα

Κατάταξη κλάσεων

Στους Νικητές: Κύπελλα

51. ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ ΕΠΑ

Κάθε οδηγός και κάθε συνοδηγός που κατετάγη και βραβεύεται σε ένα Πρωτάθλημα, Κύπελλο ή Επαθλο της ΕΠΑ, πρέπει να παρευρεθεί στην ετήσια απονομή της ΕΠΑ.

Εκτός από λόγους ανωτέρας βίας, για κάθε απουσία μπορεί να επιβληθεί χρηματικό πρόστιμο από την ΕΠΑ.

Στην ετήσια απονομή των Πρωταθλημάτων, Κυπέλλων και Επάθλων θα προσκληθούν όσοι βραβεύονται και η είσοδος θα είναι ελεύθερη σε όσους θέλουν να παρευρεθούν.

Οι αγωνιζόμενοι που βραβεύονται στην ετήσια απονομή, θα πρέπει να είναι ευπρεπώς ενδεδυμένοι, γιατί αλλιώς μπορεί να τους απαγορευτεί η είσοδος.

ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

52. ΖΩΝΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

52.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι αγωνιζόμενοι μπορούν να ανεφοδιάζονται μόνο στις ζώνες ανεφοδιασμού ή στους μακρινούς χώρους service (RSZ) που καθορίζονται στο road book από τους Οργανωτές.

Οι ζώνες ανεφοδιασμού θα οργανωθούν αμέσως μετά την έξοδο των service parks ή service areas. Η είσοδος / έξοδος τους θα σηματοδοτείται από ένα μπλε σήμα που θα αναπαριστά δοχείο καυσίμου. (Παράρτημα 4).

Σε περίπτωση που ο οργανωτής αποφασίσει να οργανώσει remote service zone, **ο ανεφοδιασμός θα γίνεται σε χώρο ανεφοδιασμού αμέσως μετά τον ΣΕΧ εξόδου με τα ανάλογα μέτρα πυρόσβεσης.**

52.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

52.2.1 Μέσα στον χώρο ανεφοδιασμού επιτρέπονται μόνο οι εργασίες που έχουν άμεση σχέση με τον ανεφοδιασμό του διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου.

52.2.2 Η ταχύτητα μέσα σε όλες τις ζώνες ανεφοδιασμού δεν πρέπει να ξεπερνά τα 5 χλμ/ω.

52.2.3 Συνιστάται οι μηχανικοί να φορούν άφλεκτες φόρμες.

52.2.4 Την ευθύνη του ανεφοδιασμού την έχει μόνο ο συμμετέχων.

52.2.5 Σε όλη τη διάρκεια του ανεφοδιασμού οι κινητήρες πρέπει να είναι σβηστοί.

52.2.6 Στη διάρκεια του ανεφοδιασμού συνιστάται το πλήρωμα να μην είναι μέσα στο αυτοκίνητο. Αν όμως παραμείνει τότε δεν πρέπει να φορά ζώνες ασφαλείας και οι πόρτες να είναι ανοιχτές.

52.2.7 Για να βοηθήσουν στη διαδικασία του ανεφοδιασμού και μόνο, επιτρέπεται η είσοδος σε αυτόν τον χώρο σε δύο άτομα του συνεργείου κάθε πλήρωματος.

ΕΛΑΣΤΙΚΑ & ΤΡΟΧΟΙ

Για τους αγώνες βλέπε επιπλέον και την τεχνική εγκύκλιο 11/2015 της ΕΠΑ.

53. ΓΕΝΙΚΑ

53.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ

Όλα τα ελαστικά πρέπει να είναι σύμφωνα με το παρόν άρθρο σε συνάρτηση με το Παράρτημα 5.

53.2 ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΚΑΛΟΥΠΙ

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν ελαστικά κατασκευασμένα από καλούπι.

53.3 ΕΛΕΓΧΟΣ

Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα τα ελαστικά θα μαρκάρονται σύμφωνα με τη διαδικασία που θα αποφασίσουν οι Τεχνικοί Έφοροι.

Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα μπορεί να ελεγχθεί η συμφωνία των ελαστικών. Κάθε ελαστικό που δεν είναι σύμφωνο θα μαρκαριστεί με ειδική σφραγίδα και δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

53.4 ΖΩΝΕΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ & ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ

Στους αγώνες όλοι οι διαγωνιζόμενοι επιτρέπεται να αλλάξουν ελαστικά μόνο στα service parks ή στις service areas, ή στα RSZ, εκτός αν ο συμπληρωματικός κανονισμός επιτρέπει η αλλαγή αυτή να γίνει και σε άλλο σημείο.

Η σφράγιση γίνεται στην έξοδο των χώρων service parks, service areas ή RSZ, μετά τη διαδικασία ανεφοδιασμού, σύμφωνα με την εγκύκλιο 10/2015 "Διαδικασίες τεχνικών ελέγχων".

Ακόμα και αν ο αγωνιζόμενος επιλέξει να μην προβεί σε ανεφοδιασμό, είναι υποχρεωμένος να σταματήσει, σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων Τεχνικών Εφόρων, ώστε να σφραγιστούν τα ελαστικά που χρησιμοποιεί.

Οι Οργανωτές είναι υποχρεωμένοι, κατά τον καθορισμό των ιδανικών χρόνων κάλυψης των διαδρομών του αγώνα, να προβλέπουν επαρκή χρόνο για τη σφράγιση των ελαστικών, εκτός από τον ανεφοδιασμό. Η προτεινόμενη διαδικασία υπολογίζεται να διαρκεί ένα περίπου λεπτό, για σφράγιση όλων των ελαστικών κάθε αυτοκινήτου από δύο Τεχνικούς Εφόρους.

ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ ΔΕΝ ΘΑ ΜΑΡΚΑΡΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

53.5 ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΛΑΣΤΙΚΟΥ

Η χρήση οποιουδήποτε υλικού που θα επιτρέψει στα ελαστικά να διατηρήσουν τη λειτουργία τους με εσωτερική πίεση ίση ή μικρότερη από την ατμοσφαιρική πίεση, απαγορεύεται. Το εσωτερικό των ελαστικών (ο χώρος μεταξύ της ζάντας και του εσωτερικού τμήματος του ελαστικού) πρέπει να είναι γεμάτος μόνο με αέρα.

53.6 ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Όταν τα αριστερά ελαστικά είναι διαφορετικά από τα δεξιά, το σχέδιό τους πρέπει να είναι συμμετρικό.

53.7 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Όταν η εκκίνηση μίας Ε.Δ. καθυστερήσει πάνω από 10 λεπτά για οποιονδήποτε αγωνιζόμενο, η ρύθμιση της πίεσης των ελαστικών επιτρέπεται.

53.8 ΧΑΡΑΞΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟ ΧΕΡΙ

Η ηθελημένη τροποποίηση του σχεδίου του ελαστικού που φορά ή φέρει το αυτοκίνητο, επιτρέπεται μόνο στο service park ή στη service area.

53.9 ΡΕΖΕΡΒΕΣ

Όλα τα συμμετέχοντα αυτοκίνητα, ακόμα και αν το Δελτίο αναγνώρισης αναφέρει διαφορετικά, υποχρεούνται να φέρουν καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα τουλάχιστον μία ρεζέρβα.

Οι ρεζέρβες ανάγκης απαγορεύονται.

Όσον αφορά την διαδικασία ζυγίσματος ισχύουν οι τεχνικοί κανονισμοί του 2015. Στους Διεθνείς αγώνες ισχύουν οι κανονισμοί της FIA.

53.10 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Οποιαδήποτε χημική ή /και μηχανική επεξεργασία των ελαστικών απαγορεύεται.

53.11 ΖΑΝΤΕΣ

Απαγορεύεται η χρήση οποιουδήποτε εξαρτήματος αγκίστρωσης της ζάντας στο ελαστικό.

53.12 ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Το μήκος των Ε.Δ. ή ο συνδυασμός της απόστασης των Ε.Δ. μεταξύ δύο αλλαγών ελαστικών πρέπει να είναι μεταξύ 30 και 60 χλμ, εκτός αν έχει δοθεί άδεια από την ΕΠΑ.

54. ΟΡΙΟ ΘΟΥΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Για λόγους ασφαλείας, και μόνο στις Ε.Δ., συνιστάται η δυνατότητα παράκαμψης του σιωπητήρα (σιλανσιέ) της εξάτμισης, υπό τον όρο ότι η έξοδος των καυσαερίων είναι σύμφωνη με το Παράρτημα J, και για αυτοκίνητα με καταλύτη, ότι τα καυσαέρια πρέπει να περνούν μέσα από τον καταλύτη. Σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια των απλών διαδρομών, η στάθμη θορύβου πρέπει να συμφωνεί με το Παράρτημα J.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ

Ο παρακάτω κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται πιστά. Θα εκδίδεται το «ΒΙΒΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ» του αγώνα. Κάθε οργανωτής ενθαρρύνεται να προσθέσει και κάτι περισσότερο, που θα βελτιώνει την ασφάλεια των Ε.Δ., των αγωνιζομένων, των στελεχών του αγώνα, των θεατών και των εκπροσώπων του τύπου.

1. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1.1 Σχέδιο ασφαλείας

Πρέπει να συνταχθεί ένα σχέδιο ασφαλείας που θα περιλαμβάνει:

1.1.1 Την τοποθεσία του Αρχηγείου του αγώνα.

1.1.2 Τα ονόματα και τα τηλέφωνα των κάτωθι υπευθύνων:

- Αλυτάρχη
- Βοηθού (ων) Αλυτάρχη
- Επικεφαλής Γιατρού Αγώνα
- Επικεφαλής Ασφαλείας Αγώνα
- Υπευθύνων Ασφαλείας κάθε Ε.Δ.
- Οδηγών αυτ/των αμέσου επεμβάσεως
- Πλοηγών - Ουραγού - Αμοιβών Πλοηγών (υποχρεωτικά να υπάρχει)
- Κριτών γεγονότων- μοτοσυκλετιστών

1.1.3 Τις διευθύνσεις και τα τηλέφωνα των κάτωθι υπηρεσιών ασφαλείας:

- Αστυνομικών Τμημάτων – Σταθμών
- Τμημάτων Τροχαίας Κινήσεως
- Νοσοκομείων - ΕΚΑΒ - Κέντρων Υγείας
- Πυροσβεστικών Υπηρεσιών και Σταθμών
- Οδικής Βοήθειας
- Ερυθρού Σταυρού- Διασωστών κλπ.

1.1.4 Την ακριβή διαδρομή με διάφορες πληροφορίες για όλα τα τμήματα της.

1.1.5 Το σχέδιο ασφαλείας κάθε Ε.Δ. πρέπει να αναφέρει αναλυτικά:

- α. Το ακριβές σημείο που θα βρίσκεται κάθε ενδιάμεσος, φύλακας, όχημα αμέσου βοήθειας, δρόμοι διαφυγής. Όλες οι συντεταγμένες που χρησιμοποιούνται στον αγώνα πρέπει να αναφέρονται σε μίρες, λεπτά και δέκατα λεπτού όπως π.χ. 39° 36.379'
- β. Τις περιοχές, όπου οι Οργανωτές επιτρέπουν την παρουσία θεατών, θεωρώντας όλες τις υπόλοιπες ως απαγορευμένες.
- γ. Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τα πληρώματα
- δ. Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τα άτομα της οργάνωσης
- ε. Την διαδικασία ελέγχου των αγωνιστικών αυτοκινήτων
- ζ. Τις ενέργειες που θα γίνουν σε περίπτωση που χαθεί πλήρωμα
- η. Τα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί για τους θεατές
- θ. Ωράριο πλοηγών αυτοκινήτων
- ι. Πληροφορίες για τον εξοπλισμό των ασθενοφόρων ελικοπτέρων (αν υπάρχει)

1.1.6 Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει χωριστά κεφάλαια για κάθε μία από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- α. Ασφάλεια των Ε.Δ.
- β. Ασφάλεια των θεατών
- γ. Ασφάλεια των πληρωμάτων
- δ. Ασφάλεια των υπευθύνων του αγώνα
- ε. Ασφάλεια των εκπροσώπων του τύπου

1.2 Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα

1.2.1 Ανήκει στην οργάνωση και έχει λάβει μέρος στον σχεδιασμό του όλου σχεδίου ασφαλείας

1.2.2 Κατά την διάρκεια του αγώνα, θα βρίσκεται στο αρχηγείο του αγώνα και θα είναι σε συνεχή επαφή με τις Δημόσιες Υπηρεσίες, τον Αλυτάρχη, τον Ιατρό του αγώνα και τους Υπευθύνους ασφαλείας κάθε Ε.Δ.

1.2.3 Είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας

1.3 Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ.

1.3.1 Κάθε Ε.Δ. πρέπει να έχει έναν Υπεύθυνο Ασφαλείας, που θα υπάγεται και θα βοηθά τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα.

1.3.2 Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ., ελέγχει τους κριτές, ενδιαμέσους, φύλακες, τα υλικά, τα ληφθέντα μέτρα ασφαλείας και βεβαιώνει στο αρχηγείο του αγώνα, ότι όλα είναι έτοιμα να ξεκινήσει η Ε.Δ., πριν τη διέλευση του πλοηγού αυτοκινήτου «0».

1.4 Έλεγχος

1.4.1 Ο έλεγχος των υποχρεωτικών μέτρων ασφαλείας θα βρίσκεται κάτω από την ευθύνη του Αλυτάρχη

1.4.2 Ο Πρόεδρος Αγωνοδικών/Παρατηρητής ΕΠΑ θα δίνει μεγάλη προσοχή στα ληφθέντα μέτρα ασφαλείας. Σε σοβαρές παραλείψεις σε θέματα ασφαλείας θα μπορεί να ζητά από τον Αλυτάρχη να ακυρώσει μία Ε.Δ.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

2.1 Υπηρεσίες ασφαλείας

Στην αφετηρία κάθε Ε.Δ. θα πρέπει υποχρεωτικά να υπάρχουν:

- Γιατρός (ειδικός σε ανάνηψη ή σε επείγοντα περιστατικά) που πρέπει να φέρει την άσπρη μπλούζα ή το γιλέκο
- F.I.V.
- Ασθενοφόρο όχημα (πλήρως εξοπλισμένο και αμέσου βοήθειας)
- Πυροσβεστικό όχημα (με μηχανήματα απεγκλωβισμού)
- Γερανοφόρο όχημα
- Μοτοσυκλέτα με VHF
- 2 πυροσβεστήρες 4 kg με εκπαιδευμένο χειριστή
- Ομάδα διάσωσης

Όταν η Ε.Δ. είναι μεγαλύτερη των 10 χλμ πρέπει να υπάρχουν επιπλέον:

- Γιατρός που πρέπει να φέρει την άσπρη μπλούζα ή το γιλέκο (ειδικός σε ανάνηψη ή σε επείγοντα περιστατικά)
- Ασθενοφόρο όχημα (πλήρως εξοπλισμένο και αμέσου βοήθειας)
- Πυροσβεστικό όχημα (με μηχανήματα απεγκλωβισμού)
- Γερανοφόρο όχημα
- Μακρύ όχημα 4X4 (για μεταφορά τραυματία σε κακές καιρικές συνθήκες)
- Δεύτερη ομάδα διάσωσης (αν υπάρχει) δίπλα στα οχήματα ασφαλείας

2.2 Οδηγίες για τις ΕΔ

2.2.1 Στον σχεδιασμό κάθε αγώνα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές ασφαλείς θέσεις για τους θεατές

2.2.2 Οι ΕΔ πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένες ώστε να αποθαρρύνουν τη μετακίνηση των θεατών κατά την εξέλιξη της, από την μία ΕΔ στην άλλη.

2.2.3 Αν κάποια ΕΔ καθυστερήσει ή ακυρωθεί για λόγους ασφαλείας, αυτό δεν θα επιφέρει κακή βαθμολογία από τον Παρατηρητή (εκτός αν τα προβλήματα δημιουργηθήκαν, ή δεν προβλέφθηκαν σωστά από τους οργανωτές)

2.3 Φύλαξη των ΕΔ

Η φύλαξη των ΕΔ πρέπει να γίνεται ως εξής:

2.3.1 Στον ΣΕΧ και στο ΣΤΟΠ κάθε Ε.Δ. πρέπει να υπάρχει αστυνομία. Επίσης αστυνομία πρέπει να υπάρχει σε δρόμους με κυκλοφορία, όπου έχουν πρόσβαση στην ΕΔ.

2.3.2 Κατά μήκος της Ε.Δ. θα τοποθετούνται ενδιάμεσοι και φύλακες όπου χρειάζεται (οικισμοί, αγροτοκατοικίες, διασταυρώσεις κλπ.) και μετά από συνεννόηση με τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα και τον Αλυτάρχη.

2.3.2.1 Οι ενδιάμεσοι και οι φύλακες, θα φορούν σαλιάρες, θα φέρουν την ταυτότητα τους στο στήθος, θα έχουν σφυρίχτρα, θα παρακολουθούν τις αναχωρήσεις που θα εκφωνεί ο Υπεύθυνος Ασφαλείας από την αφετηρία και θα καταγράφουν τις διελυφές σε καταστάσεις (μπακλαβά), θα έχουν VHF και θα επικοινωνούν μόνο για σοβαρό λόγο, με τον υπεύθυνο ασφαλείας της Ε.Δ. και τον Αλυτάρχη.

2.3.2.2 Θα φέρουν κορδέλες για το κλείσιμο των διασταυρώσεων, θα τακτοποιούν τους θεατές στις σωστές θέσεις και θα κρατούν τους δρόμους διαφυγής ανοικτούς.

2.3.2.3 100 μ. πριν την θέση τους, πρέπει να υπάρχει προειδοποιητική πινακίδα σε κίτρινο φόντο με κεραυνό μαύρου χρώματος. Στην θέση τους πρέπει να υπάρχει πινακίδα μαύρος κεραυνός σε γαλάζιο φόντο. Μεγάλη σημασία πρέπει να δίνεται στην αρίθμηση των ενδιαμέσων και των φυλάκων. **Η αρίθμηση των ενδιαμέσων και των φυλάκων πρέπει να είναι ενιαία. (Π.χ. Ε1-Ε2-Φ3-Ε4 κλπ)**

2.3.2.4 Οι ενδιάμεσοι θα φέρουν μόνο κίτρινη σημαία, την οποία θα χρησιμοποιήσουν μόνο κατόπιν εντολής του Αλυτάρχη.

2.4 Ασφάλεια στα τμήματα των απλών διαδρομών

Στη σχεδίαση της διαδρομής και του ωραρίου του αγώνα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα κυκλοφορικά προβλήματα και η διέλευση από κατοικημένες περιοχές.

2.5 Προληπτικά μέτρα (σήματα και πινακίδες δρόμου)

2.5.1 Οι δρόμοι και οι προσβάσεις που οδηγούν στις ΕΔ πρέπει να είναι κλειστές στην κυκλοφορία. Αυτό θα πρέπει να γίνεται με τον παρακάτω τρόπο:

α. Δρόμοι κύριοι ή διασταυρούμενοι, ή κατά μήκος οποιουδήποτε δρόμου που θα μπορούσε να παρουσιάσει κυκλοφορία, πρέπει να κλειστούν και να φυλάσσονται από έναν κριτή και αστυνομία ή άλλη Αρχή.

β. Δρόμοι μικροί ή αδιέξοδοι δρόμοι (π.χ. δρόμοι που οδηγούν σε αγροκτήματα κλπ.) πρέπει να κλείνονται με πλέγμα ή κορδέλα, στην οποία να τοποθετηθεί γραπτή ειδοποίηση ενημερώνοντας για τον αγώνα και για τον κίνδυνο από την είσοδο στον δρόμο.

- 2.5.2** Είναι ευθύνη των πλοηγών αυτοκινήτων να ελέγχουν ότι έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες για το κλείσιμο των δρόμων και να ενημερώνουν αμέσως το Αρχηγείο του αγώνα για οποιαδήποτε έλλειψη που θα πρέπει να διορθωθεί πριν την έναρξη της ΕΔ.

2.6 Εποπτεία

Η εποπτεία της Ε.Δ. θα γίνεται με τα πλοηγά αυτοκίνητα της οργάνωσης:

- Τα πλοηγά αυτοκίνητα πρέπει να είναι 4, «Ασφάλεια», «000», «00» και «0»
- Τα πλοηγά αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν στις μπροστινές πόρτες αυτοκόλλητα πανώ με την ιδιότητα κάθε αυτοκινήτου, καθώς επίσης και το ουραγό αυτοκίνητο να φέρει αυτοκόλλητο πανώ που να δείχνει την καρώ σημαία τερματισμού.
- Πρέπει να υπάρχει ωράριο όλων των πλοηγών αυτοκινήτων.
- Το πλοηγό αυτοκίνητο «Ασφάλεια» πρέπει να φέρει σειρήνα, φάρο, κορδέλες, πλέγμα κλπ. Και θα πρέπει να σταματάει να επιλύει κάθε πρόβλημα.
- Το πλοηγό αυτοκίνητο «000» πρέπει να φέρει σειρήνα, φάρο, εφεδρικά υλικά (VHF, πινακίδες, ρολόγια κλπ.). Θα ελέγχει τους κριτές, τις θέσεις αυτών, τους ενδιαμέσους και τις πινακίδες τους, τους φύλακες καθώς και τις μεθόδους χρονομέτρησης και την ακρίβεια των ρολογιών.
- Το πλοηγό αυτοκίνητο «00» πρέπει να φέρει VHF, σειρήνα, αναβοσβήνοντα φώτα οροφής, τηλεβόα, καρνέ. Πρέπει να ελέγχει τις θέσεις των θεατών, και να χτυπάει χρόνους στους σταθμούς.
- Το πλοηγό αυτοκίνητο «0» πρέπει να φέρει VHF, σειρήνα, αναβοσβήνοντα φώτα οροφής, καρνέ, θα κάνει τον τελικό έλεγχο της ΕΔ, θα χτυπάει χρόνους στους σταθμούς και θα ενημερώνει τον Αλυτάρχη ότι η Ε.Δ. είναι έτοιμη να λειτουργήσει.
- Οι οδηγοί και οι συνοδηγοί των πλοηγών αυτοκινήτων πρέπει να είναι αρκετά έμπειροι σε αγώνες ράλλυ, πρέπει να είναι γνώστες των αντίστοιχων κανονισμών και του σχεδίου ασφαλείας και πρέπει να είναι ικανοί και να δίνουν στον Αλυτάρχη σαφείς πληροφορίες και σχόλια που αφορούν στις συνθήκες κατά μήκος της ΕΔ.

Εάν το πλοηγό 0 είναι αγωνιστικό αυτοκίνητο, το πλήρωμα υποχρεωτικά θα είναι ενδεδυμένο με την απαιτούμενη αγωνιστική ένδυση.

Η επιλογή των πληρωμάτων των πλοηγών αυτοκινήτων, θα γίνεται με μεγάλη προσοχή και σε συνενόηση με την Επιτροπή Ράλλυ.

2.7 Επίβλεψη (Tracking Control)

Η διέλευση των αυτοκινήτων πρέπει να παρακολουθείται από το αρχηγείο του αγώνα και από τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της Ε.Δ. Στο αρχηγείο του αγώνα πρέπει να τηρείται κάποιος πίνακας (σεντόνι), όπου θα σημειώνονται οι διελύσεις των αυτοκινήτων. Κάθε Οργανωτής πρέπει να καταρτίζει και να παρουσιάζει μέσα στο βιβλίο ασφαλείας τη διαδικασία παρακολούθησης της διέλευσης των αυτοκινήτων και να αναφέρει επίσης τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί στη περίπτωση αγνοούμενου συμμετέχοντα. Επίσης μπορεί ο Οργανωτής να χρησιμοποιήσει και το πρόγραμμα παρακολούθησης Tracking Control.

2.8 Διαφυγές

- 2.8.1** Για κάθε ΕΔ πρέπει να υπάρχουν και να σχεδιαστούν οι δρόμοι διαφυγής. Πρέπει να εμφανίζονται επακριβώς στο σχέδιο ασφαλείας (με χάρτη ή σχεδιάγραμμα).
- 2.8.2** Υπηρεσίες αμέσου βοήθειας όλων των νοσοκομείων κατά μήκος της διαδρομής του αγώνα πρέπει να είναι ετοιμότητα.
- 2.8.3** Κάθε ασθενοφόρο μέσα στην ΕΔ πρέπει να τοποθετείται σε σημείο ενδιαμέσου. Μαζί με την πινακίδα του ενδιαμέσου πρέπει να τοποθετείται και η αντίστοιχη πινακίδα με το σήμα του σταυρού (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4).

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΕΥΘΥΝΩΝ – ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

- 3.1** Δεδομένου ότι η πρωταρχική ευθύνη των Οργανωτών είναι η ασφάλεια του κόσμου και των αγωνιζομένων, η ασφάλεια και των υπευθύνων είναι επίσης πολύ σημαντική.
- 3.2** Οι Οργανωτές πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι υπεύθυνοι, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, δεν απαιτείται να θέσουν τον εαυτό τους σε κίνδυνο.
- 3.3** Είναι ευθύνη των Οργανωτών να εξασφαλίζουν ότι οι υπεύθυνοι είναι επαρκώς εκπαιδευμένοι σε αυτό το δεδομένο.
- 3.4** Οι θέσεις των σταθμών (και ειδικότερα του τερματισμού) να επιλέγονται με πολλή προσοχή.
- 3.5** Να υπάρχουν κάγκελα και πλέγματα πέριξ των οργάνων χρονομέτρησης.
- 3.6** Να προστατεύονται από τις κακές καιρικές συνθήκες (τέντες, φορητά, κλπ.)

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

4.1 Γενικά

- 4.1.1** Οι δρόμοι διαφυγής να είναι σημειωμένοι στο R.B. Το παρκάρισμα των αυτοκινήτων των θεατών να γίνεται μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου.
- 4.1.2** Οι διασταυρώσεις να είναι καλά κλεισμένες, με ενδιαμέσους, φύλακες, κορδέλες, πλέγματα, νεροπαγίδες κλπ.
- 4.1.3** Οι θέσεις προσγείωσης του ελικοπτερου, αν υπάρχει, να είναι σημειωμένες στο R.B.
- 4.1.4** Τα επικίνδυνα σημεία σε μία ΕΔ (δένδρα, γέφυρες, κλειστές στροφές κλπ.) πρέπει να επισημαίνονται με λάστιχα, κορδέλες, πλέγματα, βέλη, χρώματα κλπ.
- 4.1.5** Τα νοσοκομεία και τα κέντρα υγείας, να είναι σημειωμένα στο R.B.
- 4.1.6** Να υπάρχει πρόγραμμα παρακολούθησης (Tracking Control) με σένσορες.

4.2 Road Book

- 4.2.1** Κάθε road book πρέπει να περιλαμβάνει, σαν οπισθόφυλλο, σε διάσταση A4 (διπλωμένο), ένα κόκκινο σήμα "SOS" και από τη μέσα πλευρά ένα πράσινο "OK".

- 4.2.2** Σε περίπτωση ατυχήματος όπου απαιτείται άμεση ιατρική επέμβαση, πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να επιδειχθεί αμέσως το κόκκινο σήμα "SOS" στα επόμενα αυτοκίνητα και σε όποιο ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.
- 4.2.3** Κάθε πλήρωμα που του επιδεικνύεται το κόκκινο SOS ή δει ένα αυτοκίνητο να έχει υποστεί σοβαρό ατύχημα όπου τα δύο μέλη του πληρώματος βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο, αλλά δεν επιδεικνύουν το κόκκινο SOS, θα σταματήσει αμέσως και χωρίς εξαίρεση να προσφέρει βοήθεια. Επίσης θα σταματήσουν όλα τα αυτοκίνητα που ακολουθούν. Το δεύτερο αυτοκίνητο που θα φτάσει στο σημείο του ατυχήματος θα προχωρήσει για να ενημερώσει τον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο κριτή. Τα επόμενα αυτοκίνητα θα ανοίξουν τον δρόμο για να πλησιάσουν τα αυτοκίνητα άμεσης βοήθειας.
Κάθε πλήρωμα που είναι σε θέση να συμμορφωθεί αλλά δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον κανόνα, θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες.
- 4.2.4** Στην περίπτωση ατυχήματος που δεν απαιτείται άμεση ιατρική βοήθεια, ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να επιδείξει καθαρά το σήμα OK στα επόμενα αυτοκίνητα και σε οποιοδήποτε ελικόπτερο προσπαθεί να βοηθήσει.
- 4.2.5** Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει το αυτοκίνητο πρέπει να τοποθετήσει το σήμα OK με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολα ορατό από τους άλλους αγωνιζόμενους.
- 4.2.6** Και στις δύο περιπτώσεις, κάθε πλήρωμα που είναι σε θέση να συμμορφωθεί αλλά δεν συμμορφώνεται με αυτόν τον κανόνα, θα αναφερθεί στους Αγωνοδίκες.
- 4.2.7** Το road book πρέπει να περιλαμβάνει μια σελίδα που να αναφέρει τη διαδικασία ατυχήματος (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 3)
- 4.2.8** Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει από τον αγώνα πρέπει να ενημερώσει για αυτή την εγκατάλειψη τους Οργανωτές το συντομότερο δυνατόν, εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Σε κάθε πλήρωμα που δεν συμμορφώνεται θα επιβάλλεται ποινή, κατά την κρίση των Αγωνοδικών.

Διαδικασία Ατυχήματος

- Όλοι οι αγωνιζόμενοι πρέπει να είναι γνώστες του άρθρου 35.2.3 – Ασφάλεια αγωνιζομένων του Γενικού Κανονισμού Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ και του παρόντος άρθρου 4.2 Road Book.
- Όταν επιδειχθεί το κόκκινο SOS εφαρμόζεται το παραπάνω άρθρο 4.2.3.
- Το δεύτερο αυτοκίνητο θα προχωρήσει για να δώσει τις παρακάτω πληροφορίες στον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο που μπορεί να είναι και ο τερματισμός της ΕΔ.
 - Αριθμό συμμετοχής του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα
 - Εάν και πόσα μέλη του πληρώματος ή θεατές έχουν τραυματισθεί
 - Εάν μέλος του πληρώματος ή θεατής έχει εγκλωβισθεί μέσα ή έξω από το αυτοκίνητο
 - Τόπο του ατυχήματος, δηλ. την κοντινότερη διασταύρωση ή τουλίπα του road book ή χιλιόμετρο.
 - Οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ζωτικής σημασίας, π.χ. φωτιά κλπ
- Τα επόμενα αυτοκίνητα πρέπει να σταματήσουν, αφήνοντας δίοδο για τα αυτοκίνητα άμεσης επέμβασης, εάν έχει επιδειχθεί το κόκκινο "SOS"

Διαδικασία Ασφάλειας

- Κάθε αγωνιζόμενος που θα σταματήσει σε μία Ε.Δ. διαδρομή πρέπει να τοποθετήσει το κόκκινο τρίγωνο του τουλάχιστον 50μ. πριν από το αυτοκίνητό του ακόμα και αν αυτό είναι εκτός δρόμου.
- Το τηλέφωνο άμεσης ανάγκης της οργάνωσης είναι
Εάν εγκαταλείψετε πρέπει να ειδοποιήσετε την οργάνωση στο τηλ.....
Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει στον αγώνα πρέπει να παραδώσει το καρτέ του στον πλησιέστερο ΣΕΧ ή τον ουραγό, το δυνατόν συντομότερα.

Το άρθρο 4.2 και η Διαδικασία ατυχήματος πρέπει να περιλαμβάνονται στα road book

4.3 Χρήση κίτρινης σημαίας

Αν απαιτείται η χρήση κίτρινων σημαιών, πρέπει να υοθηθούν οι παρακάτω διαδικασίες:

- 4.3.1** Περνώντας μπροστά από μια επιδεικνυόμενη κίτρινη σημαία ο οδηγός πρέπει να μειώσει αμέσως ταχύτητα, να κρατήσει αυτή τη μειωμένη ταχύτητα μέχρι το τέλος της ΕΔ και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία που προηγούνται του ατυχήματος. Μη συμμόρφωση με αυτόν τον κανόνα θα επιφέρει ποινή στην κρίση των αγωνοδικών.
- 4.3.2** Το πλήρωμα στο οποίο επιδείχθηκε η κίτρινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την ΕΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες όπως αναφέρονται στο άρθρο 34 του Γενικού κανονισμού Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ.
- 4.3.3** Η κίτρινη σημαία θα επιδεικνύεται στα πληρώματα μόνο μετά από εντολή του αλυτάρχη. Η κίτρινη σημαία μπορεί να επιδεικνύεται μόνο από κριτή που φορά το διακριτικό γιλέκο κατά προτίμηση στο χρώμα που συνιστάται στο Παράρτημα Η, επάνω στο οποίο φαίνεται το σήμα του ενδιαμέσου (κεραυνός). Ο χρόνος επίδειξης της σημαίας θα καταγράφεται και θα γνωστοποιείται στους αγωνοδίκες από τον αλυτάρχη.
- 4.3.4** Εκτός από την κίτρινη σημαία καμία άλλη σημαία δεν επιτρέπεται να επιδεικνύεται σε οποιοδήποτε σημείο της ΕΔ.
- 4.3.5** Η κίτρινη σημαία πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε σημείο με ενδιάμεσο κριτή (τοποθετημένος περίπου κάθε 5χλμ).
- 4.3.6** Σε μία υπερΕ.Δ. επιτρέπεται η χρήση διαφορετικού συστήματος σηματοδότησης (πχ αναβοσβύνονται φώτα). Πλήρεις λεπτομέρειες πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

4.4 Αναφορά Ατυχήματος

Αν ένα πλήρωμα αναμειχθεί σε ατύχημα όπου τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο συγκεκριμένος οδηγός ή ο συνοδηγός πρέπει να παραμείνει στο σημείο του ατυχήματος και να σταματήσει το επόμενο αυτοκίνητο το οποίο πρέπει να αναφέρει το γεγονός στον επόμενο ενδιάμεσο.

Οι νόμοι της χώρας στην οποία γίνεται ο αγώνας πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν σχετικά με τα ατυχήματα.

Σε όλα τα αυτοκίνητα που θα σταματήσουν από αυτή τη διαδικασία, θα δοθεί χρόνος σύμφωνα με το άρθρο 34 του Γενικού Κανονισμού αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ.

4.5 Επικοινωνία πληρώματος – οργάνωση

4.5.1 Στη δήλωση συμμετοχής οι αγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να γνωστοποιούν στην οργάνωση τους αριθμούς των κινητών τους τηλεφώνων.

4.5.2 Στη διάρκεια του αγώνα οι αγωνιζόμενοι οφείλουν να έχουν ανοιχτά τα κινητά τους και να ειδοποιήσουν την οργάνωση.

5. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΘΕΑΤΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Είναι ευθύνη των Οργανωτών να βεβαιώνονται ότι οι θεατές έχουν τοποθετηθεί σε ασφαλή σημεία και είναι σωστά ενημερωμένοι για τον κίνδυνο που υπάρχει αν κάποιος αυτοκίνητο χάσει τον έλεγχο. Αν δεν επιτευχθεί η ασφάλεια των θεατών και προκύψει ένα μεγάλο ατύχημα, τότε όλο το μέλλον των αγώνων ράλλυ τίθεται σε κίνδυνο.

5.2 Ετοιμασία του Σχεδίου Ασφαλείας των θεατών

Το σχέδιο ασφαλείας των θεατών πρέπει να ετοιμασθεί ανεξάρτητα από το σχέδιο ασφαλείας του αγώνα. Κάθε ΕΔ πρέπει να εκληφθεί σαν μία χωριστή δραστηριότητα και πρέπει να ορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας της ΕΔ επιφορτισμένος με το γενικό στήσιμο και την «διεύθυνση» της. Αυτό το άτομο πρέπει να είναι υπεύθυνο για την ετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας των θεατών για την συγκεκριμένη ΕΔ σε συνεργασία με τον Αλυτάρχη και τον Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα.

Το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει:

- Την προετοιμασία όλων των σχεδιαγραμμάτων και των χαρτών των Ε.Δ.
- Την επισήμανση των επικίνδυνων σημείων και πως πρέπει αυτά να φυλαχτούν
- Τον κατάλογο των απαιτούμενων υλικών
- Τον προσδιορισμό ενός Επικεφαλής Υπευθύνου Κριτή για την ασφάλεια των θεατών, σε κάθε σημείο
- Τον τελικό έλεγχο την ημέρα του αγώνα ότι η ΕΔ είναι έτοιμη και το σχέδιο ασφαλείας έχει εφαρμοστεί σωστά
- Την εγγραφή (βιντεοσκόπηση) του τελικού στησίματος, αν είναι δυνατόν
- Την εκπαίδευση των κριτών ασφαλείας

Από πολύ νωρίς ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Ε.Δ. θα την ελέγξει και θα ορίσει όλα τα σημεία που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα ασφαλείας. Φυσικά θα υπάρχουν πολλά τμήματα της διαδρομής που δεν είναι προσβάσιμα στους θεατές, οπότε δεν είναι απαραίτητη κάποια ιδιαίτερη προσοχή, επιπλέον θα υπάρχουν πολλά τμήματα όπου τα σημεία με καλή θέα είναι γενικώς ασφαλή και δεν χρειάζεται να ληφθεί ιδιαίτερη προσοχή, παρόλα αυτά χρειάζεται ένα απλό σχέδιο. Τέλος είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν εκείνα τα σημεία των Ε.Δ. όπου αναμένεται μεγάλος αριθμός θεατών και ειδικά εκείνα που κρίνονται σαν επικίνδυνα.

5.3 Προσδιορισμός των επικίνδυνων σημείων

Ελέγχοντας μία ΕΔ είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν εκείνα τα τμήματα της διαδρομής που μπορεί να κρύβουν επικίνδυνα σημεία. Αυτά τα σημεία μπορεί να είναι:

- Αμέσως μετά από μία κορυφή ή πηδημα
- Μία οξεία ή πολύ κλειστή στροφή
- Μία διασταύρωση
- Ένα "S"

Αναμφίβολα υπάρχουν και άλλες επικίνδυνες περιοχές που πεπειραμένα άτομα μπορούν εύκολα να αναγνωρίσουν όταν ελέγχουν την ΕΔ.

Προσδιορίζοντας αυτές τις περιοχές είναι πλέον απαραίτητο να διευκρινιστούν τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν:

- Τον καθορισμό διαφυγών
- Τον προσδιορισμό υψωμάτων όπου μπορούν να σταθούν με ασφάλεια οι θεατές
- Τον προσδιορισμό των σημείων που είναι επικίνδυνο να σταθούν θεατές
- Την λήψη κατά νου των αναγκών των διαπιστευμένων μέσων

5.4 Εφαρμογή του σχεδίου

Εφαρμόζοντας το σχέδιο, τα σημεία που πρέπει να προσεχθούν είναι δύο:

- Ο προσδιορισμός και η διαβάθμιση του κινδύνου στα επικίνδυνα σημεία
- Η εκπαίδευση των υπευθύνων κριτών για τους θεατές

Έχοντας ελέγξει όλη την ΕΔ και προσδιορίζοντας τους τομείς που χρειάζονται προσοχή και ασφάλεια για τους θεατές, είναι απαραίτητο να ενταχθούν αυτά τα σημεία σε μία διαβάθμιση από το 1-3, με το 1 να είναι οι γενικοί κανόνες ασφαλείας, μέχρι το 3 που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής.

1^ο Κατηγορία

Μικρής επικινδυνότητας τομείς, μπορεί απλώς να καλυφθούν με την τοποθέτηση κατάλληλα ενημερωμένων και εύκολα αναγνωρίσιμων κριτών, οι οποίοι θα σηματοδοτούν με κορδέλες και άλλα σημάδια, τα σημεία πέρα από τα οποία δεν θα μπορούν να περάσουν οι θεατές.

2^ο Κατηγορία

Μεσαίας επικινδυνότητας τομείς, μπορεί απλώς να απαιτούν επιπλέον κριτές για την ασφάλεια των θεατών. Θα υπάρχουν πινακίδες κινδύνου και απαγορευμένα σημεία που θα ορίζονται από πλέγμα, καθώς και παρουσία αστυνομικής δύναμης

ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι θεατές υπακούουν στους υπευθύνους. Τέτοια σημεία επίσης είναι οι διαφυγές που απαιτούνται για τα αγωνιστικά αυτοκίνητα.

3^η Κατηγορία

Υψηλής επικινδυνότητας τομείς. Αυτές οι θέσεις ορίζονται ως εξής:

- Μεγάλες αλλαγές πορείας
- Στροφές "S"
- Γύρω από πηδήματα όπου τα αυτοκίνητα κατά την προσγείωση τους μπορεί να χάσουν τον έλεγχο και να βγουν από τον δρόμο

Οι τομείς και των 3 κατηγοριών πρέπει να ορισθούν σαν «απαγορευμένες περιοχές» εκτός αν υπάρχουν υψώματα πάνω από την ΕΔ.

Προφανώς όλα τα παραπάνω είναι σε συνάρτηση με τον αριθμό των προσερχόμενων θεατών. Σε πολλές περιπτώσεις οι θέσεις που αναφέρονται παραπάνω δεν είναι γενικώς προσβάσιμες από τους θεατές και συνεπώς δεν απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή.

Η επιτυχία του σχεδίου είναι στο να διευθετηθούν και ελεγχθούν οι θεατές. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει οι κριτές να είναι εκεί πολύ νωρίτερα από τους θεατές για να τους τοποθετήσουν σε ασφαλή σημεία.

5.5 Εκπαίδευση κριτών

Όλο το σχέδιο εξαρτάται από τις γνώσεις των κριτών που έχουν τοποθετηθεί στα σημεία των θεατών. Πρέπει να καταλάβουν καλά το έργο τους και την ανάγκη να τοποθετήσουν τους θεατές σε ασφαλή σημεία. Αυτό απαιτεί από τον Οργανωτή να ετοιμάσει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα σχεδιασμένο έτσι ώστε να διδάξει στους κριτές τις απαιτήσεις για την διευθέτηση των θεατών, χρησιμοποιώντας σφυρίχτρες και υποδεικνύοντας ασφαλή σημεία για παρακολούθηση.

Αν οι κριτές είναι γνώστες και έμπειροι, είναι περισσότερο ικανοί να φέρουν εις πέρας το έργο τους αποτελεσματικά και με επιτυχία.

5.6 Έλεγχος των θεατών

5.6.1 Οι Οργανωτές, με την βοήθεια των Αρχών, όπου χρειάζεται, πρέπει να προσπαθήσουν να περιορίσουν το κοινό ώστε να μείνει στις ειδικά επιτρεπτές περιοχές, θεωρώντας όλες τις υπόλοιπες σαν απαγορευμένες.

5.6.2 Οι θεατές πρέπει να αποτρέπονται από το να μετακινούνται κατά μήκος της Ε.Δ. στη διάρκεια που η ΕΔ είναι κλειστή (μετά το «0» και πριν από το ουραγό αυτοκίνητο).

5.6.3 Οδηγίες ασφαλείας πρέπει να διανέμονται στους θεατές σε όλα τα σημεία πρόσβασης

5.6.4 Οι κριτές ή οι Δημόσιες Αρχές (αστυνομία, κλπ) πρέπει να είναι παρόντες σε επαρκή αριθμό για να διαφυλάττουν την ασφάλεια του κόσμου κατά την διάρκεια της ΕΔ.

5.6.5 Οι κριτές πρέπει να εκπαιδεύονται για το έργο που καλούνται να κάνουν και πρέπει να φορούν ένα εύκολα αναγνωρίσιμο γιλέκο.

5.7 Πληροφορίες των θεατών

Οι πληροφορίες που θα απευθύνονται κυρίως στον κόσμο πρέπει να εκφράζονται με διαφορετικούς τρόπους:

- Γραπτά, ραδιοφωνικά και με τηλεοπτικά μέσα
- Αφίσσες
- Διανομή εντύπων

5.8 Έλεγχος της ΕΔ

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα σχετικά με το στήσιμο μίας Ε.Δ. πριν από την λειτουργία της, είναι η εξασφάλιση της οργάνωσής της, πολύ πριν την προσέλευση των θεατών. Δεν υπάρχει κανένας λόγος να οργανώσει κανείς την ΕΔ μετά την έλευση των θεατών, δεδομένου ότι θα είναι δύσκολο να τους μετακινήσει στις σωστές θέσεις. Ο προγραμματισμός για την λειτουργία της ΕΔ πρέπει να ορίζει έναν χρόνο στον οποίο ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της διαδρομής θα περάσει μέσα από την Ε.Δ. για να ελέγξει ότι είναι σωστά κλεισμένη. Ο χρόνος αυτός πρέπει να σταματά σε κάθε σημείο και να επιβεβαιώνει πως είναι στημένο και αν χρειάζεται να δίνει επιπλέον οδηγίες στον υπεύθυνο του σημείου. Σε πολύ μεγάλες Ε.Δ. είναι δυνατό, ένας βοηθός να ελέγχει ένα μέρος της διαδρομής, έτσι ώστε ο ένας υπεύθυνος να ελέγχει το πρώτο μισό και ο δεύτερος, την ίδια ώρα, να ελέγχει το δεύτερο μισό. Αυτό θα επιτρέψει να γίνει ο έλεγχος πιο αργά, ώστε να έχουν έλθει περισσότεροι θεατές.

Διασφαλίζοντας την ΕΔ διασφαλίζεται ότι όλοι οι τομείς έχουν οργανωθεί σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας. Οι Οργανωτές οφείλουν να γνωρίζουν ότι αυτό το σχέδιο έχει ετοιμασθεί μετά από προσεκτική μελέτη και δεν πρέπει να παρακαμφθεί εύκολα. Την ώρα του ελέγχου της ΕΔ είναι πιθανό να έχουν φθάσει πολλοί θεατές και αυτό θα δώσει την ευκαιρία για επανεξέταση και βεβαίωση ότι το σχέδιο που έχει εφαρμοστεί είναι ικανοποιητικό. Ένα αυτοκίνητο εκτός ελέγχου μπορεί να ταξιδεύει για μεγάλη απόσταση. Σε αυτή την περίπτωση οι θεατές πρέπει να κρατούνται πολύ πίσω από τα επικίνδυνα σημεία. Προφανώς τα υψώματα είναι τα καλύτερα.

5.9 Σχέδιο σε περίπτωση ατυχήματος

Παρόλο που κανένας δεν θέλει να πιστεύει ότι μπορεί να υπάρξει ατύχημα που θα εμπλέκονται θεατές ή αγωνιζόμενοι, είναι φρόνιμο το να έχει κανείς σχέδιο για τέτοιο ενδεχόμενο.

Αυτό το σχέδιο θα περιλαμβάνει:

- Τον έλεγχο των σημείων απ' όπου θα παρακολουθούν οι θεατές
- Τον προσδιορισμό των προσβάσεων από θέσεις εκτός της ΕΔ για την προσέγγιση αυτών των σημείων
- Τον προσδιορισμό του κοντινότερου Κέντρου Υγείας/ Νοσοκομείου

Πρέπει να καθοριστούν οι ενέργειες που θα γίνουν σε περίπτωση ατυχήματος, σε κάθε σημείο παρακολούθησης χωριστά. Είναι πιθανόν το σχέδιο να διαφέρει από σημείο σε σημείο μιας ΕΔ και σε μερικές περιπτώσεις το σχέδιο μπορεί να απαιτεί

το κλείσιμο της ΕΔ και την αποστολή αμέσως βοηθείας κατά μήκος της ΕΔ επειδή αυτός θα είναι ο πιο γρήγορος και αποτελεσματικός τρόπος.

Ετοιμάζοντας το σχέδιο για την περίπτωση ατυχήματος, κάθε σημείο παρακολούθησης πρέπει να ορίζεται με γράμμα ή αριθμό, έτσι ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να μπορεί να επισημανθεί γρήγορα από τους υπεύθυνους.

Ένα επιπλέον θέμα που πρέπει να τηρηθεί είναι το να μείνουν οι προσβάσεις ελεύθερες ώστε να είναι βέβαιο ότι η ιατρική βοήθεια θα μπορεί να φτάσει εύκολα στο σημείο παρακολούθησης. Αυτό μπορεί να χρειάζεται επιπλέον κριτές και ακόμα ένα χωριστό σχέδιο για τις προσβάσεις.

6. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ

6.1 Οι ανάγκες των ΜΜΕ

Οι δημοσιογράφοι/φωτογράφοι είναι εφοδιασμένοι με επίσημες κάρτες και πάσα που τους επιτρέπουν να κινούνται εκτός από τις περιοχές που έχουν ορισθεί για την παρακολούθηση της ΕΔ. Αυτό βεβαίως γίνεται για να μπορούν να βγάλουν φωτογραφίες σε πλήρη κίνηση. Παρόλα αυτά οι φωτογράφοι δεν μπορούν να τοποθετούνται σε θέση που είναι επικίνδυνη για τους ίδιους ή για τους αγωνιζόμενους.

Δεν απαιτούνται ειδικές θέσεις παρακολούθησης για τους δημοσιογράφους.

Αν ο κριτής κρίνει ότι ο φωτογράφος κάθεται σε επικίνδυνο σημείο τότε πρέπει να του ζητήσει να μετακινηθεί σε ασφαλές σημείο. Πρέπει να είναι αυστηρός και ήρεμος και να μην μπαίνει σε αντιπαράθεσης.

Ο φωτογράφος πρέπει να είναι εύκολα αναγνωρίσιμος από τους θεατές, έτσι ώστε να καταλάβουν γιατί και υπό ποία ιδιότητα στέκεται σε περιοχή που δεν επιτρέπεται σε εκείνους να πάνε.

Ο υπεύθυνος της ΕΔ και κυρίως ο κριτής κάθε θέσης πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένοι για τα διάφορα διαπιστευτήρια που έχουν εκδοθεί και για το τι είναι επιφορτισμένος ο φέρων να κάνει.

Η έκδοση ενός εντύπου όπου θα φαίνονται όλες οι διαπιστεύσεις εξυπηρετεί στο να επιτυγχάνεται η βοήθεια των υπευθύνων στα ΜΜΕ όπου αυτό χρειάζεται.

Σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να χρειασθεί να δημοσιευτεί ένα ειδικό σχέδιο που να δείχνει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τα ΜΜΕ.

6.2 Η ασφάλεια και η ταυτότητα των ΜΜΕ

6.2.1 Είναι γνωστό ότι τα ΜΜΕ παίζουν ένα σοβαρό ρόλο στο Ελληνικό Πρωτάθλημα και πρέπει να επιτρέπεται σε κάθε εργαζόμενο σε αυτά, να διεκπεραιώνει την δουλειά του με τις καλύτερες δυνατές συνθήκες.

6.2.2 Παρόλα αυτά, τα ΜΜΕ δεν εξαιρούνται από το να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφαλείας. Γενικώς αυτό δεν πρέπει να είναι εμπόδιο στη δυνατότητα να εκτελούν τα καθήκοντα τους. Εντούτοις, αν πρέπει να επιλεγεί, μεταξύ του να εκτελούν την εργασία τους και του να εκτίθενται σε έναν απαράδεκτο βαθμό κινδύνου, η ασφάλεια πρέπει πάντα να προηγείται.

6.2.3 Σε ότι έχει σχέση με θέματα που αφορούν στην ασφάλεια, τα ΜΜΕ πρέπει να χωριστούν σε δύο μέρη:

- Τηλεόραση, Κινηματογράφος και Φωτογραφία (συν βοηθητικά πχ εξοπλισμός κλπ)
- Δημοσιογράφοι, Ραδιοφωνικοί ανταποκριτές και άλλα μέσα

Κάθε κατηγορία πρέπει να αναγνωρίζεται ως εξής:

- Από τις αριθμημένες κάρτες που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ
- Από τα πάσα για τα ΜΜΕ, αριθμημένα και με το όνομα του εντύπου

6.2.4 Μόνο στους εκπροσώπους των ΜΜΕ που φέρουν κάρτα θα επιτρέπεται η είσοδος σε αυτές τις περιοχές της ΕΔ στις οποίες κανονικά δεν επιτρέπεται η είσοδος θεατών. Όλα τα άλλα μέλη των ΜΜΕ πρέπει να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα για τους θεατές, εκτός από τα σημεία που προβλέπονται για συνεντεύξεις, γραφεία τύπου κλπ.

6.2.5 Κάθε άτομο που φέρει καρτελάκι πρέπει να βεβαιώνεται ότι είναι εύκολα ορατό κάθε στιγμή και δεν είναι καλυμμένο με κανένα άλλο ένδυμα.

6.2.6 Αν κατά την γνώμη του κριτή ή του υπευθύνου ασφαλείας της Ε.Δ. αυτός που φέρει το καρτελάκι βρίσκεται σε επικίνδυνο σημείο, θα του ζητηθεί να μετακινηθεί σε κάποιο ασφαλές. Αν αυτή η οδηγία δεν ακολουθηθεί, τότε ο Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα πρέπει να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο άτομο να μετακινηθεί σε ασφαλές σημείο. Αν αυτή η οδηγία και πάλι αγνοηθεί, ο Επικεφαλής θα συντάξει αμέσως μία αναφορά προς τον Αλυτάρχη και τους Αγωνοδίκες. Ένα αντίγραφο της αναφοράς πρέπει να σταλεί και στον εντεταλμένο των ΜΜΕ.

Η τήρηση του Γενικού Κανονισμού Ασφαλείας Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ με την πιστή εφαρμογή των ανωτέρω θα εξασφαλίσουν έναν ασφαλή και επιτυχημένο αγώνα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ****ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	42
1. Επιλογή της περιοχής για την διοργάνωση του αγώνα	
2. Σχετικές άδειες από Δημ Υπηρεσίες – Τοπική αυτοδ/ση	
3. Σχεδίαση αγώνα	
4. Μέτρα ασφαλείας	
5. Αυτοψίες – Επισκέψεις – Υποχρεώσεις προς τις Δημ. Υπηρεσίες	43
6. Επικοινωνίες	
7. Εποπτεία Ε.Δ. (πλοηγοί - ουραγός)	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ : ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΟΜΑΕ/ΕΠΑ	
1. Συμπληρωματικοί Κανονισμοί	
2. Βιβλίο Διαδρομής (Road Book)	
3. Καρνέ (κάρτα διαδρομής)	45
4. Βιβλίο Ασφαλείας	
5. Δήλωση Συμμετοχής	
6. Έντυπο Τεχνικού Ελέγχου	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ : ΕΝΤΥΠΑ – ΥΛΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ, ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ, ΜΜΕ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ	46
ΟΔΗΓΩΝ ΑΓΩΝΩΝ	
1. Παρατηρητής ΕΠΑ	
2. Πρόεδρος Αγωνοδικών	
3. Αγωνοδίκες	
4. Αλυτάρχη	
5. Βοηθός Αλυτάρχη	
6. Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα	
7. Επικεφαλής Τεχνικών Εφόρων	
8. Τεχνικοί Έφοροι	
9. Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζόμενους	
10. Ιατρός αγώνα	
11. Ιατροί ανά Ε.Δ.	
12. Κριτές – Χρονομέτρες	47
13. Ενδιάμεσοι – Φύλακες	
14. Πλοηγοί – Ουραγός	48
15. Αγωνιζόμενοι	49
16. ΜΜΕ	
17. Σύνδεσμοι Οδηγών Αγώνων	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV : ΥΠΟΔΟΜΗ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ	50
1. Διοικητικός Έλεγχος – Έλεγχος Εξακρίβωσης	
2. Πανηγυρική Εκκίνηση	
3. Αρχηγείο του Αγώνα	
4. Γραμματεία του αγώνα	
5. Γραφείο Τύπου	
6. Αίθουσα Συνεδριάσεων Αγωνοδικών	51
7. Απονομή των Επάθλων	
8. Αίθουσα Συνέντευξης των Νικητών	
9. Τελικός Τεχνικός Έλεγχος	
10. Φύλαξη – Ασφάλεια των χώρων	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**

Προτεραιότητες:

- Επιλογή της περιοχής με τις κατάλληλες Ε.Δ.
- Επιλογή στην περιοχή του αγώνα χώρων για το αρχηγείο του αγώνα, τον έλεγχο εξακρίβωσης και τον τεχνικό έλεγχο (ο τελικός τεχνικός έλεγχος μπορεί να είναι σε διαφορετικό χώρο από τον αρχικό Τ.Ε.), την εκκίνηση, το Service Park, το Park Ferme κλπ.
- Εξασφάλιση υποδομών (ξενοδοχεία, πρατήρια κλπ).
- Αναζήτηση οικονομικής στήριξης από την τοπική αυτοδιοίκηση, καθώς και από άλλους φορείς, χορηγούς (επιχειρήσεις, αντιπροσωπείες κλπ) της περιοχής.

2. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔ/ΣΗ

Αφού επιλεγεί η διαδρομή, γίνεται ενημέρωση των κατά τόπους υπηρεσιών (Δασαρχείο, Αστυνομία, οπτική Αυτοδιοίκηση και όποια άλλη υπηρεσία και φορέα) και ζητώνται οι σχετικές άδειες διέλευσης, διεξαγωγής και διοργάνωσης του αγώνα (ζητάμε από, τις σχετικές άδειες διέλευσης, διεξαγωγής και διοργάνωσης του αγώνα.

3. ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Η σωστή σχεδίαση ενός αγώνα είναι ο πρώτος παράγοντας για ασφαλή και πετυχημένο αγώνα. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει στο μέτρο του δυνατού:

- Να αποφεύγονται οι μεγάλες κατηφόρες, ανηφόρες και ευθείες.
- Να αποφεύγονται οι επιβραδύνσεις. Αν όμως είναι αναγκαίες πρέπει να γίνονται βάσει του Γενικού Κανονισμού Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ (άρθρο 35 παρ. 6).
- Να αποφεύγονται οι Ε.Δ. με γκρεμούς.
- Να έχουν οδηγικό ενδιαφέρον.
- Να υπάρχει πλήρης κάλυψη επικοινωνίας με τα VHF (χρησιμοποιώντας αν χρειάζεται και αναμεταδότη).
- Να υπάρχει δίκτυο κινητής τηλεφωνίας κάνοντας έλεγχο κατά τη διάρκεια της εγγραφής του βιβλίου διαδρομής.
- Οι δρόμοι να είναι επαρκώς φαρδείς για να αποφεύγεται πιθανό μπλοκάρισμα κατά τη διάρκεια του αγώνα.
- Οι Ε.Δ. να είναι «παντός καιρού».
- Να αποφεύγονται οι μεγάλες απλές διαδρομές και οι διελεύσεις μέσα από χωριά (με στενούς δρόμους, μικρές πλατείες κλπ).
- Οι τερματισμοί των Ε.Δ. να μην είναι πάνω σε στροφή, αλλά στην αρχή κάποιας ευθείας.
- Η εκκίνηση και ο τερματισμός να γίνονται σε πόλεις (πλατείες, λεωφόροι κλπ) για την προβολή και διαφήμιση του αγώνα και του σπορ.
- Ο έλεγχος εξακρίβωσης να γίνεται σε κλειστούς χώρους (ΚΤΕΟ κλπ) και να λαμβάνονται όλα τα μέτρα ασφαλείας και υγιεινής.
- Το SERVICE PARK ή SERVICE AREA να γίνεται σε ευρύχωρους, ασφαλτοστρωμένους χώρους, λαμβάνοντας μέτρα ασφαλείας και υγιεινής (πυροσβεστικό όχημα, ασθενοφόρο, τουαλέτες, καθαριότητα κλπ).
- Για χωμάτινους αγώνες, θα πρέπει τα χώματα να είναι βατά, σχετικά μαλακά, να μην λασπώνουν και να δουλεύονται με τα μηχανήματα όσο το δυνατόν καλύτερα.

4. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ Ε.Δ.

Πέρα από τον "ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ" που περιγράφονται στο Γενικό Κανονισμό, οι οργανωτές πρέπει να λαμβάνουν (και να στέλνουν 2 μήνες πριν με το Βιβλίο Ασφαλείας) και τα κάτωθι μέτρα :

- Να προβλέπονται και να τοποθετούνται όσοι ενδιάμεσοι και φύλακες χρειάζονται, για να κλείσουν όλες οι διασταυρώσεις.
- Να οριοθετούνται οι απαγορευμένες θέσεις θεατών, με πινακίδες "ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΑΤΩΝ", πλέγματα και κορδέλες. Μπροστά θα μπαίνει η κορδέλα χιαστή με μετώπη και πλάτη και πίσω το πλέγμα. Το πλέγμα θα τοποθετείται 25μ μέσα από το δρόμο. Οι θεατές να κάθονται πίσω από το πλέγμα.
- Να φυλάσσονται οι δρόμοι πιθανής διαφυγής ασθενοφόρων και άλλων οχημάτων ασφαλείας, ανοικτοί.
- Στις κεντρικές διασταυρώσεις, να γίνεται «πόρτα» με πλέγμα, 20μ. μακριά από τις διασ/σεις.
- Να κλείνονται όλοι οι μικροί δρόμοι με κορδέλα ή πλέγμα.
- Να οριοθετούνται με πλέγμα ή κορδέλα τα επικίνδυνα χασίματα.
- Να σηματοδοτούνται με πλέγμα ή κορδέλα ή τόξα κάποιες στροφές που φοβίζουν ή κάποιες απότομες, κλειστές στροφές, όταν έρχεται από ευθεία με χιλιόμετρα.
- Να γίνεται κοπή χαμηλών κλαδιών δένδρων, ώστε να αποφεύγεται τυχόν ζημιά στα αυτοκίνητα και να αξιοποιείται, όλο το πλάτος του δρόμου.
- Να σηματοδοτούνται οι γέφυρες, τα κράσπεδα, τα τσιμεντένια τοιχεία κλπ με πλέγματα, κορδέλες, τόξα, σπρέυ, λάστιχα, αμμόσακους και αναχώματα.
- Να καλύπτονται οι κολόνες και τα δένδρα με αμμόσακους ή συστάδα ελαστικών ύψους τουλάχιστον 1 μέτρο και να επισημαίνονται με πλέγμα, κορδέλα ή τόξα.
- Να οριοθετούνται τα χωράφια που άπτονται του δρόμου, προς αποφυγή ζημιών.

- Να τοιχοκολλούνται σε ποιμνιοστάσια, αγροικίες κλπ ανακοινώσεις με το σωστό ωράριο απαγόρευσης της κυκλοφορίας.
 - Να οριοθετείται η διαδρομή από τον ΣΕΧ μέχρι την αφητηρία με πλέγμα 80 ή 40 cm, αριστερά και δεξιά του δρόμου και να γίνεται διάδρομος, για τους θεατές, από όποια μεριά του δρόμου εξυπηρετεί.
 - Να οριοθετείται η διαδρομή από τον Τερματισμό μέχρι το Στοπ με πλέγμα 40 cm, αριστερά και δεξιά του δρόμου, ΧΩΡΙΣ διάδρομο για τους θεατές, για λόγους ασφαλείας (υψηλές ταχύτητες).
 - Να τοποθετούνται πινακίδες τουλάχιστον σε μέγεθος Α3, για την απαγόρευση κυκλοφορίας (με σωστά ωράρια) στους ΣΕΧ, στα Στοπ και στις κεντρικές διασταυρώσεις το αργότερο την Παρασκευή που λήγουν οι συμμετοχές.
 - Να κλείνονται οι “μπούκες” με πλέγμα, κορδέλες κλπ, χωρίς να εμποδίζει τις γραμμές των αυτ/των.
- Σε περίπτωση που χρειαστούν να γίνουν αναχώματα θα πρέπει :

A. Για μεν τους ασφάλτινους αγώνες, να γίνονται με αμμόσακους, σε απόσταση 0.80 με 1 μέτρο μεταξύ τους (διαστάσεις αμμόσακου 1 x 1 x 0.80).

B. Για δε τους χωμάτινους αγώνες, να γίνονται με μαλακά – καθαρά χώματα ύψους 0.80 – 1 μ., πλάτους 1μ. στη βάση και μήκος όσο χρειάζεται.

Και στις 2 περιπτώσεις τα αναχώματα θα πρέπει να ξεκινούν πριν την είσοδο των στροφών που θα επισημαίνονται με πλέγματα, κορδέλες, τόξα, κάνοντας συγχρόνως «χωνί» εισόδου.

- Για τους χωμάτινους αγώνες θα πρέπει να χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα μηχανήματα, με τον καλό χειριστή και υπό την επίβλεψη ανθρώπου του Σωματείου γνώστη του αντικειμένου.
- Μετά τις αναγνωρίσεις απαγορεύονται οι χωματοτουργικές εργασίες για την αποκατάσταση του οδοστρώματος. Αν όμως κριθεί απόλυτα απαραίτητο, οι όποιες εργασίες θα γίνουν χειρονακτικά.
- Μετά τις αναγνωρίσεις να πετιούνται οι πέτρες. Καλόν θα είναι να γίνεται και στον αγώνα μετά το 1^ο ή 2^ο πέρασμα.
- Τα μέτρα που θα στέλνονται πρέπει να γράφονται ως εξής :
πχ 1.25 χλμ σε δεξιά στροφή, πλέγματα αριστερά, 2.30 χλμ στη διασ/ση φύλακας κλπ.
- Ο οργανωτής μπορεί να λαμβάνει και άλλα μέτρα ασφαλείας, κάνοντας τις Ε.Δ. ασφαλέστερες.

5. ΑΥΤΟΨΙΕΣ – ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ – ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Μετά τη σχεδιάση του αγώνα και αφού εξασφαλιστούν οι σχετικές άδειες θα πρέπει:

5.1 ΔΑΣΑΡΧΕΙΟ

- Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους Δασαρχεία, όπου διέρχεται ο αγώνας, δίνοντας ωράρια, χάρτες και κάνοντας σφαιρική ενημέρωση.
- Στη συνέχεια να γίνει αυτοψία σε όλες τις Ε.Δ., τονίζοντας ιδιαίτερα τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνει η οργάνωση.

5.2 ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

- Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους Αστυνομικά Τμήματα, όπου διέρχεται ο αγώνας, δίνοντας ωράρια, χάρτες και κάνοντας σφαιρική ενημέρωση.
- Στην συνέχεια να γίνει αυτοψία σε όλες τις Ε.Δ.
- Να ζητηθούν αστυνομικά όργανα στους ΣΕΧ, στα ΣΤΟΠ, στις κεντρικές διασταυρώσεις, μέσα στις Ε.Δ, καθώς επίσης και σε δύσκολα σημεία στην απλή διαδρομή (πλατείες, στενοί δρόμοι μέσα σε χωριά κλπ).

5.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Να γίνουν επισκέψεις στις κατά τόπους Πυροσβεστικές Υπηρεσίες, δίνοντας ωράρια, χάρτες και εξηγώντας το αναλυτικό δρομολόγιο μετάβασης των οχημάτων στις Ε.Δ., λαμβάνοντας συγχρόνως ονόματα και τηλέφωνα Αξιωματικών και ανδρών των οχημάτων.

5.4 ΕΚΑΒ

Να γίνουν επισκέψεις στα κατά τόπους ΕΚΑΒ (γραφείο κίνησης οχημάτων) της περιοχής δίνοντας ωράρια, χάρτες, και εξηγώντας το αναλυτικό δρομολόγιο μετάβασης των οχημάτων στις Ε.Δ., λαμβάνοντας συγχρόνως ονόματα οδηγών και ιατρών.

5.5 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στις επισκέψεις να δίνονται προσκλήσεις για την απονομή. Στην διάρκεια του αγώνα να δίνονται σάντουιτς, νερά κλπ. Στην απονομή να δίνονται τιμητικές πλακέτες.

6. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Βασικός παράγοντας, για την ασφαλή και πετυχημένη διεξαγωγή του αγώνα, είναι και οι ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.

Παραμονές του αγώνα θα πρέπει να γίνεται δοκιμή, μεταξύ του αρχηγείου του αγώνα με όλες τις θέσεις των κριτών-χρονομετρών, ενδιάμεσων και φυλάκων.

Για πολύ καθαρές και απόλυτες επικοινωνίες, θα πρέπει να χρησιμοποιείται αναμεταδότης σε υψηλό επιλεγμένο σημείο. Επίσης καλό θα είναι να υπάρχει εφεδρικός αναμεταδότης σε περίπτωση τοποθέτησης και σε δεύτερο σημείο, αλλά και για την περίπτωση βλάβης.

Στο αρχηγείο του αγώνα, θα πρέπει να υπάρχουν δύο (2) VHF βάσης, για την ασφάλεια και τα αποτελέσματα, ενώ επιθυμητό είναι, κάθε Ε.Δ. να έχει το δικό της κανάλι επικοινωνίας.

Τα κανάλια επικοινωνίας για κάθε Ε.Δ. είναι αρμοδιότητα του υπεύθυνου επικοινωνιών.

Οι οργανωτές στο σεμινάριο των κριτών, θα πρέπει να τονίζουν στους κριτές, ενδιαμέσους και φύλακες, την σωστή τοποθέτηση του VHF, την καλή χρήση του και την σύντομη και εμπειριστατωμένη συνομιλία, μεταξύ Αλυτάρχη, Υπεύθυνου Ασφαλείας της Ε.Δ. και Κριτών.

7. **ΕΠΟΠΤΕΙΑ Ε.Δ. (ΠΛΟΗΓΟΙ-ΟΥΡΑΓΟΣ)**

Η εποπτεία των Ε.Δ. θα γίνεται από τους πλοηγούς όπως σαφώς περιγράφεται στους "ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΑΓΩΝΕΣ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ" στο άρθρο 2 παρ 6.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II : ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΟΜΑΕ/ΕΠΑ

Συνιστάται στους οργανωτές να γράφουν και να φτιάχνουν τα πρότυπα έγγραφα του αγώνα, βάσει των οδηγιών που παρέχονται παρακάτω ανά έγγραφο.

1. **ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

Οι Συμπληρωματικοί Κανονισμοί είναι περιληπτικοί του Γενικού Κανονισμού και πρέπει να περιλαμβάνουν τις βασικές πληροφορίες του εκάστοτε αγώνα.

Οι Οργανωτές κατεβάζουν ηλεκτρονικά από το site της ΟΜΑΕ/ΕΠΑ <http://www.oma-e-epa.gr/> στο πεδίο «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-Υποδείγματα» το αρχείο του αγώνα που τους ενδιαφέρει, συμπληρώνουν τις απαραίτητες πληροφορίες για τον αγώνα τους και τον αποστέλλουν ηλεκτρονικά 2 μήνες πριν την ημερομηνία του αγώνα στην ΕΠΑ info@oma-e-epa.gr για έγκριση με την ένδειξη «Προσωρινός Συμπληρωματικός Κανονισμός Ράλλυ ή Ράλλυ Σπριντ.....». Ο Σ.Κ. συνοδεύεται απαραίτητα από το ωράριο και από χάρτη του αγώνα. Η διαδικασία που ακολουθείται είναι η παρακάτω:

- Ο προσωρινός Σ. Κ. προωθείται στην Επιτροπή Ράλλυ και στον Παρατηρητή του αγώνα για έλεγχο.
- Το αργότερο σε μία (1) βδομάδα θα σταλεί στον Οργανωτή απάντηση με όποια/ες αλλαγές διορθώσεις πρέπει να γίνουν.
- Μόλις ο Οργανωτής στείλει τον Σ.Κ. με τις διορθώσεις, η ΕΠΑ θα του στείλει τον **Αριθμό Έγκρισης ΕΠΑ** ο οποίος θα αναγράφεται στο αντίστοιχο πεδίο στο εξώφυλλο του Σ.Κ.
- **Μόνο μετά από την έκδοση του αριθμού έγκρισης θα μπορεί ο Οργανωτής να δημοσιεύσει τον Σ.Κ.**
- Με την δημοσίευση του Σ.Κ. και αν είναι δυνατόν νωρίτερα, ο Οργανωτής θα πρέπει να αποστείλει το Βιβλίο Ασφαλείας του αγώνα με όλες τις πληροφορίες για τα μέτρα που θα ληφθούν κατά τη διάρκειά του.

2. **ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (ROAD BOOK) – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1**

2.1 ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΩΣΤΟ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ :

- Οι χιλιομετρικές αποστάσεις να γράφονται με TRIPMASTER.
- Οι κατευθύνσεις να σχεδιάζονται ακριβώς, όπως αποτυπώνονται στον δρόμο με τη κουκίδα στο κάτω μέρος του σχήματος να δείχνει τη θέση του αυτοκινήτου και το βέλος την πορεία που θα ακολουθήσει.
- Οι πληροφορίες (σήματα, πινακίδες κλπ) να γράφονται όπως υπάρχουν στον δρόμο (ας είναι και λάθος γραμμένες).
- Τα ολικά, μερικά και χλμ που υπολείπονται, να προσθαφαιρούνται χωρίς λάθη.
- Να έχει διαστάσεις 14-15cm x 20-21cm, δηλαδή σε μέγεθος Α5.
- Να είναι δεμένο με συρμάτινο σπιράλ, ικανό για άνοιγμα 360°.
- Η Ε.Δ. πρέπει να έχει σκιαγράφιση (γκρι ή απαλό χρώμα) στη στήλη «ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ» ώστε να ξεχωρίζει από την απλή διαδρομή. Η σκιαγράφιση αρχίζει από την Αφετηρία και σταματάει στον Τερματισμό. Το Στοπ είναι εκτός σκιαγράφησης.
- Η πρώτη σελίδα ενός τμήματος που περιλαμβάνει Ε.Δ. ξεκινάει πάντα από την αφετηρία, (έστω και αν η προηγούμενη σελίδα έχει μόνο ένα σχήμα) και συνεχίζει μέχρι τον ΣΕΧ της επόμενης Ε.Δ. ή μέχρι το Service Park, Service Area ή Τερματισμό του αγώνα.
- Πριν τυπωθεί να ελέγχεται επιμελώς, για σωστή σελιδοποίηση, έλλειψη κάποιου φύλλου και γενικώς τυχόν λάθους.
- Στην κρίση του Οργανωτή είναι και η έγχρωμη εκτύπωση (πινακίδες, φωτογραφίες σταθμών κλπ).

2.2 ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΡΕΠΕΙ ΥΠΟΧΡΩΤΙΚΑ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΤΑ ΚΑΤΩΘΙ:

- Εμπρός εξώφυλλο με τις απαραίτητες πληροφορίες (ωράριο, Ε.Δ. κλπ) σχεδιασμένο κατά την κρίση του Οργανωτή
- Παράρτημα κανονισμού με τις απαραίτητες επεξηγήσεις (ΣΕΧ, ΜΩΤ κλπ)
- Σύμβολα που χρησιμοποιούνται στην διαδρομή (γέφυρες, εκκλησίες κλπ)
- TRIPMASTER CALIBRATION (για καλιμπράρισμα των TRIPMASTERS των αγ. αυτ/των)
- ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ) – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 3**
- Χάρτη του αγώνα
- Ωράρια του αγώνα (μόνο για Ραλλύ) – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2**
- Κάτοψη Service Park ή Service Area
- Απλή διαδρομή από την εκκίνηση μέχρι την 1^η Ε.Δ. (εφόσον η εκκίνηση του αγώνα είναι διαφορετική από τον ΣΕΧ 1)
- Κατόψεις ΣΕΧ – Αφετηρία και Τερματισμός – ΣΤΟΠ ή φωτογραφίες ΣΕΧ – Αφετηρία και Τερματισμός – ΣΤΟΠ
- Ειδική Διαδρομή
- Επόμενη απλή διαδρομή μέχρι το Service Park, την Ανασυγκρότηση, την 2^η Ε.Δ. κλπ μέχρι τον Τερματισμό του αγώνα

Μετά την τελευταία σελίδα του Road Book θα πρέπει να περιλαμβάνονται επίσης τα εξής:

- Ειδοποίηση εγκατάλειψης από τον αγώνα – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 5**
- Αναφορά συμβάντος – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 6**
- Πρόθεση ένστασης – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 7**
- Έντυπο αναφοράς – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 8**

- Αίτηση για Super Rally – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 9**
- Πίνακας για σημειώσεις χρόνων από τον συνοδηγό – **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 10**
- Πίσω εξώφυλλο με το ΠΡΑΣΙΝΟ ΟΚ και ΚΟΚΚΙΝΟ SOS

3. ΚΑΡΝΕ (ΚΑΡΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ) – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 4

Καρνέ είναι η κάρτα που προορίζεται για τις σφραγίδες και την καταγραφή των χρόνων στους Σ.Ε.Χ. και στις Ε.Δ., που έχουν προβλεφθεί στον αγώνα.

- ΤΟ ΚΑΡΝΕ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΟ ΣΤΑΝΤΑΡΤ ΚΑΡΝΕ ΤΗΣ FIA
- Να είναι διαστάσεων 22 x 11cm
- Να είναι σε έγχρωμη εκτύπωση
- Να είναι αδιαβροχοποιημένο, κατάλληλο για εγγραφή με στυλό διαρκείας (όχι μαρκαδωρό)
- Να είναι χαρτόνι τουλάχιστον 300 γρ.
- Να αναγράφονται τα δέκατα του δευτερολέπτου
- Να χρησιμοποιείται και η πίσω σελίδα, ανάλογα με τον αγώνα
- Να είναι τυπωμένο με έντονα τα γράμματα και τους αριθμούς

Συνιστάται στον κάθε Οργανωτή να έρχεται σε επαφή με την Επιτροπή Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ, για την σύνταξη ή έλεγχο του καρνέ.

Υπενθυμίζεται ότι αλλαγή καρνέ αν χρειαστεί, γίνεται μόνον στον ΣΕΧ “Ανασυγκρότηση έξοδος”.

4. ΒΙΒΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το Βιβλίο Ασφαλείας θα πρέπει να συντάσσεται και να στέλνεται 1 μήνα πριν, μαζί με τα μέτρα ασφαλείας που θα ληφθούν στον αγώνα.

ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ:

- 4.1** Το Σχέδιο Ασφαλείας το οποίο και επισυνάπτεται (σκοπός του σχεδίου, στάδια, αρμοδιότητες, επάνδρωση, εξοπλισμός, διαδικασία σε περίπτωση συμβάντος, οχήματα ασφαλείας)
- 4.2** Το πρόγραμμα του αγώνα
- 4.3** Τα ωράρια, του χάρτη του αγώνα και τους χάρτες ανά Ε.Δ.
- 4.4** Τους «ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ» με τα τηλέφωνα τους (Αλυτάρχης, Επικεφαλής Ασφαλείας, Ιατρός αγώνα, Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος, Υπεύθυνος Επικοινωνιών)
- 4.5** Τους “ΥΠΕΥΘΥΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΑ Ε.Δ.” με τα τηλέφωνα τους (Υπεύθυνος Ασφαλείας ΣΕΧ, Υπεύθυνος Ασφαλείας ΣΤΟΠ)
- 4.6** Τις Υπηρεσίες Άμεσης Επέμβασης με τα τηλέφωνα τους (ΕΚΑΒ, Αστυνομία, Π.Υ., Οδική Βοήθεια, Νοσοκομεία, Κέντρα Υγείας)
- 4.7** Επάνδρωση Ε.Δ. (θέσεις ενδιαμέσων – φυλάκων, οχήματα ασφαλείας, VHF, Αστυνομία κλπ)
- 4.8** Το πρόγραμμα – ωράριο κλεισίματος ανά Ε.Δ. πλοηγών, οχημάτων ασφαλείας, δημοσιογράφων, Παρατηρητή/ Αγωνοδικών, Συνδέσμου Οδηγών Αγώνων
- 4.9** Την σύνθεση του συνεργείου κριτών ανά Ε.Δ. με τα τηλέφωνα τους (ΣΕΧ, Αφет, Τέλος, Στοπ, Ενδιάμεσοι - Φύλακες).
- 4.10** Την Ασφάλεια ανά Ε.Δ. (κλείσιμο Ε.Δ., ωράριο 1^{ου} αυτ/του, διαφυγές ασθενοφόρων από την Ε.Δ.)

5. ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 11

Όπως αυτή επισυνάπτεται με τα πλήρη στοιχεία καθώς και την ΔΗΛΩΣΗ, ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ και τις υπογραφές του διαγωνιζόμενου και του πληρώματος.

6. ΕΝΤΥΠΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 12

Όπως αυτό επισυνάπτεται. Μετά τον διοικητικό έλεγχο το έντυπο αυτό, θα δίνεται από το πλήρωμα στους τεχνικούς εφόρους για τον έλεγχο του αυτοκινήτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III : ΕΝΤΥΠΑ – ΥΛΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ, ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Η οργάνωση πρέπει να δίνει στα στελέχη , αγωνιζόμενους, ΜΜΕ και Συνδέσμους οδηγών αγώνων τα κάτωθι έντυπα και υλικά.

1. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ ΟΜΑΕ/ΕΠΑ**
 - 1.1 Ντοσιέ ή τσάντα
 - 1.2 Άδεια αγώνα
 - 1.3 Κανονισμό – Road Book – Βιβλίο ασφαλείας – Μέτρα ασφαλείας
 - 1.4 Συμμετοχές – χάρτες – ωράρια
 - 1.5 Κόλλες λευκές (με το λογότυπο του αγώνα) – Στυλό
 - 1.6 Εναλλακτικές διαδρομές
 - 1.7 Δελτία πληροφοριών – Ανακοινώσεις
 - 1.8 Καρτελάκι στήθους (γραμμένο το ονοματεπώνυμο και την ιδιότητα)
 - 1.9 Έντυπο έκθεσης παρατηρητή
 - 1.10 Υλικό προβολής, διαφήμισης αγώνα
 - 1.11 Διαφημιστικό υλικό αν υπάρχει (καπέλο, μπλουζάκι κλπ)
 - 1.12 Βαθμολογία μέχρι τον συγκεκριμένο αγώνα
 - 1.13 Αυτοκίνητο με αυτοκόλλητα (Παρατηρητής)
2. **ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ**
 - 2.1 **ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ ΣΕ ΑΓΩΝΑ ΡΑΛΛΥ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10 και 1.13.
 - 2.1 **ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ ΣΕ ΑΓΩΝΑ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) καθώς εκτελεί και χρέη Παρατηρητή ΕΠΑ.
3. **ΑΓΩΝΟΔΙΚΕΣ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10, 1.12 και 1.13.
4. **ΑΛΥΤΑΡΧΗΣ**
 - 4.1 Έντυπο έκθεσης Αλυτάρχη.
 - 4.2 Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10 και 1.13.
5. **ΒΟΗΘΟΣ ΑΛΥΤΑΡΧΗ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10, 1.13 και 4.1.
6. **ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ. 1) πλην των 1.9, 1.10, 1.12 και 1.13 και επιπροσθέτως:
 - 6.1 Δ/σεις – τηλ – FAX – email, ονόματα αρμοδίων των Δημοσίων Υπηρεσιών.
 - 6.2 Τηλέφωνα Αγωνιζομένων.
 - 6.3 Τηλέφωνα – Δ/σεις διαμονής κριτών – ενδιαμέσων – φυλάκων.
7. **ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλην των 1.9, 1.10, 1.12 και 1.13 και επιπροσθέτως:
 - 7.1 Δ/ση – Τηλέφωνα, ονοματ/μο συνεργείου για τον Τελικό Τεχνικό Έλεγχο.
 - 7.2 Έντυπα τεχνικού ελέγχου – αυτοκόλλητα ΟΚ.
 - 7.3 Ζυγαριά – υλικά σφραγίσματος – εργαλεία.
8. **ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΦΟΡΟΙ**
Τα ίδια με την παρ. 7 του ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΦΟΡΩΝ
9. **ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλην των 1.9, 1.10, 1.12 και 1.13 και επιπροσθέτως:
 - 9.1 Τηλέφωνα των αγωνιζομένων.
 - 9.2 Το διακριτικό γιλέκο ή πουκάμισο.
 - 9.3 Υποχρεώσεις – Πρόγραμμα (Βλέπε Γ.Κ. Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ).
10. **ΙΑΤΡΟΣ ΑΓΩΝΑ**
Όλα τα ανωτέρω (της παρ.1) πλην των 1.6, 1.7, 1.9, 1.10, 1.12 και 1.13 και επιπροσθέτως:
 - 10.1 Ιατρική τσάντα (πλην της δικής του) με τα απαραίτητα.
 - 10.2 Ιατρική μπλούζα ή γιλέκο.
 - 10.3 Κατάσταση τηλεφώνων των οδηγών και τραυματιοφορέων, των ασθενοφόρων, των ιατρών ανά Ε.Δ., των Νοσοκομείων και των Κ.Υ. που εφημερεύουν.
11. **ΙΑΤΡΟΛΑΝΑ Ε.Δ.**
Τα ίδια με την παρ. 10 του ΙΑΤΡΟΥ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

12. ΚΡΙΤΕΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΕΣ**12.1**

ΕΝΤΥΠΑ	Σ.Ε.Χ	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ	ΣΤΟΠ
Φάκελος ή Ντοσιέ ή Τσάντα	X	X	X	X
Άδεια αγώνα	X	--	--	X
Road Book – Κανονισμό – Βιβλίο ασφαλείας	X	--	--	X
Πίνακας – ωράριο εκκινούντων	X	X	X	X
Συμμετοχές	X	X	X	X
Καταστάσεις διελεύσεων	X	X	X	X
Κόλλες λευκές – στυλό	X	X	X	X
Καρτελάκι στήθους	3	2	2	3
Πάσο αυτοκινήτου	X	--	--	X
Φάκελα μεσαία	X	X	X	X
Καρνέ για ΣΠΡΙΝΤ και μόνο στο ΣΕΧ 1	X	--	--	--
Διαφημηστικό υλικό	X	X	X	X

12.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΡΙΤΩΝ

12.2.1 Οι κριτές πρέπει να φέρουν κατάλληλη ένδυση και ΑΣΦΑΛΗ ΥΠΟΔΗΣΗ, νερό, καφέ, πρόχειρο φαγητό, φαρμακείο και ότι άλλο κρίνουν απαραίτητο.

12.2.2 Επίσης να φέρουν κάποια εργαλεία και υλικά όπως σφυρί, πένσα, κατσαβίδια, κλειδιά, τσίραππ, ασφάλεια VHF και ότι άλλο κρίνουν απαραίτητο.

12.3

ΥΛΙΚΑ ΚΡΙΤΩΝ	Σ.Ε.Χ	ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ	ΣΤΟΠ
Πινακίδες σταθμών	X	X	X	X
Τραπεζάκια – καρεκλάκια	X	X	X	X
VHF σταθερά	X	X	--	X
VHF φορητά	X	X	X	X
Ρολόγια ΣΕΧ	X	--	X	X
Ρολόγια αφετηρίας	--	X	X	--
Κοντάρι εκκίνησης	--	X	--	--
Πυροσβεστήρες	X	X	--	X
Ομπρέλες	X	X	X	X
Τέντες	--	X	--	--
Γιλέκα	3	2	2	3
Σφυρίχτρες	X	--	--	X
Πράσινη σημαία	--	X	--	--
Φώτα ΣΤΟΠ – μπαταρία	--	--	--	X
Ταμπλώ – μαρκαδόρο	--	--	--	X
Ρακέτα ΣΤΟΠ	--	--	--	X

13.**ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ – ΦΥΛΑΚΕΣ****13.1**

ΕΝΤΥΠΑ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	ΦΥΛΑΚΑΣ
Road Book (μέχρι την θέση του)	X	X
Άδεια αγώνα	X	X
Συμμετοχές	X	X
Καρτελάκι στήθους	X	X
Καταστάσεις διελεύσεων – στυλό	X	X
Οδηγίες και διαδικασία ελέγχου διελεύσεων	X	X

13.2

ΥΛΙΚΑ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	ΦΥΛΑΚΑΣ
Πινακίδες	X	--
VHF σταθερό	X	--
VHF φορητό	--	X
Γιλέκο	X	X
Σφυρίχτρα	X	X
Κορδέλες	X	X

13.3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΝΔΙΑΜΕΣΩΝ – ΦΥΛΑΚΩΝ

Ισχύουν τα των κριτών (βλέπε παρ. 12.2.1 και 12.2.2) αλλά με περισσότερη ΠΡΟΣΟΧΗ, καθ' ότι θα είναι μόνος του.

13.4 ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ

13.4.1 Μην πιάνετε ποτέ τις πέτρες με γυμνά χέρια.

13.4.2 Μην κάθεστε ποτέ πάνω σε πέτρες, πριν τις ελέγξετε

13.4.3 Κατά τους θερινούς μήνες, καλόν θα είναι να έχετε μαζί σας θειάφι, να ρίχνετε γύρω από την θέση σας (το θειάφι διώχνει τα φίδια).

13.4.4 Να έχετε μαζί σας αντιισταμινικό ή κάποιο σπρέι για τσίμπημα από σφήκα κλπ.

13.4.5 Οι αλλεργικοί να φέρετε μαζί σας τις σχετικές ενέσεις.

14. ΠΛΟΗΓΟΙ – ΟΥΡΑΓΟΣ

14.1

ΕΝΤΥΠΑ	S	000	00	0	ΟΥΡΑΓΟ
Φάκελος ή ντοσιέ ή τσάντα	X	X	X	X	X
Άδεια αγώνα	X	X	X	X	X
Road Book - Βιβλίο ασφαλείας	X	X	X	X	X
Μέτρα ασφαλείας	X	X	X	--	--
Συμμετοχές – χάρτες	X	X	X	X	X
Πίνακας – ωράρια εκκινούντων	X	X	X	X	X
Καρτελάκι στήθους (2)	X	X	X	X	X
Κόλλες λευκές – στυλό	X	X	X	X	X
Εναλλακτικές διαδρομές	X	X	X	X	X
Καρνέ	--	--	X	X	--
Φάκελα μεσαία	--	--	--	--	X
Πάσο αυτ/του	X	X	X	X	X
Αυτοκόλλητα πανώ πορτών	X	X	X	X	X

14.2

ΥΛΙΚΑ	S	000	00	0	ΟΥΡΑΓΟ
Διαφημηστικό υλικό (μπλουζάκια κλπ)	X	X	X	X	X
Κορδέλες	X	X	X	--	--
Πλέγματα – πασσάλια – εργαλεία	X	X	--	--	--
Εφεδρικά VHF – κεραίες – ασφάλειες	--	X	X	--	--
Εφεδρικά ρολόγια	--	X	X	--	--
Εφεδρικά υλικά κριτών	--	X	X	--	--
Φάρος	X	X	X	X	X
Σειρήνα	--	--	X	X	--
Ιμάντες – συρματοσχοίνα	X	X	--	--	X
Τηλεβόα	--	--	X	--	X

15. ΑΓΟΝΙΖΟΜΕΝΟΙ

Φάκελος ή τσάντα
Άδεια αγώνα
Road Book – Κανονισμός
Συμμετοχές – Χάρτες
Τυχόν προσφορές
Δελτία πληροφοριών με υπογραφή
Αυτοκόλλητα πανώ (νούμερα) πορτών
Αυτοκόλλητα νούμερα πίσω παραθύρων
Προαιρετική διαφήμιση φτερών
Πινακίδες SERVICE
Καρτελάκια στήθους 3 (μηχανικοί)

16. ΜΜΕ

Φάκελος ή ντοσιέ ή τσάντα
Συμμετοχές – χάρτες
Road Book
Πάσο αυτ/του
Καρτελάκι στήθους
Δελτίο πληροφοριών (για τυχόν αλλαγή διαδρομής κλπ)

**ΠΡΟΣΟΧΗ : Να ζητείται η διαπίστευση ενός εκάστου και να επισημαίνεται ΑΥΣΤΗΡΑ
το ωράριο εισόδου τους στις Ε.Δ**

17. ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΟΔΗΓΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Φάκελο ή τσάντα ή ντοσιέ
Άδεια αγώνα
Road book – Κανονισμό – Βιβλίο Ασφαλείας
Συμμετοχές – χάρτες
Κόλλες λευκές – στυλό
Πάσο αυτ/του
Καρτελάκι στήθους

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV : ΥΠΟΔΟΜΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Βασικός παράγοντας για ένα πετυχημένο αγώνα, είναι η υποδομή που πρέπει να διαθέτει και η Οργάνωση, που πρέπει να κάνει το σωματείο.

Κατωτέρω αναφέρονται οι υποχρεώσεις των οργανωτών σε όλα τα τμήματα του αγώνα

1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ – ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

- 1.1 Χώρος κλειστός επαρκής, καθαρός και οριοθετημένος (κάγκελα, πλέγματα)
Χώρος ανοιχτός επιπλέον δύο (2) τέντες και ομπρέλες
Τραπέζια, καρέκλες, πυροσβεστήρες, ζυγαριά
Πανώ Σωματείου – ΟΜΑΕ – Χορηγών
Σημαίες Σωματείου – ΟΜΑΕ – Χορηγών
Τουαλέτες, κυλικείο
- 1.2 Φάκελα ή τσάντες ή ντοσιέ στελεχών, αγωνιζομένων, ΜΜΕ, συνδέσμου οδηγών αγώνων
Δηλώσεις συμμετοχής
Φύλλα τεχνικού ελέγχου – αυτοκόλλητα ΟΚ
Μπλοκ αποδείξεων – σφραγίδα σωματείου
Νούμερα αυτών – αυτοκόλλητα χορηγών
Γενικός κανονισμός Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ
Δελτία πληροφοριών – γραφική ύλη

2. ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

- 2.1 Χώρος επαρκής (πλατείες, λεωφόροι κλπ)
Ράμπα ή ασπίδα ή μπαλόνι
Πολύ καλός φωτισμός
Μικροφωνική εγκατάσταση
Κάγκελα, πλέγματα, κορδέλες
Τραπέζια, καρέκλες, τέντες, ομπρέλες
Κριτές για φύλαξη και ασφάλεια
- 2.2 Σημαίες σωματείου – ΟΜΑΕ – χορηγών
Πανώ σωματείου - ΟΜΑΕ – χορηγών
Πίνακας εκκινούντων – ωράρια
Δελτία πληροφοριών ενυπόγραφα
Συμμετοχές – έντυπο διαφημιστικό υλικό

3. ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

- 3.1 Αίθουσα ευρύχωρη με παράθυρα (κεραία VHF)
Φωτισμός επαρκής – πρίζες – μπαλαντέζες
Τραπέζια, καρέκλες, τουαλέτες
- 3.2 Λόγω της σοβαρότητας της εργασίας, στο αρχηγείο θα βρίσκονται ΜΟΝΟ:
Ο Αλυτάρχης και ο βοηθός του, ο Επικεφαλής Ασφαλείας του αγώνα, ο Υπεύθυνος Επικοινωνιών, ο Υπεύθυνος Αποτελεσμάτων (με τους συνεργάτες του), ο Αστυνομικός Σύνδεσμος (για αγώνες Ευρωπαϊκού ή Παγκόσμιου Πρωταθλήματος), ο Παρατηρητής, οι Αγωνοδίκες και ο Ιατρός του αγώνα

4. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

- 4.1 Αίθουσα ευρύχωρη
Φωτισμός επαρκής
Τραπέζια – καρέκλες
Τουαλέτες
- 4.2 Φωτοτυπικό
Γραφίτης – χαρτί
Ταμπλό ανακοινώσεων
Ταμπλό αποτελεσμάτων
Συρταράκια αποτελεσμάτων
Γραφική ύλη
- 4.3 Υπολογιστής
Συμμετοχές – διαφημιστικό υλικό

5. ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Τα ανωτέρω με την παρ. 4

6. ΑΙΘΟΥΣΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ

- 6.1 Αίθουσα ευρύχωρη
Φωτισμός επαρκής
Τραπέζια – καρέκλες
Τουαλέτες
- 6.2 Αποτελέσματα
Κόλλες – στυλό
Ταμπελάκι μπρος από κάθε στέλεχος

7. ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΠΑΘΛΩΝ

- 7.1 Αίθουσα ευρύχωρη
Φωτισμός επαρκής
Μικροφωνική εγκατάσταση
Καρέκλες
Μπουφές
Τουαλέτες
- 7.2 Βάθρο
Κύπελλα
Μετάλλια
Σαμπάνιες
- 7.3 Αποτελέσματα
Πανώ Σωματείου – ΟΜΑΕ – χορηγών
Σημαίες Σωματείου – ΟΜΑΕ – χορηγών

8. ΑΙΘΟΥΣΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ ΝΙΚΗΤΩΝ

Τα ανωτέρω 7.1 και 7.3 με την απονομή των επάθλων και ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ μια «ΠΛΑΤΗ» πίσω από τους νικητές, με τα λογότυπα του Σωματείου, του αγώνα, της ΟΜΑΕ και των χορηγών.

9. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ο Τελικός Τεχνικός Έλεγχος θα πρέπει να γίνεται :

- 9.1 Στο PARK FERME, σε απόμερο χώρο, φυλασσόμενο από κριτές παρουσία μόνο του πληρώματος, των μηχανικών του, των Τεχνικών Εφόρων
- 9.2 Σε περίπτωση ένστασης το έλεγχος θα γίνει απαραίτητα σε ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ αυτοκινήτων, κλεισμένων των θυρών και με την παρουσία του πληρώματος, των μηχανικών του, των Τεχνικών Εφόρων και ενός Αγωνοδίκη. Το συνεργείο αυτό θα έχει αναφερθεί στον Συμπληρωματικό Κανονισμό ή σε Δελτίο Πληροφοριών.

10. ΦΥΛΑΞΗ – ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΧΩΡΩΝ

Καλό θα είναι ορισμένοι χώροι κατά την διεξαγωγή του αγώνα να φυλάσσονται :

Οι χώροι αυτοί είναι : Διοικητικός έλεγχος – Έλεγχος Εξακρίβωσης, Πανηγυρική Εκκίνηση, (μέτρα τροχαίας), Αρχηγείο του Αγώνα, Αίθουσα Συνεδριάσεων Αγωνοδικών και Τελικός Τεχνικός Έλεγχος.

Οι χώροι αυτοί, θα πρέπει να επανδρώνονται και να φυλάσσονται, από άτομα – μέλη του Σωματείου ή εθελοντές ή εφόσον υπάρχει οικονομική δυνατότητα από εταιρεία φύλαξης.

Τα άτομα αυτά θα πρέπει (αν είναι δυνατόν) να έχουν κάποια γνώση του αγώνα και των κανονισμών, να δίνουν πληροφορίες, να έχουν άψογη συμπεριφορά και ευπρεπή εμφάνιση.

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ στους αγώνες σας και είμαι πάντα στη διάθεσή σας

ΤΑΣΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Μέλος της Επιτροπής Αγώνων (ΕΠΑ)
Μέλος της Επιτροπής Αγώνων Ράλλυ και Ράλλυ Σπριντ
Μέλος της Επιτροπής Ασφαλείας των Αγώνων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο Υπεύθυνος σχέσεων με Αγωνιζόμενους, είναι ένα από τα στελέχη του αγώνα. Πρέπει να κατέχει έγκυρη άδεια της ΟΜΑΕ/ΕΠΑ και να γνωρίζει του κανονισμούς.

Είναι ο σύνδεσμος μεταξύ των αγωνιζομένων και του Αλυτάρχη καθώς και της Οργάνωσης.

2. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ

Ο Υπεύθυνος σχέσεων με Αγωνιζόμενους πρέπει να αναγνωρίζεται αμέσως από τους αγωνιζόμενους.

Για τον λόγο αυτό θα πρέπει:

- Να φορά γιλέκο ή πουκάμισο
- Να φορά στο στήθος καρτελάκι με την ένδειξη «Όνοματεπώνυμο-Υπεύθυνος σχέσεων με Αγωνιζόμενους»

3. ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα θα υπάρχει στην προβλεπόμενη θέση η φωτογραφία του καθώς και το πρόγραμμα της υποχρεωτικής παρουσίας του ως εξής:



























- Στον έλεγχο εξακρίβωσης
- Στις συνεδριάσεις των Αγωνοδικών
- Στην εκκίνηση του αγώνα
- Στο Service Park ή Service Area
- Στην ανασυγκρότηση
- Στον τερματισμό των Μέρας (σε περίπτωση διήμερου αγώνα)
- Στον τερματισμό του αγώνα
- Στο χώρο του park ferme

4. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

- Να δίνει πληροφορίες στους αγωνιζόμενους και να βρίσκεται σε συνεχή συνεννόηση μαζί τους
- Να δίνει συγκεκριμένες απαντήσεις σε όλες τις ερωτήσεις επί των κανονισμών και της διεξαγωγής του αγώνα
- Να επιλύει προβλήματα, χωρίς να φτάνουν στον Αλυτάρχη
- Να διανέμει τα προσωρινά αποτελέσματα στα πληρώματα
- Να πληροφορείται από τους Αγωνοδίκες για όλες τις αποφάσεις τους
- Να αποφεύγει να μεταφέρει στους Αγωνοδίκες ερωτήματα που μπορεί να επιλυθούν ικανοποιητικά στο πλαίσιο συγκεκριμένων επεξηγήσεων εφόσον δεν αφορούν ενστάσεις (π.χ. να δίνει εξηγήσεις για αμφισβητούμενους χρόνους που μπορεί να επιλυθούν με τη συνδρομή των χρονομετρών)

Ο Υπεύθυνος σχέσεων με Αγωνιζόμενους απέχει από κάθε λόγο ή πράξη που μπορεί να προκелеσει ένσταση.

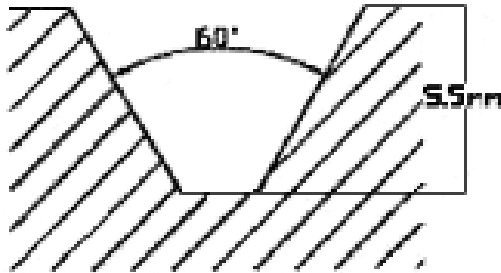
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ			
Τύπος κοντρόλ	ΖΩΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ (Διάμετρος πινακίδων: περίπου 70 εκ.)		
	Διεύθυνση		
	← →	← →	← →
	ΚΙΤΡΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Είσοδος σε κοντρόλ	ΚΟΚΚΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Υποχρεωτική στάση	ΜΠΕΖ ΠΙΝΑΚΙΔΑ Τέλος ελεγχόμενου χώρου
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)	 ←25 m min→	 PC ←25 m→	
ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (Σ.Ε.Χ.)	 ←25 m min→	 TC ←25 m→	
Σ.Ε.Χ. ΣΕ ΕΙΣΟΔΟ ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ	 ←5 m→	 TC ←5 m→	
Σ.Ε.Χ. ΣΕ ΕΞΟΔΟ ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ	 ←5 m→	 TC Συνήθως οδηγεί σε Ανεφοδιασμό ή Μαρκάρισμα ελαστικών ←5 m→	
Σ.Ε.Χ. ΚΑΙ ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΙΔΙΚ. ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	 ←25m min→	 TC ←50-200m→	 SS START ←25 m→
ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚ. ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	 ←100 m→ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ	 ←100-300 m→ ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	 ←25 m→ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟΠ
ΆΛΛΕΣ ΣΤΑΝΤΑΡ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΓΙΑ (Διάμετρος πινακίδων: περίπου 70 εκ.)			
	ΑΣΠΡΟ ΣΥΜΒΟΛΟ σε ΚΙΤΡΙΝΟ ΦΟΝΤΟ *	ΑΣΠΡΟ ή ΜΠΛΕ ΣΥΜΒΟΛΟ σε ΜΠΛΕ ή ΑΣΠΡΟ ΦΟΝΤΟ *	
ΕΛΕΓΧΟΣ & ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ		 Μία πινακίδα για όλες τις εργασίες σε ελαστικά	
ΖΩΝΗ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ		 Μία πινακίδα για όλες τις εργασ. ανεφοδιασμού	
ΘΕΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ	 ←100 m→ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	 ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	
ΘΕΣΗ ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟΥ	 ←100 m→ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ	 ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟ	

Οι αποστάσεις θα τηρηθούν όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατόν

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ****1. Ορισμός ελαστικών από καλούπι**

- 1.1 Μία επιφάνεια πέλματος ελαστικού με πλάτος 170 mm (85mm αριστερά και δεξιά στον άξονα κίνησης) και μήκος (στην περιφέρεια του ελαστικού) 140mm. Σε αυτή την επιφάνεια, το ποσοστό των αυλακώσεων βάθους τουλάχιστον 5.5mm, πλάτους 2mm και με γωνία τουλάχιστον 60° μεταξύ των περιοχών (βλ. διάγραμμα) πρέπει να είναι τουλάχιστον 17%. Αυτή η επιφάνεια πέλματος πρέπει να προέρχεται από καλούπι.







Μήκος x Πλάτος	Επιφάνεια	Ποσοστό 17%
9.0 " 170 x 140	23800 4046	
8.5 " 161 x 140	22540 3832	
8.0 " 148 x 140	20720 3522	
7.5 " 142 x 140	19880 3380	
7.0 " 133 x 140	18620 3165	
6.5 " 124 x 140	17360 2951	




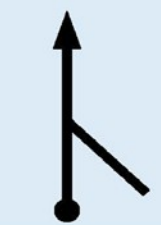



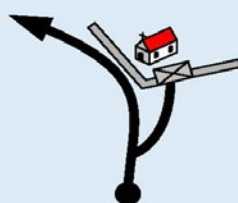



- 1.2 Το συνολικό πλάτος των ανοιγμάτων της γόμας τα οποία τέμνονται από κυκλική γραμμή κατά μήκος της περιφέρειας του ελαστικού και τα οποία συμπεριλαμβάνονται μέσα στην περιοχή που περιγράφεται παραπάνω δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 4mm.
- 1.3 Το συνολικό πλάτος των αυλακώσεων που τέμνονται από μια γραμμή στο πέλμα, κάθετη στον άξονα κίνησης πρέπει να είναι τουλάχιστον 16mm.
- 1.4 Τα τετραγωνίδια (κυβίδια) της γόμας και τα ανοίγματα που είναι μικρότερα των 2mm πρέπει να θεωρούνται μέρος του πέλματος του ελαστικού.
- 3. Κατά τη διάρκεια του αγώνα**
- 3.1 Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα το βάθος των αυλακώσεων του πέλματος των ελαστικών που χρησιμοποιούνται στο αυτοκίνητο δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1.6mm πάνω από τουλάχιστον τα 3/4 του πλάτους του πέλματος. Συνιστάται στον κατασκευαστή να προβλέψει μέθοδο οπτικής επιβεβαίωσης αυτού του στοιχείου.
- 3.2 Οι εφεδρικοί τροχοί μπορούν να ξαναχρησιμοποιηθούν εάν και μόνο εάν το ελάχιστο βάθος είναι 1.6 mm, αλλά πρέπει πάντα να βρίσκονται μέσα στο διαγωνιζόμενο αυτοκίνητο.
- 3.3 Κάθε πλήρης τροχός που τοποθετείται είτε πάνω είτε μέσα στο αυτοκίνητο στη διάρκεια ενός service πρέπει να φτάσει στο επόμενο service park ή στον επόμενο χώρο service όπου επιτρέπεται η αλλαγή του ελαστικού. Κανένας πλήρης τροχός δεν μπορεί να τοποθετηθεί ή να βγει από το αυτοκίνητο σε σημείο άλλο εκτός από τα service park ή χώρους service όπου επιτρέπεται η αλλαγή του ελαστικού.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1

ROAD BOOK

Σ.Ε.Χ. 0 - ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ - Εκκίνηση		ΑΠΟΣΤΑΣΗ	ΣΚΕΛΟΣ 1	ΣΕΛΙΔΑ
Σ.Ε.Χ. 1 / 4 - ΟΝΟΜΑΣΙΑ		45.06 χλμ.	ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 1	11
ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ		Μ.Ω.Τ.	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ 00:48'	
Συνολικά	Μερικά	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	Υπόλοιπο
44.15	1.18			0.91
45.06	0.91		 Σ.Ε.Χ. 1 / 4 Αφετηρία 50 μ.	0.00

Συνέχεια.....

Σ.Ε.Χ. 1 / 4 - ΟΝΟΜΑΣΙΑ		ΑΠΟΣΤΑΣΗ	ΣΚΕΛΟΣ 1	ΣΕΛΙΔΑ
Σ.Ε.Χ. 2 / 5 - ΟΝΟΜΑΣΙΑ		14.74 χλμ.	ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 1	12
ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ 1 / 4 - Ονομασία		8.20 χλμ.	Μ.Ω.Τ. 35.37 χλμ.	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ 00:25'
Συνολικά	Μερικά	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	Υπόλοιπο
0.00	0.00	 <p>1 8.20</p>	  ΑΦΕΤΗΡΙΑ Ε.Δ. 1 / 4 Ονομασία 8.20 χλμ..	14.74
0.17	0.17	 <p>2 8.03</p>		14.57
0.54	0.37	 <p>3 7.66</p>	 2 - 1/3	14.20
0.95	0.41	 <p>4 7.25</p>	 3 - 1/3	13.79
2.10	1.15	 <p>5 6.10</p>	 4 - 1/3	12.64

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2**ΩΡΑΡΙΟ ΡΑΛΛΥ**ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥΟΝΟΜΑΣΙΑ
ΑΓΩΝΑ

Ανατολή: - Δύση:						
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΓΩΝΑ						
ΣΕΧ ΕΔ	Τοποθεσία	ΕΔ χλμ.	χλμ.Απλών διαδρομών	Ολικά χλμ.	Ιδανικός χρόνος	Ωράριο 1ου αυτοκινήτου
0	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ					10:00
1			45.06	45.06	0:48	10:48
ΕΔ 1	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 1	8.20				10:51
2			6.54	14.74	0:25	11:16
ΕΔ 2	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 1	10.40				11:19
3			16.60	27.00	0:35	11:54
ΕΔ 3	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 1	8.15				11:57
3Α	ΣΕΡΒΙΣ Είσοδος		16.82	24.97	0:35	12:32
	ΣΕΡΒΙΣ (ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ)	26.75	85.02	111.77	0:30	
3Β	ΣΕΡΒΙΣ Εξοδος - Ανασυγκρότηση Είσοδος					13:02
3Γ	Ανασυγκρότηση Εξοδος				0:20	13:22
4			45.46	45.46	0:48	14:10
ΕΔ 4	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 2	8.20				14:13
5			6.54	14.74	0:25	14:38
ΕΔ 5	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 2	10.40				14:41
6			16.60	27.00	0:35	15:16
ΕΔ 6	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ 2	8.15				15:19
6Α	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ		16.47	24.62	0:35	15:54
		26.75	85.07	111.82		
Σύνολο 1ου + 2ου Τμήματος		53.50	170.09	223.59		

ΤΜΗΜΑ 1

ΤΜΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 3**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ**

**ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ**

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Όταν επιδειχθεί το κόκκινο "SOS" είναι **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ** να σταματήσετε και να βοηθήσετε το πλήρωμα που χρειάζεται βοήθεια. Είστε υπεύθυνοι να βοηθήσετε τον/ τους τραυματία/ες και να βεβαιωθείτε ότι τα οχήματα ασφαλείας θα ενεργοποιηθούν το δυνατόν συντομότερα.
2. Το πρώτο πλήρωμα που θα φτάσει στο τόπο του ατυχήματος πρέπει να σταματήσει και να ενημερώσει το επόμενο αυτοκίνητο για όλες τις λεπτομέρειες.
3. Το επόμενο αυτό αυτοκίνητο πρέπει να δώσει τις παρακάτω πληροφορίες στον αμέσως επόμενο ενδιάμεσο που μπορεί να είναι και ο τερματισμός :
 - Αριθμό συμμετοχής του πληρώματος που ενεπλάκη στο ατύχημα.
 - Εάν και πόσα μέλη του πληρώματος ή θεατές έχουν τραυματισθεί.
 - Εάν μέλος του πληρώματος ή θεατής έχει εγκλωβιστεί μέσα ή κάτω από το αυτοκίνητο.
 - Τόπο του ατυχήματος, δηλ. την κοντινότερη τουλίπα του road book ή χιλιόμετρο.
 - Οποιαδήποτε άλλη πληροφορία ζωτικής σημασίας π.χ. φωτιά, νερό κλπ.
4. Τα επόμενα αυτοκίνητα πρέπει να σταματήσουν εάν έχει επιδειχθεί το κόκκινο "SOS".
5. Σε περίπτωση εγκατάλειψης σε μια ειδική διαδρομή ο αγωνιζόμενος πρέπει να τοποθετήσει το κόκκινο τρίγωνό του τουλάχιστον 50μ. πριν από το αυτοκίνητο, ακόμη και αν αυτό είναι εκτός δρόμου.
6. Το τηλέφωνο άμεσης ανάγκης της οργάνωσης είναι:
7. Εάν εγκαταλείψετε πρέπει να ειδοποιήσετε την οργάνωση στο τηλ.:
8. Κάθε πλήρωμα που εγκαταλείπει από τον αγώνα πρέπει να παραδώσει το καρνέ του στον κοντινότερο Σταθμό, το δυνατόν συντομότερα.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 4

ΚΑΡΝΕ ΡΑΛΛΥ

11 εκ.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ		ΚΑΡΝΕ Τμήμα 1 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		No Συμ.
ΣΕΧ 0	Εκκίνηση	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
		Ω Λ	00 48	Ω Λ
		ΣΕΧ 0		ΣΕΧ 1
ΣΕΧ 1			Ω Λ	ΣΕΧ 1
ΣΕΧ 1	ΕΔ 1 Ονομασία 1 8.20 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 1 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 25	Ω Λ
		ΣΕΧ 1		ΣΕΧ 2
ΣΕΧ 2	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 2
ΣΕΧ 2	ΕΔ 2 Ονομασία 1 10.40 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 2 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 35	Ω Λ
		ΣΕΧ 2		ΣΕΧ 3
ΣΕΧ 3	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 3
ΣΕΧ 3	ΕΔ 3 Ονομασία 1 8.15 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 3 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 35	Ω Λ
		ΣΕΧ 3		ΣΕΧ 3Α
ΣΕΧ 3Α	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 3Α
ΣΕΧ 3Α	Service IN	ΩΡΑ ΣΤΟΝ ΣΕΧ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	Ω Λ	Ω Λ	00 30	Ω Λ
		ΣΕΧ 3Α		ΣΕΧ 3Β
ΣΕΧ 3Β	Service OUT		Ω Λ	ΣΕΧ 3Β

22 εκ.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ		ΚΑΡΝΕ ΤΜΗΜΑ 2 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		No Συμ.
ΣΕΧ 3Β	Service OUT - Ανασυγκρότηση IN	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΓΙΣΤΟΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕΧ 3Γ	
		00 20	Ω Λ	
			Ω Λ	
ΣΕΧ 3Γ	Ανασυγκρότηση OUT	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
		Ω Λ	00 48	Ω Λ
		ΣΕΧ 3Γ		ΣΕΧ 4
ΣΕΧ 4	Ανασυγκρότηση OUT	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
		Ω Λ	00 48	Ω Λ
		ΣΕΧ 3Γ		ΣΕΧ 4
ΣΕΧ 4	ΕΔ 4 Ονομασία 2 8.20 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 4 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 25	Ω Λ
		ΣΕΧ 4		ΣΕΧ 5
ΣΕΧ 5	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 5
ΣΕΧ 5	ΕΔ 5 Ονομασία 2 10.40 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 5 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 35	Ω Λ
		ΣΕΧ 5		ΣΕΧ 6
ΣΕΧ 6	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 6
ΣΕΧ 6	ΕΔ 6 Ονομασία 2 8.15 χλμ	ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 6 (+3)	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ		Ω Λ
	Ω Λ	Ω Λ	00 35	Ω Λ
		ΣΕΧ 6		ΣΕΧ 6Α
ΣΕΧ 6Α	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ	ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ	Ω Λ	ΣΕΧ 6Α
ΣΕΧ 6Α				ΣΕΧ 6Α
				Η ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ στον τερματισμό ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ

ΚΑΡΝΕ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ

ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ ΜΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΕΧ 1 ΜΕ ΔΥΟ (2) Ε.Δ. ΚΑΙ ΜΙΑ (1) ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ (ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ)	ΚΑΡΝΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	No Συμ.												
<p>ΣΕΧ I Εκκίνηση</p> <p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕΧ I</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table>	Ω	Λ												
Ω	Λ													
<p>ΕΔ 1 Ονομασία 1 17.00 χλμ</p> <p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 1 (*3)</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table>	Ω	Λ	<p style="text-align: center;">ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Λ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Δ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"> /100</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table>	Ω	Λ	Δ	/100	Ω	Λ	<p style="text-align: center;">ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΕΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 1Α</p>	Ω	Λ	Ω	Λ
Ω	Λ													
Ω	Λ	Δ	/100											
Ω	Λ													
Ω	Λ													
Ω	Λ													
<p>ΣΕΧ 1Α ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/Ο</p>	<p style="text-align: center;">ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Λ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Δ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"> /100</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 1Α</p>	Ω	Λ	Δ	/100	<p style="text-align: center;">ΣΕΧ 1Α</p>								
Ω	Λ	Δ	/100											
<p>ΣΕΧ 1Α Ανασ/ση IN</p> <p style="text-align: center;">ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΓΙΣΤΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20%; font-size: 2em;">00</td> <td style="width: 20%; font-size: 2em;">20</td> </tr> </table>	00	20	<p style="text-align: center;">ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕΧ 1B</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 1B</p>	Ω	Λ	Ω	Λ	<p style="text-align: center;">ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ</p> <p style="text-align: center;">ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΕΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 2</p>	Ω	Λ				
00	20													
Ω	Λ													
Ω	Λ													
Ω	Λ													
<p>ΣΕΧ 1B Ανασ/ση OUT</p>	<p style="text-align: center;">ΩΡΑ ΣΤΟΝ ΣΕΧ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 1B</p>	Ω	Λ	<p style="text-align: center;">ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 2</p>	Ω	Λ								
Ω	Λ													
Ω	Λ													
<p>ΣΕΧ 2 Ονομασία ΣΕΧ</p>	<p style="text-align: center;">ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Λ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Δ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"> /100</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table>	Ω	Λ	Δ	/100	Ω	Λ	<p style="text-align: center;">ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΕΗ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Λ</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 2Α</p>	Ω	Λ	Ω	Λ		
Ω	Λ	Δ	/100											
Ω	Λ													
Ω	Λ													
Ω	Λ													
<p>ΣΕΧ 2Α ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/Ο</p>	<p style="text-align: center;">ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ</p> <table style="width: 100%; border: 1px solid black;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">Ω</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Λ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Δ</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"> /100</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">ΣΕΧ 2Α</p>	Ω	Λ	Δ	/100	<p style="text-align: center;">ΣΕΧ 2Α</p>								
Ω	Λ	Δ	/100											
<p>ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ - Η ΠΡΟΑΦΙΕΗ ΣΤΟΝ ΣΕΧ 2Α ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ</p>														

ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΜΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΕΧ 1, ΜΕ ΤΡΕΙΣ (3) ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΥΟ (2) ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

Συνέχεια.....

ΚΑΡΝΕ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ

ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ ΜΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΕΧ 0 ΑΠΟ ΠΟΛΗ, ΜΕ 2 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ 3 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

	ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ (ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ)	ΚΑΡΝΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	No Συμ.
ΣΕΧ 0 Εκκίνηση	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ 	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ 00 20	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ ΣΕΧ 1
ΣΕΧ 1	ΕΔ 1 Ονομασία 1 17.00 κλμ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 1 (+3) ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ ΣΕΧ 1Α	ΣΕΧ 1Α	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 1Α
ΣΕΧ 1Α	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΑΥΤ/ΤΟ ΑΠΑΙΤΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ ΣΕΧ 1Α	ΣΕΧ 1Α	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 1Α
ΣΕΧ 1Α	Ανασ/ση IN ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΓΙΣΤΟΣ 00 20	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕΧ 1Β ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ	ΣΕΧ 1Β
ΣΕΧ 1Β	Ανασ/ση OUT	ΣΕΧ 1Β	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 1Β
ΣΕΧ 1Β	Ανασ/ση OUT ΩΡΑ ΣΤΟΝ ΣΕΧ ΣΕΧ 1Β	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΣΕΧ 2	ΣΕΧ 2
ΣΕΧ 2	Ονομασία ΣΕΧ	ΣΕΧ 2	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 2
ΣΕΧ 2Α	ΕΔ 2 Ονομασία 2 17.00 κλμ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 2 (+3) ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ ΣΕΧ 2Α	ΣΕΧ 2Α	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 2Α

	ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ (ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ)	ΚΑΡΝΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	No Συμ.
ΣΕΧ 2Α	Ανασ/ση IN ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΓΙΣΤΟΣ 00 20	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕΧ 2Β ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ	ΣΕΧ 2Β
ΣΕΧ 2Β	Ανασ/ση OUT	ΣΕΧ 2Β	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 2Β
ΣΕΧ 2Β	Ανασ/ση OUT ΩΡΑ ΣΤΟΝ ΣΕΧ ΣΕΧ 1Β	ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΣΕΧ 3	ΣΕΧ 3
ΣΕΧ 3	Ονομασία ΣΕΧ	ΣΕΧ 3	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 3
ΣΕΧ 3Α	ΕΔ 3 Ονομασία 3 17.00 κλμ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ 3 (+3) ΩΡΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΙΔΑΝΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΑΦΙΞΗ ΣΕΧ 3Α	ΣΕΧ 3Α	ΧΡΗΣΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕΧ 3Α
ΣΕΧ 3Α	ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ - Η ΠΡΟΑΦΙΞΗ ΣΤΟΝ ΣΕΧ 3Α ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ		

ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΜΕ ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΕΧ 0 ΑΠΟ ΠΟΛΗ, ΜΕ ΔΥΟ (2) ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΚΑΙ ΜΙΑ (1) ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 5**ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ**

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ	
	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ		
Αυτό το έντυπο πρέπει να συμπληρωθεί από τον συμμετέχοντα και να παραδοθεί σε άτομο της Οργάνωσης το συντομότερο δυνατόν.		
Όνομα οδηγού:	No συμ.	
Ημερομηνία	Ώρα	
Αιτία εγκατάλειψης:		
.....		
Σε περίπτωση ατυχήματος ή τραυματισμού συμπληρώστε τα αναγκαία στοιχεία :		
.....		
.....		
Που μπορούμε να επικοινωνήσουμε μαζί σας		
.....		Τηλ
Υπογραφή		
ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ		
(Πρέπει να υπογραφεί από άτομο της Οργάνωσης που παρέλαβε την ειδοποίηση εγκατάλειψης)		
Όνομα οδηγού:	No συμ.	
Ημερομηνία	Ώρα	
Επιβεβαιώνω την παραλαβή της ειδοποίησης εγκατάλειψης από τον παραπάνω συμμετέχοντα		
Όνοματεπώνυμο-θέση παραλαμβάνοντος ατόμου		
.....		
Υπογραφή.....		

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 6**ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ****ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ****ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ****ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ**

Αυτό το έντυπο πρέπει να συμπληρωθεί από μέλος της ομάδας για οποιοδήποτε ατύχημα που είχε σαν αποτέλεσμα τον τραυματισμό τρίτου, ή προσένησε υλικές ζημιές σε περιουσιακό στοιχείο που δεν ανήκει σε αγωνιζόμενο και να παραδοθεί σε άτομο της Οργάνωσης το δυνατόν συντομότερα.

Όνομα οδηγούNo συμ.

Αρ. κυκλοφορίας αγωνιστικούΗμερ/νίαΏρα

Διεύθυνση.....

Τηλέφωνο.....

Τόπος συμβάντος.....

Περιγραφή συμβάντος.....

.....

.....

Πληροφορίες για οποιονδήποτε αναμείχθηκε :

Όνομα.....

Τηλέφωνο.....

Πληροφορίες για οποιονδήποτε μάρτυρα :

Όνομα.....

Τηλέφωνο.....

Κατατέθει από τον Υπογραφή.....

Ημερομηνία Ώρα

Παρελήφθη από Υπογραφή

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 7**ΠΡΟΘΕΣΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ**

**ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ**

**ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ**

ΠΡΟΘΕΣΗ ΕΝΣΤΑΣΗΣ

Αυτό το έντυπο συμπληρώνεται και παραδίδεται από τον αγωνιζόμενο στον Αλυτάρχη ή στον βοηθό του. Σε περίπτωση απουσίας τους μπορεί επίσης να παραδοθεί σε κάποιον από τους Αγωνοδίκες του αγώνα.

Οδηγός: Αρ. συμ.:

Η πρόθεση ένστασης αφορά :

.....

.....

.....

.....

Ημερομηνία Ώρα

Υπογραφή

ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

Όνομα οδηγού ή εκπροσώπου :

..... Αρ συμ.

Η πρόθεση ένστασης αφορά :

.....

.....

.....

Ημερομηνία Ώρα

Υπογραφή

Όνοματεπώνυμο

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 8

ΕΝΤΥΠΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

**ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ**

**ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ**

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Αυτό το έντυπο πρέπει να παραδοθεί στον Υπεύθυνο σχέσεων με Αγωνιζόμενους ή στη Γραμματεία.

Ημέρα Αριθμός Αυτοκινήτου.....

Αυτό το έντυπο αφορά:

Αριθμός Ε.Δ..... ή Απλή διαδρομή μέχρι Σ.Ε.Χ.....

Λόγος Αναφοράς:.....

.....

.....

.....

Όνομα αναφέροντος:.....

Τίτλος Υπογραφή

Ημερομηνία Ώρα

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

.....

.....

.....

.....

Όνομα υπευθύνου

Τίτλος Υπογραφή

Ημερομηνία Ώρα

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 9**ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ 2^Ο ΣΚΕΛΟΣ (SUPER RALLY)****ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ****ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ****ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ 2^Ο ΣΚΕΛΟΣ (SUPER RALLY)**

Αυτή η αίτηση πρέπει να συμπληρωθεί από το πλήρωμα και να παραδοθεί στον Υπεύθυνο σχέσεων με αγωνιζόμενους ή στον Αλυτάρχη ή στη Γραμματεία, το αργότερο πριν τη συνεδρίαση των Αγωνοδικών που προηγείται της επανεκκίνησης του 2^{ου} σκέλους.

Σας γνωρίζω ότι σύμφωνα με το άρθρο 2.19 του Γ.Κ. Ράλλυ προτίθεμαι να επανεκκινήσω στο 2^ο Σκέλος.

Ονοματεπώνυμο οδηγού

.....

Αριθμός Συμμετοχής.....

Ημερομηνία

Ωρα

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 11**ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**ΛΟΓΟΤΥΠΟ
ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ**ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ – ΤΗΛΕΦΩΝΑ
ΦΑΞ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Αριθ. Συμμετοχής

Είμαι κάτοχος μόνιμου σένσορα χρονομέτρησης
Παρακαλούμε σημειώστε

ΝΑΙ

ΟΧΙ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (Λίστη συμμετοχών

	ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ	ΟΔΗΓΟΣ	ΣΥΝΟΔΗΓΟΣ
Όνομασία Συμμετέχοντος			
Όνομασία Σωματείου			
Επώνυμο			
Όνομα			
Ψευδώνυμο			
Ημερ. γέννησης			
Διεύθυνση			
Τηλέφωνο εργασίας			
Τηλέφωνο οικίας			
Κινητό			
Fax			
E mail			
Δελτίο Αθλητού			
Εκδούσα Αρχή			
Αριθμός διπλώματος			
Χώρα έκδοσης			
Team Manager ή Εκπρόσωπος			
Τηλέφωνο εργασίας			
Κινητό			
e-mail			

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Κατασκευαστής		Αριθ. Κυκλοφορίας	
Τύπος		C.C. κυβικά	
Ετος κατασκευής		Αριθμός πλαισίου	
Ομάδα / Κλάση		Αριθμός κινητήρα	
Αριθ. Homologation		Χρώμα	
Χώρα Καταχώρησης		Αρ. Δελτίου Ταυτότητας	

Συνέχεια.....

Παράβολο για ένα αυτοκίνητο (παρακαλούμε σημειώστε το παράβολο)

ΠΑΡΑΒ. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	Μέχρι 1600 κυβικά	Από 1600 κυβικά και πάνω
Με προαιρετική διαφήμιση		
Χωρίς προαιρ. διαφήμιση		

Δήλωση για την οποία δεν έχει καταβληθεί παράβολο θεωρείται ΑΚΥΡΗ

Εάν είστε κάτοχος μόνιμου σένσορα χρονομέτρησης πληρώνετε το παραπάνω ποσό μείον 15 €

ΠΛΗΡΩΜΗ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Στο Γραφείο του (ΟΝΟΜΑ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ) ή στον παρακάτω λογαριασμό τραπεζής

Στοιχεία τραπεζής:

Όνομα λογαριασμού:

Αριθμός λογαριασμού:

IBAN:

ΔΗΛΩΣΗ

Ο υπογράφων συμμετέχων / οδηγός / συνοδηγός του δηλωθέντος, αυτοκινήτου, στο (Όνομασία Αγώνα), δηλώνω ότι έχω πλήρη γνώση των κανόνων και κανονισμών που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ που καλύπτει και ελέγχει τους αγώνες και εγγυώμαι να σεβόμαι αυτές τις οδηγίες και τους κανονισμούς.

Με την υπογραφή μου βεβαιώνω ότι οτιδήποτε αναφέρω σ' αυτήν τη δήλωση είναι αληθές.

Η ΟΜΑΕ, Η ΕΠΑ, ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ, Η ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ, ΔΕΝ ΦΕΡΟΥΝ ΚΑΜΙΑ ΕΥΘΥΝΗ ΕΝΑΝΤΙ ΤΡΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΥΧΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΥΜΒΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.

Η ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΒΑΡΥΝΕΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΕΧΕΙ ΣΥΝΑΦΘΕΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΚΑΛΥΨΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ. ΔΗΛΩΝΩ ΑΚΟΜΗ ΟΤΙ ΓΝΩΡΙΖΩ ΟΤΙ ΤΟ ΑΘΛΗΜΑ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΚΑΙ ΟΤΙ ΕΧΩ ΠΛΗΡΗ ΓΝΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΔΟΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥΝ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΕΓΓΥΩΜΑΙ ΝΑ ΣΕΒΟΜΑΙ ΑΥΤΟΥΣ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ.»

Υπογραφή Συμμετέχοντος

Υπογραφή Οδηγού

Υπογραφή Συνοδηγού

Ημερομηνία _____

Η δήλωση πρέπει να φθάσει στη γραμματεία το αργότερο μέχρι τις (λήξη συμμετοχών), μαζί με το αποδεικτικό της πληρωμής.

ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ SERVICE (εφόσον είναι δυνατόν να δοθεί τέτοια διευκόλυνση)

Παρακαλείσθε να ενημερώσετε την οργάνωση εάν επιθυμείτε συνεχόμενο χώρο service και με ποιους αγωνιζόμενους. Επίσης και για τα μέτρα που επιθυμείτε (μήκος χ πλάτος)

ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ		Αρ. Συμμετοχής
ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ		Αρ. Συμμετοχής
ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ		Αρ. Συμμετοχής

Ο αριθ. συμμετοχής θα συμπληρωθεί από την οργάνωση

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 12**ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ					GR. / CL.	NO
0 – 1150	1150 – 1400	1400 – 1600	1600 – 2000	2000+		
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ MANUFACTURER		ΜΟΝΤΕΛΟ / ΤΥΠΟΣ MODEL / TYPE		ΧΡΩΜΑ COLOR	ΑΡ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ REGISTRY NO	
<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>	<input type="text"/>	
ΑΡ. ΔΕΛΤ. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ HOMOLOGATION FORM NO		ΑΡ. ΠΛΑΙΣΙΟΥ CHASSIS NO		ΑΡ. ΚΙΝΗΤΗΡΑ ENGINE NO		
<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		
ΚΥΒΙΣΜΟΣ CYL. CAPACITY		ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΟΥ DRIVERS LICENSE NO		ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ ΣΥΝΟΔΗΓΟΥ CODRIVERS LICENSE NO		
<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		
		FIA		FIA		
A ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ COMPETITION SIDE NUMBERS		D ΟΝΟΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ CREW NAMES				
B ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΑΓΩΝΑ EVENT PLATES		E ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ CREW NATIONAL FLAGS				
C ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ CREW IDENTITY CARD		F ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ ΟΡΓΑΝΩΤΗ OPTIONAL ADVERTISING				
G ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ HOMOLOGATION FORM		H ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ CAR TECHNICAL PASSPORT				
1 ΦΩΤΑ ΘΕΣΕΩΣ PARKING LIGHTS		16 ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SAFETY FUEL TANK	J 253.14			
2 ΦΩΤΑ ΜΕΣΑΙΑ / ΜΕΓΑΛΑ HEADLIGHTS		17 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΦΩΤΙΑ PROTECTION AGAINST FIRE	J 253.15			
3 ΦΛΑΣ TURNING SIGNAL LIGHTS		18 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ LINE PROTECTION	J 253.3			
4 ΦΩΤΑ ΦΡΕΝΩΝ (STOP) STOP LIGHTS		19 ΘΕΣΗ / ΚΑΛΥΨΗ ΜΠΑΤΑΡΙΑΣ BATTERY POSITION / COVER	J 255.5.8.3			
5 ΦΩΤΑ ΟΠΙΣΘΕΝ REVERSE LIGHTS		20 ΚΛΩΒΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ROLL BAR / CAGE	J 253.8			
6 ΦΩΤΑ ΠΙΝΑΚΙΔΑΣ PLATE LIGHTS		21 ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ SAFETY BELTS	J 253.6			
7 ΚΟΡΝΑ HORN		22 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΧΕΙΡΟΣ HANDHELD EXTINGUISHER	J 253.7.3			
8 ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ ADDITIONAL HEADLIGHTS		23 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΕΓΚΑΤΕΣΤ. INSTALLED EXTINGUISHER	J 253.7.2			
9 ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΕΣ WINDSHIELD WIPERS		24 ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΣΚΕΦΑΛΑ SEATS – HEADRESTS	J 253.16			
10 ΜΙΖΑ – ΕΚΚΙΝΗΤΗΡΑΣ STARTER	J 252.3.7	25 ΣΤΗΡΙΞΗ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ SEATS SUPPORT	J 253.16			
11 ΚΑΘΡΕΠΤΕΣ REAR VIEW MIRRORS	J 253.9	26 ΠΑΡΑΘΥΡΑ WINDOWS	J 253.11			
12 ΑΓΚΙΣΤΡΑ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ TOWING EYES	J 253.10	27 ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ ΛΑΔΙΟΥ OIL CATCH TANK	J 255.5.1.14			
13 ΛΑΣΠΩΤΗΡΕΣ MUDFLAPS	J 252.7.7	28 ΑΓΚΙΣΤΡΑ ΚΑΠΟ BONNET FASTENERS	J 253.5			
14 ΤΡΙΓΩΝΟ / ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ SAFETY TRIANGLE / 1 ST AID KIT		29 ΚΡΑΝΗ – ΡΟΥΧΙΣΜΟΣ HELMETS – CLOTHING	L III			
15 ΡΕΖΕΡΒΑ – ΕΡΓΑΛΕΙΑ SPARE WHEEL & TOOLS	J 252.7.3	OK ?		ΝΑΙ YES	ΟΧΙ NO	

ΕΠ.Α-ΤΕ-ΔΕΕ-01R

Συνέχεια.....

KIT CAR	SUPER 1600	WRC
S1 ΣΦΡΑΓΙΣΗ ΠΛΑΙΣΙΟΥ CHASSIS MARKING		
S2 ΣΦΡΑΓΙΣΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ENGINE MARKING		
S3 ΣΦΡΑΓΙΣΕΙΣ TURBO TURBO MARKINGS		
S4 ΣΦΡΑΓΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ TRANSMISSION MARKINGS		
S5 ΑΛΛΕΣ ΣΦΡΑΓΙΣΕΙΣ OTHER MARKINGS		
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		

Ο ΣΥΜΜΕΤΕΧΩΝ
THE COMPETITOR

Ο ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΦΟΡΟΣ
THE SCRUTINEER

ΕΠ.Α-ΤΕ-ΔΕΕ-01R