

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ ENDURO
2019**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ.....	3
ΑΡΘΡΟ 1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ.....	3
ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΟΛΟΓΙΑ.....	3
ΑΡΘΡΟ 3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	4
ΑΡΘΡΟ 4 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	5
ΑΡΘΡΟ 5 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ.....	5
ΑΡΘΡΟ 6 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ.....	5
ΑΡΘΡΟ 7 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ.....	7
ΑΡΘΡΟ 8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ.....	7
ΑΡΘΡΟ 9 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ).....	8
ΑΡΘΡΟ 10 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ	10
ΑΡΘΡΟ 11 ΠΟΙΝΕΣ.....	11
ΑΡΘΡΟ 12 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ.....	12
ΑΡΘΡΟ 13 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME).....	12
ΑΡΘΡΟ 14 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	13
ΑΡΘΡΟ 15 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ.....	13
ΑΡΘΡΟ 16 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ	13
ΑΡΘΡΟ 17 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ.....	14
ΑΡΘΡΟ 18 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ.....	14
ΑΡΘΡΟ 19 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ	14
ΑΡΘΡΟ 20 ΑΠΟΝΟΜΗ.....	14

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ**ΑΡΘΡΟ 1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ**

- 1.1 Ο **Αγώνας Enduro** είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ-ΟΜΑΕ. Έχει μήκος ανά Σκέλος από 10χλμ μέχρι και 250χλμ και συνολικό μήκος από 30χλμ έως 500χλμ. Η διάρκειά του πρέπει να είναι από 1 έως και 2 ημέρες. Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός). Ο αγώνας περιλαμβάνει Ειδικές Δοκιμασίες και Απλές Διαδρομές. Σε κάθε σκέλος του αγώνα πρέπει να διεξάγονται από 1 έως και 6 Ειδικές Δοκιμασίες.
Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να τηρείται ο ΚΟΚ.
- 1.2 Οι **Απλές Διαδρομές (ΑΔ)** διεξάγονται σε χωματόδρομους κακής βατότητας με καθορισμένο ιδανικό χρόνο. Οι ΑΔ μπορεί να περιλαμβάνουν τμήματα ασφάλτου με μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό το 20% των συνολικών χιλιομέτρων των απλών διαδρομών. Οι απλές διαδρομές θα γίνονται με καθορισμένο ιδανικό χρόνο.
- 1.3 Οι **Ειδικές Δοκιμασίες (ΕΔ)** είναι οροθετημένες δύσκολες διαδρομές εκτός δρόμου σε φυσικό περιβάλλον που δεν είναι απαιτείται και δεν επιτρέπεται η εκ των προτέρων ανθρώπινη παρέμβαση. Οι ΕΔ διανύονται υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από το ΣΕΧ Αφετηρίας μέχρι το ΣΕΧ Τερματισμού αυτής. Ο πραγματικός χρόνος παραμονής κάθε οχήματος μεταξύ του ΣΕΧ Αφετηρίας και του ΣΕΧ Τερματισμού κάθε ΕΔ ισοδυναμεί με το χρόνο εκτέλεσης της ΕΔ που θα χρεωθεί το κάθε όχημα ως επίδοσή του.
- 1.4 Η **Βαθμολογία** των οχημάτων προκύπτει με βάση το χρόνο που χρειάστηκαν για να διανύσουν τις ειδικές δοκιμασίες του αγώνα συν τις ποινές των απλών διαδρομών συν τις όποιες άλλες ποινές δέχθηκε το όχημα. Το όχημα με τον μικρότερο χρόνο θα είναι ο νικητής του αγώνα.
- 1.5 Τα οχήματα πρέπει να διανύσουν τη συνολική διαδρομή χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα και με μοναδική βοήθεια τη χρήση του εξοπλισμού που μεταφέρουν μαζί τους.
- 1.6 Αν ο οργανωτής θέλει, μπορεί με προηγούμενη έγκριση από την ΕΠΑ, να κάνει διαφορετική διαδρομή ή/και ειδικές δοκιμασίες, ανάλογα των ικανοτήτων των οχημάτων που λαμβάνουν μέρος. Σε τέτοια περίπτωση, πρέπει να σχεδιάσει διαφορετικό δρομοβιβλίο για κάθε διαδρομή ή/και κατηγορία οχήματος.
- 1.7 Το μήκος μιας Ειδικής Δοκιμασίας μπορεί να είναι από 300 μέτρα έως 1.000 μέτρα.
- 1.8 Η επιλογή των διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική ΜΩΤ. πέραν των 30 χιλιομέτρων. Μπορεί, όμως, ο οργανωτής να σχεδιάσει μια Απλή ή/και μία Ειδική Διαδρομή νυχτερινή με τη προϋπόθεση ότι όλα τα αυτοκίνητα θα εκκινήσουν τις διαδρομές αυτές αφού έχει πέσει το σκοτάδι. Οι οργανωτές παροτρύνονται να σχεδιάζουν διαδρομές τέτοιου επιπέδου δυσκολίας που η μέγιστη δυνατή Μ.Ω.Τ. να μην ξεπερνά τα 25 χιλιόμετρα κατά το δυνατόν.
- 1.9 Μετά από διάρκεια οδήγησης μεταξύ 12 και 20 ωρών είναι υποχρεωτική μια ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 8 ωρών.
- 1.10 Κάθε τροποποίηση που δεν συμφωνεί με τον γενικό και τεχνικό κανονισμό της ΕΠΑ-ΟΜΑΕ, πρέπει να έχει ειδική έγκριση. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις πρέπει να εμφανίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό με έντονα γράμματα (**bold**).
- 1.11 Για τους αγώνες που προσμετρούν σε θεσμό enduro, δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στα άρθρα 2, 3 και 13.

ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

- **Ενημέρωση** : Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική. Το κείμενο της ενημέρωσης που αφορά την ασφάλεια πρέπει να δοθεί γραπτά και ενυπόγραφα και να αναρτηθεί στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.
- **Δρομοβιβλίο (Road Book)**: Βιβλίο της διαδρομής όπου περιγράφεται λεπτομερώς η διαδρομή του αγώνα με σχήματα ή και χάρτες.
- **Σκέλος (ΣΚ)**: Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών για όλα τα πληρώματα.
- **Ζώνη Πλοήγησης (ΖΠ)**: Ζώνη της οποίας η διαδρομή δεν μπορεί να προσδιοριστεί ακριβώς, που θα διανυθεί με ή χωρίς (πλήρες ή μερικό) δρομοβιβλίο και με ή χωρίς χάρτη. Σταθμοί ελέγχου διέλευσης, τοποθετημένοι με ακρίβεια στη διαδρομή, που θα αναγνωρίζονται εύκολα με τη χρήση ειδικών πινακίδων ή ειδικών εργαλείων, θα εμφανίζονται με τρόπο γεωγραφικό (πλάτος - μήκος), χαρτογραφικό (συντεταγμένες) ή παραστατικό (χιλιόμετρα και σχεδιαγράμματα), στο δρομοβιβλίο και / ή στον χάρτη.

- **Πραγματικός Χρόνος:** Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει μια διαδρομή.
- **Ιδανικός Χρόνος:** Συγκεκριμένος χρόνος μέσα στον οποίο πρέπει οι αγωνιζόμενοι να καλύψουν το κάθε Σκέλος ή Τμήμα Διαδρομής κατά τη διάρκεια του αγώνα.
- **Νεκρός Χρόνος:** Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα διακόπτουν τον αγώνα με εντολή του αλυτάρχη του αγώνα.
- **Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Καθυστέρησης:** Χρόνος μεγαλύτερος από τον ιδανικό που έχει καθοριστεί για κάθε Σκέλος ή Τμήμα Διαδρομής του αγώνα. Σε κάθε πλήρωμα που θα υπερβεί αυτόν τον χρόνο θα επιβληθεί ποινή. Τη στιγμή που ξεπερνιέται ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης ο σταθμός θεωρείται κλειστός για τον συγκεκριμένο αγωνιζόμενο.
- **Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Ειδικής δοκιμασίας:** Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε όχημα για την ολοκλήρωση κάθε Ειδικής δοκιμασίας του αγώνα.
- **Δελτίο Πληροφοριών :** Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Ειδικού Κανονισμού του αγώνα και που χρησιμεύει για να τον τροποποιήσει, συμπληρώσει ή αποσαφηνίσει. Αυτά τα δελτία είναι χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα, από τον οργανωτή.
Τα πληρώματα πρέπει να πιστοποιούν με την υπογραφή τους ότι έλαβαν γνώση του περιεχομένου. Κάθε δελτίο πληροφοριών πρέπει να είναι γραπτό και να αναρτάται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.
- **Βιβλιάριο Χρονομέτρησης - (Καρνέ) :** Βιβλιάριο ή κάρτα χρονομέτρησης που χρησιμεύει για την αναγραφή των πραγματικών χρόνων και την, κατά χρονολογική σειρά, σφράγιση των διαφόρων Σταθμών Ελέγχου (ΣΕΔ) που προβλέπονται στη διαδρομή.
- **Ανασυσκρότηση:** Προγραμματισμένη από τους οργανωτές παύση του αγώνα αφ' ενός για να τηρηθεί το θεωρητικό ωράριο του αγώνα και αφ' ετέρου για την ανασύνταξη των πληρωμάτων που συνεχίζουν τον αγώνα. Η χρονική διάρκεια αυτής της παύσης μπορεί να διαφέρει από πλήρωμα σε πλήρωμα.
- **Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Ferme):** Χώρος στον οποίο απαγορεύονται βοήθεια, επισκευές, ανεφοδιασμός ή άλλες επεμβάσεις στα οχήματα εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται συγκεκριμένα στον παρόντα Κανονισμό.
- **Καθορισμένη Ποινή:** Η καθορισμένη ποινή έχει καθιερωθεί για να αντικαταστήσει ορισμένες ποινές που οδηγούν στον αποκλεισμό ή στη θέση εκτός αγώνος για τη μη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού στους Αγώνες Enduro. Επιτρέπει στον αγωνιζόμενο που του έχει επιβληθεί η ποινή να συνεχίσει τον αγώνα σε κανονικές αγωνιστικές συνθήκες, αν και του έχουν επιβληθεί σοβαρές ποινές. Η καθορισμένη ποινή εκφράζεται σε χρόνο ο οποίος προστίθεται, στις ποινές που μπορεί να έχει ήδη συγκεντρώσει ο αγωνιζόμενος, σε ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στον Γενικό ή Συμπληρωματικό Κανονισμό.
Η καθορισμένη ποινή ορίζεται από τους οργανωτές και μπορεί να διαφέρει για κάθε διαδρομή, τμήμα διαδρομής ή σταθμό ελέγχου διέλευσης και η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τη μορφή και δυσκολία κάθε ενός από αυτά.
- **Αποκλεισμός:** Η ποινή του αποκλεισμού από τον αγώνα επιβάλλεται, μετά από απόφαση των Αγωνοδίκων και του Αλυτάρχη, για σοβαρή παράβαση των κανονισμών. Η ποινή αυτή μπορεί να προβλέπεται από τον Κανονισμό για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους Αγωνοδίκους μέσα στον κύκλο των εξουσιών τους.

ΑΡΘΡΟ 3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας Enduro διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό (ΕΑΚ)
 - Τις εγκυκλίους της ΕΠΑ
 - Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό και τα Παραρτήματά του
 - Τον τεχνικό κανονισμό αγώνων εκτός δρόμου
 - Τον Τεχνικό Κανονισμό endure και τα Παραρτήματά του
 - Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα
- 3.1** Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για την τήρηση των κανονισμών σε ολόκληρη τη διάρκειά του αγώνα.
- 3.2** Κάθε τροποποίηση ή πρόσθετη πληροφόρηση θα ανακοινώνεται με χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα δελτία πληροφοριών που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του συμπληρωματικού Κανονισμού και θα αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων. Επίσης θα γνωστοποιούνται απ' ευθείας στα πληρώματα με ενυπόγραφη γνώση.
- 3.3** Επιπλήξεις, πρόστιμα ή ποινές, θα επιβάλλονται για παραβάσεις που δεν άπτονται άμεσα της διεξαγωγής του αγώνα και συνεπώς δεν επηρεάζουν τα αποτελέσματα του (π.χ. καθυστέρηση παρουσίασης στον έλεγχο εξακρίβωσης κλπ).

ΑΡΘΡΟ 4 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

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

4.2 ΓΕΝΙΚΑ

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

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

4.2.3 Να έχουν έναν ιμάντα μήκους δύο μέτρων για να συνδέουν το συρματόσχοινο του εργάτη σε κορμούς δέντρων και έναν ιμάντα μήκους 5 ή περισσοτέρων μέτρων, ελάχιστου ορίου θραύσης 8 τόνων. Για το κάθε ιμάντα θα πρέπει να υπάρχουν και τα αντίστοιχα ναυτικά κλειδιά.

4.2.4 Κράνος εγκεκριμένου τύπου και για τα δύο μέλη του πληρώματος σύμφωνα με την εγκύκλιο 14/2017.

4.3 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Τα ελαστικά πρέπει να είναι εγκεκριμένα για χρήση δρόμου.

4.4 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

4.4.1 Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ενός τουλάχιστον κινητού τηλεφώνου σε κάθε όχημα.

Προτείνεται να υπάρχουν τουλάχιστον δύο, διαφορετικών δικτύων, κινητά τηλέφωνα ανά όχημα.

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

4.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Τα αυτοκίνητα εντάσσονται σε Κατηγορίες όπως αυτές ορίζονται στον Τεχνικό Κανονισμό.

Αναλυτικά:

TZ1 σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό TZ1 της ΟΜΑΕ.

SSV σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό SSV της ΟΜΑΕ.

NORMAL και OPEN σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό ENDURO της ΟΜΑΕ.

Για να μετρήσει μια κατηγορία θα πρέπει να εκκινήσουν τουλάχιστον 5 αυτοκίνητα.

ΑΡΘΡΟ 5 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

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

5.2 Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών και το οποίο δεν εκτίει ποινή αργίας ή έκπτωσης ή άλλη ποινή η οποία μπορεί να του έχει επιβληθεί από τα αρμόδια πειθαρχικά όργανα της ΕΘΕΑ. Τα δελτία αθλητή είναι υποχρεωτικά για όλα τα μέλη του πληρώματος. Όποιος δεν είναι κάτοχος δελτίου αθλητή ετήσιας διάρκειας, μπορεί να εκδώσει δελτίο μιας ημέρας στη Γραμματεία του αγώνα κατά τον Διοικητικό Έλεγχο προσκομίζοντας το δίπλωμα οδήγησης.

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

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

ΑΡΘΡΟ 6 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

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

— Το πλήρες όνομα, τη διεύθυνση, τον αριθμό δελτίου αθλητή και τον αριθμό άδειας οδήγησης, κάθε μέλους του πληρώματος.

— Τα χαρακτηριστικά του οχήματος

6.2 Με την υπογραφή της δήλωσης συμμετοχής, τόσο ο συμμετέχων όσο και τα μέλη του πληρώματος, αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποδέχονται τις αθλητικές διαδικασίες που προβλέπει ο Εθνικός

Αθλητικός Κώδικας, ο παρών Γενικός Κανονισμός και ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα. Καμία διόρθωση ή προσθήκη δεν επιτρέπεται να γίνει στη δήλωση συμμετοχής εκτός εάν προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό.

6.3 Στη δήλωση συμμετοχής πρέπει να αναφέρεται και το παρακάτω κείμενο:

«Η αστική ευθύνη των εμπλεκόμενων με την οργάνωση και διεξαγωγή του αγώνα φυσικών και νομικών προσώπων, όπως ΟΜΑΕ, ΕΠΑ, Αθλητικό Σωματείο, Οργανωτική Επιτροπή, Στελέχη, καθώς και οδηγοί του αγώνα, καλύπτεται από ασφαλιστική εταιρεία με βάση ασφαλιστική σύμβαση που έχει συναφθεί και ισχύει μεταξύ της ΟΜΑΕ και της εκάστοτε ασφαλιστικής εταιρείας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμβάσεως αυτής και της Ελληνικής Νομοθεσίας. Οποιαδήποτε άλλη ευθύνη των παραπάνω προσώπων κρίνεται με βάση την Ελληνική Νομοθεσία και τους ισχύοντες κανονισμούς στους οποίους προβλέπονται οι αρμοδιότητες και η ευθύνη του καθενός. Δηλώνω ακόμη ότι γνωρίζω ότι το άθλημα που συμμετέχω είναι επικίνδυνο και ότι έχω πλήρη γνώση των κανόνων και κανονισμών που έχουν εκδοθεί από την ΕΠΑ που καλύπτουν και ελέγχουν του αγώνες και εγγυώμαι να σέβομαι αυτούς τους κανόνες και κανονισμούς.»

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

6.5 Ο πίνακας των συμμετεχόντων πρέπει να αποστέλλεται στην ΕΠΑ-ΟΜΑΕ στον χρόνο που αναφέρει η σχετική εγκύκλιός της.

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

6.7 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα:

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

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

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

Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:

- δελτία αθλητών
- άδειες οδήγησης
- πιστοποιητικό ιδιοκτησίας του οχήματος
- διάφορες εξουσιοδοτήσεις
- ασφάλεια οχήματος

Θα γίνει εξακρίβωση:

- της ταυτότητας του πληρώματος.
- των στοιχείων του οχήματος βάσει των επίσημων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ.

Στην περίπτωση οχήματος με συμβατικούς αριθμούς που είναι ιδιοκτησίας διαφορετικής από τον συμμετέχοντα είναι απαραίτητη η παρουσίαση έγγραφης εξουσιοδότησης του ιδιοκτήτη για τη χρησιμοποίηση του οχήματος.

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

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

- 6.11** Συμπληρωματικοί έλεγχοι μπορούν να γίνουν τόσο στα μέλη του πληρώματος όσο και στο όχημα σ' οποιαδήποτε στιγμή στη διάρκεια του αγώνα. Ο διαγωνιζόμενος είναι υπεύθυνος ώστε το όχημα του να είναι σύμφωνο με τις τεχνικές προδιαγραφές σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Η παρουσίαση του οχήματος στον αρχικό τεχνικό έλεγχο θεωρείται σαν σιωπηρή δήλωση ότι το όχημα είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς.
- 6.12** Η μη προσέλευση στο χώρο του αρχικού τεχνικού ελέγχου εξακρίβωσης και η μη παρουσίαση του αυτοκινήτου στον εντεταλμένο Τεχνικό Έφορο συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα και τη μη επιστροφή του παράβολου συμμετοχής.

ΑΡΘΡΟ 7 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

- 7.1** Η Οργανωτική Επιτροπή θα εφοδιάσει κάθε πλήρωμα με τουλάχιστον δύο αριθμούς συμμετοχής.
- 7.2** Οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένοι στις δύο πλευρές του οχήματος σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.
- 7.3** Οι πινακίδες θα περιλαμβάνουν τον αριθμό συμμετοχής, την ονομασία του αγώνα και πιθανόν τους χορηγούς της οργάνωσης.
Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καλύψουν ολικώς ή μερικώς τις πινακίδες νομίμου κυκλοφορίας του οχήματος.
- 7.4** Σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα η έλλειψη ή η μη σωστή τοποθέτηση ενός αριθμού συμμετοχής, θα επιφέρει ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.
- 7.5** Σε περίπτωση που η διάρκεια του αγώνα είναι μεγαλύτερη της μιας ημέρας, στο τέλος κάθε ημέρας η οργάνωση θα μπορεί να παρέχει στα πληρώματα τη δυνατότητα για αλλαγή φθαρμένων πινακίδων.
- 7.6** Σε περίπτωση που ο οργανωτής θέλει, μπορεί να παρέχει μέχρι και 4 αριθμούς συμμετοχής που θα τοποθετούνται εμπρός, στις δύο πλευρές του οχήματος και πίσω.

ΑΡΘΡΟ 8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

- 8.1** Οι αγωνιζόμενοι υποχρεούνται να υπακούν στις οδηγίες και τις εντολές των διοργανωτών και των κριτών κατά τη διάρκεια του αγώνα.
Στην περίπτωση που ένα πλήρωμα αποφασίσει να εγκαταλείψει πρέπει να πληροφορήσει τους διοργανωτές - κριτές το συντομότερο δυνατό.
Αν ένα όχημα κινείται ταχύτερα από ένα άλλο, το αργότερο όχημα υποχρεούται να επιτρέψει στο γρηγορότερο να προσπεράσει, αν και όποτε ο δρόμος το επιτρέψει.
Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να υπακούν στις οδηγίες και εντολές που θα ανακοινώνονται κατά τη διάρκεια του αγώνα σε ειδικές καταστάσεις.
Οι αγωνιζόμενοι δεν επιτρέπεται να καταναλώνουν αλκοόλ κατά τη διάρκεια του αγώνα.
- 8.2** Οι αγωνιζόμενοι πρέπει, να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας κατά τη διάρκεια χρήσης του βαρούλκου (εργάτη), οι οποίοι περιλαμβάνονται στα εγχειρίδια.
- 8.2.1** Η οργάνωση είναι υπεύθυνη για τη δημιουργία και εκκένωση της περιοχής ασφάλειας από τους θεατές κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη. Τα πληρώματα, παρ' όλα αυτά, πρέπει να φροντίζουν και αυτοί για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.
- 8.2.2** Επιβάλλεται η χρήση ιμάντα για προστασία του δέντρου όταν δένεται ο εργάτης (είτε πρόκειται για σχοινί είτε για συρματόσχοινο), επί ποινή 10 λεπτών την πρώτη φορά, 20 λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.2.3** Επιβάλλεται η τήρηση απόστασης ασφαλείας από το συρματόσχοινο / σχοινί κατά την διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.2.4** Επιβάλλεται η τοποθέτηση ειδικής κουβέρτας - πατάκι επάνω στο συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα. Στην περίπτωση που δε χρησιμοποιείται συρματόσχοινο αλλά σχοινί δεν είναι απαραίτητη η χρήση ειδικής κουβέρτας.
- 8.2.5** Το συρματόσχοινο / σχοινί του εργάτη θα πρέπει πάντα να είναι μαζεμένο σε όλο το μήκος του στο τύμπανο πριν την εκκίνηση του οχήματος στην αρχή κάθε ειδικής δοκιμασίας και κάθε φορά που το όχημα κινείται μέσα στις δοκιμασίες χωρίς τη χρήση του εργάτη. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.2.6** Το δέσιμο του εργάτη σε κολώνα δικτύου (ΟΤΕ – ΔΕΗ κλπ.) απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.
- 8.2.7** Κοπή δέντρου απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.

- 8.3** Η συνεργασία μεταξύ των πληρωμάτων στα πλαίσια του «ευ αγωνίζεσθε» είναι επιθυμητή τόσο σε περίπτωση ατυχήματος ή κινδύνου όσο και σε περίπτωση παρακώλυσης της κυκλοφορίας.
- 8.4** Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει να τηρούν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. Τα αρμόδια όργανα που θα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιον αγωνιζόμενο (αστυνομία, στελέχη ή εντεταλμένα άτομα κριτές γεγονότων) πρέπει να του το γνωστοποιήσουν το συντομότερο δυνατόν. Σε περίπτωση όμως που αποφασίσουν να μην σταματήσουν τον οδηγό ή δεν μπορούν, τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό ποινές, με την προϋπόθεση ότι:
- α.** Η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων της ημέρας που έγινε η παράβαση.
 - β.** Το πρακτικό θα είναι αρκετά λεπτομερές ώστε να πιστοποιείται απόλυτα η ταυτότητα του συμμετέχοντα που έκανε την παράβαση και να καθορίζεται ακριβώς ο τόπος και ο χρόνος αυτής.
 - γ.** Το γεγονός δεν θα επιδέχεται αμφισβητήσεις.
- 8.5** Οι αγωνιζόμενοι που θα συναντήσουν άλλα αγωνιζόμενα αυτοκίνητα ακινητοποιημένα από βλάβες ή άλλες αιτίες οφείλουν να ενημερώσουν αμέσως τον Αλυτάρχη μέσω των κριτών της Οργάνωσης που βρίσκονται κατά μήκος της διαδρομής.
- 8.6** Για να επιτευχθεί σωστή κάλυψη «ασφάλειας του αγώνα» οι αγωνιζόμενοι που εγκαταλείπουν τη διαδρομή λόγω τεχνικών προβλημάτων ή άλλων λόγων, είναι υποχρεωμένοι να πληροφορήσουν αμέσως την Οργάνωση με κάθε δυνατό μέσον επικοινωνίας (τηλέφωνο, ασύρματο, άλλους αγωνιζόμενους) και να παραδώσουν το Βιβλιάριο Χρονομέτρησης (καρνέ) σε εντεταλμένο άτομο της Οργάνωσης.
- 8.7** Κατά τη διεξαγωγή του αγώνα, αν χρειαστεί, θα υπάρχει και Νεκρός Χρόνος. Θα δίνεται από τον κριτή ή τον Αλυτάρχη για ειδικές περιπτώσεις ασφαλείας, κινδύνου κλεισίματος διαδρομής και γενικά δυσλειτουργίας του αγώνα και κατά τον οποίο η δραστηριότητα του πληρώματος ή του αγώνα διακόπτεται και ο χρόνος αυτός δεν θα μετράει. Θα γράφεται στο καρνέ ο χρόνος έναρξης και λήξης του νεκρού χρόνου από τον κριτή. Κατά τη διάρκεια του Νεκρού Χρόνου τα οχήματα βρίσκονται υπό καθεστώς Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Fermé).
- 8.8** Οι επισκευές επιτρέπονται σε όλα τα τμήματα του αγώνα, πλην των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης και των περιορισμών στις Ειδικές Δοκιμασίες με τα μέσα που διαθέτει το όχημα.
- 8.9** Τη διαδρομή του αγώνα θα πρέπει να κλείνει ουραγός που θα ξεκινήσει αμέσως μετά το τελευταίο όχημα.
- 8.10** **Αναφορά Ατυχήματος:** Εάν κάποιος οδηγός, εμπλακεί σε ατύχημα, στο οποίο τραυματίστηκε κάποιος θεατής, ο οδηγός αυτός πρέπει να το αναφέρει στον επόμενο ΣΕΔ – ΣΕΧ ή ενδιάμεσο που αναφέρεται στο δρομοβιβλίο. Εάν παραλείψει να το αναφέρει ο Αλυτάρχης μπορεί να επιβάλλει στο υπεύθυνο πλήρωμα, ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

ΑΡΘΡΟ 9 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ)

- 9.1** Σε κάθε πλήρωμα παραδίδεται κατά την εκκίνηση ένα βιβλιάριο χρονομετρήσεων (καρνέ) και ελέγχου διέλευσης. Κάθε πλήρωμα είναι το μόνο υπεύθυνο για το βιβλιάριό του και η απώλεια του επιφέρει αυτόματα ποινή αποκλεισμού. Κάθε αλλαγή ή τροποποίηση που θα εμφανιστεί στο καρνέ θα επιφέρει τον αποκλεισμό από τον αγώνα εκτός και εάν έχει γραπτή θεώρηση από τον υπεύθυνο κριτή. Η παρουσίαση του καρνέ σε όλους τους σταθμούς και η ακρίβεια των εγγραφών είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος. Μόνο οι χρονομέτρες είναι εξουσιοδοτημένοι να γράψουν τον χρόνο στο βιβλιάριο ιδιοχείρως ή μέσω εκτυπωτικού μηχανισμού.
- 9.2** Το πλήρωμα είναι υπεύθυνο για τις εγγραφές στο βιβλιάριό του και του επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές σε περίπτωση έλλειψης σφραγίδας ή εγγραφής. Τα πλήρωμα είναι υποχρεωμένα να σφραγίσουν το καρνέ τους σε όλους τους σταθμούς ελέγχου που αναγράφονται σ' αυτό και με την καθορισμένη σειρά. Το πλήρωμα που θα εμφανίσει το καρνέ του σε σταθμό χωρίς το όχημα του θα αποκλειστεί από τον αγώνα.
- 9.3** Οι σταθμοί ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ) επισημαίνονται με τις πινακίδες που καθορίζονται από το Γενικό Κανονισμό RALLY: Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με προειδοποιητική πινακίδα με κίτρινο φόντο. Σε απόσταση 25 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με πινακίδα με κόκκινο φόντο. Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 25 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με πινακίδα με μπλε φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές. Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπλε με 3 πλάγιες μαύρες γραμμές) θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Fermé). Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στην παραπάνω περιοχή δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθεί ο απαραίτητος έλεγχος. Απαγορεύεται αυστηρά η είσοδος και έξοδος του οχήματος σε σταθμό ελέγχου με φορά διαφορετική από αυτήν του αγώνα, καθώς και η επανείσοδος του οχήματος από την περιοχή

- σταθμού ελέγχου, εφόσον το βιβλιάριο του αγώνα ήδη σφραγίστηκε στον σταθμό αυτό. Για κάθε παράβαση εφαρμόζονται οι ποινές του άρθρου 13.
- 9.4** Ο ιδανικός χρόνος σφράγισης είναι αποκλειστική ευθύνη των πληρωμάτων, στα οποία όμως επιτρέπεται να συμβουλευθούν το επίσημο χρονόμετρο που βρίσκεται στο τραπέζι του αρμοδίου εφόρου.
- 9.5** Όλοι οι σταθμοί ελέγχου θα αρχίσουν να λειτουργούν 60 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου οχήματος. Εκτός εάν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά, θα κλείσουν 30 λεπτά μετά τον ιδανικό χρόνο του τελευταίου διαγωνιζομένου οχήματος, πλέον του ορίου θέσης εκτός αγώνα, ή, όταν ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα προβλέπει την επιβολή προκαθορισμένης ποινής, οι ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού των διαδρομών θα κλείσουν σε χρόνο που θα υπολογισθεί λαμβανομένων υπόψη του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου(ων) πριν από αυτό τον σταθμό για τον τελευταίο καταταγμένο διαγωνιζόμενο. Ο χρόνος θέσης εκτός αγώνος ή μία ή περισσότερες μέγιστες επιτρεπτές καθυστερήσεις που καθορίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, μπορεί να τροποποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, από τον Αλυτάρχη. Οι ενδιαφερόμενοι αγωνιζόμενοι θα πληροφορηθούν αυτήν την απόφαση το δυνατόν συντομότερα. Ο αποκλεισμός ενός αγωνιζόμενου ή η επιβολή της "καθορισμένης ποινής" για υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης ανακοινώνεται μόνο στο τέλος ενός Σκέλους.
- 9.6** Οι αγωνιζόμενοι, επί ποινή που μπορεί να φθάσει και μέχρι τον αποκλεισμό, πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του εντεταλμένου εφόρου ή του βοηθού του οποιουδήποτε σταθμού ελέγχου.
- 9.7** Στους σταθμούς ελέγχου χρόνου ο χρονομέτρης θα γράψει στο καρνέ τον χρόνο άφιξης που αντιστοιχεί στην ακριβή ώρα που μέλος του πληρώματος παραδίνει το βιβλιάριο στον κριτή. Ο χρόνος θα αναγράφεται στο καρνέ μόνο εάν το όχημα με όλα τα μέλη του πληρώματος βρίσκεται σε άμεση ορατή επαφή με το τραπέζι του σταθμού.
- 9.8** Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει από τη στιγμή που το όχημα περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ (πινακίδα με κίτρινο φόντο).
- 9.9** Μεταξύ της πινακίδας εισόδου της περιοχής και του σταθμού απαγορεύεται στα πληρώματα να σταματήσουν ή να κινούνται αφύσικα αργά.
- 9.10** Η ιδανική ώρα σφράγισης κάθε οχήματος είναι αυτή που προκύπτει προσθέτοντας τον συγκεκριμένο ιδανικό χρόνο κάλυψης της επί μέρους διαδρομής στην ώρα εκκίνησης αυτής της διαδρομής. Οι χρόνοι αυτοί εκφράζονται με ακρίβεια λεπτού και αναφέρονται από 00:01 σε 24:00.
- 9.11** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή προάφιξης εφόσον η ώρα εισόδου του οχήματος στην περιοχή του σταθμού αντιστοιχεί στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης ή του προηγούμενου λεπτού.
- 9.12** Το πλήρωμα δεν παίρνει ποινή καθυστέρησης εφόσον η ώρα παράδοσης του βιβλιαρίου χρονομετρήσεων στον έφορο του σταθμού ελέγχου ανταποκρίνεται στην εξέλιξη (τη διάρκεια) του ιδανικού λεπτού σφράγισης.
- 9.13** Ένα πλήρωμα που πρέπει να περάσει από τον σταθμό ελέγχου στις 18.58' θεωρείται ότι έφθασε εγκαίρως αν η σφράγιση έγινε μεταξύ 18.58'.00" και 18.58'.59". Αυτό το πλήρωμα μπορεί να μπει στην περιοχή του σταθμού ελέγχου χρόνου από τις 18:57:01 και μετά.
- 9.14** Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει τις ποινές του άρθρου 11.
- 9.15** Η προάφιξη στους σταθμούς ανασυγκρότησης του τέλους κάθε σκέλους επιτρέπεται και δεν επιφέρει ποινή. Όσον αφορά το ΣΕΧ του τερματισμού του αγώνα ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να αναφέρει αν επιτρέπεται ή όχι η προάφιξη.
- 9.16** Στη περίπτωση που μετά το τέλος μιας Απλής Διαδρομής ακολουθεί Ειδική Δοκιμασία τότε:
- 9.16.1 Το ΣΕΧ τερματισμού της απλής και το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής ενοποιούνται σε ένα. Το ΣΕΧ τερματισμού της Ειδικής και το ΣΕΧ εκκίνησης της επόμενης Απλής ενοποιούνται σε ένα.
- 9.16.2 Μετά το ΣΕΧ εκκίνησης της Ειδικής και σε απόσταση 30 έως 150 μέτρων υπάρχει η Αφετηρία της Ειδικής που σημαίνεται με πινακίδα σημαίας εκκίνησης, **υποχρεωτική**.
- 9.16.3 Πριν το ΣΕΧ τερματισμού υπάρχουν δύο πινακίδες. Μία πινακίδα με κόκκινη καρδ σημαία που είναι το σημείο Τερματισμού της Ειδικής, **υποχρεωτική** και 10 μέτρα μετά αυτήν πινακίδα STOP, όπου σταματούν τα αυτοκίνητα για να γραφούν στα καρνέ οι χρόνοι της Ειδικής, **προαιρετική**. Η πινακίδα STOP τοποθετείται πριν την κίτρινη προειδοποιητική πινακίδα του ΣΕΧ.

- 9.16.4 Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της Απλής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφετηρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρνέ τους στο κριτή για να πάρουν εκκίνηση, μόλις κληθούν από αυτόν, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10.
- 9.16.5 Και τα ενοπονημένα ΣΕΧ καθώς και ο χώρος και ο χρόνος ανάμεσα στο ΣΕΧ Αφετηρίας και στην Αφετηρία της Ειδικής και ανάμεσα στον Τερματισμό και στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Fermé) όπου απαγορεύεται η βοήθεια, οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός.
- 9.17** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) θα σημειώνονται με τις παρακάτω πινακίδες:
Κίτρινη πινακίδα με σφραγίδα (αρχή περιοχής), προαιρετική. Σε απόσταση 25m περίπου από την κίτρινη πινακίδα, πινακίδα κόκκινη με σφραγίδα (σταθμός διέλευσης), **υποχρεωτική**. Τέλος, σε απόσταση 25 m θα βρίσκεται η μπλε πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές (τέλος περιοχής), προαιρετική.
- 9.18** Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) είναι άγνωστοι και δε σημειώνονται στο road book.
- 9.19** Η ζώνη εκκίνησης - τερματισμού σηματοδοτείται με ταμπέλες που αναγράφουν «ΕΚΚΙΝΗΣΗ» - «ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ».
- 9.20** Οι ζώνες εκκίνησης - τερματισμού θεωρούνται χώροι Επιτηρούμενης Στάθμευσης (Parc Fermé).
- 9.21** Για τη περίπτωση σκασμένου ελαστικού δίνεται από τον κριτή επιπλέον, από τους προβλεπόμενους, χρόνος 10 λεπτών για την εκκίνηση από το ΣΕΧ ή την Αφετηρία Ειδικής.

ΑΡΘΡΟ 10 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

- 10.1** Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής δοκιμασίας θεωρείται ο χρόνος από την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική, μέχρι την στιγμή που το αυτοκίνητο θα περάσει από το σημείο χρονομέτρησης (Flying) της Ειδικής δοκιμασίας. Ο χρόνος θα μετριέται με ακρίβεια δευτερολέπτου.
- 10.2** Σαν σειρά εκκίνησης της ειδικής δοκιμασίας ορίζεται η σειρά άφιξης του οχήματος στο ΣΕΧ τερματισμού της προηγούμενης απλής. Τα πληρώματα παίρνουν τερματισμό της Απλής, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και κατευθύνονται άμεσα στην Αφετηρία της Ειδικής, όπου παραδίδουν το καρνέ τους στο κριτή. Το πλήρωμα που έχασε τη σειρά του πρέπει να δηλώσει στον κριτή ότι θέλει να ξεκινήσει και ο κριτής το βάζει στην επόμενη σειρά. Το πλήρωμα παίρνει ποινή για κάθε σειρά που χάνεται σύμφωνα με το άρθρο 11.3.
- 10.3** Η είσοδος κάθε οχήματος στην Ειδική δοκιμασία γίνεται αφού ελευθερωθεί η διαδρομή από το προηγούμενο όχημα.
- 10.4** Ο κριτής της αφετηρίας ενημερώνει το πλήρωμα για το 1 λεπτό, τα 30 δευτερόλεπτα και προσμετρά τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα που σημαίνουν την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική δοκιμασία. Το αυτοκίνητο υποχρεούται να μπει στην ειδική δοκιμασία μέσα στα επόμενα 60 δευτερόλεπτα. Αν δεν μπορέσει να το κάνει θεωρείται ότι δεν πήρε εκκίνηση και χάνει τη σειρά του με την ανάλογη ποινή. Του δίνεται από το κριτή 10 λεπτά χρόνος για να πάρει νέα εκκίνηση και αν δεν τα καταφέρει θεωρείται ότι παρέκαμψε την Ειδική δοκιμασία με την ανάλογη ποινή.
- 10.5** Για να θεωρηθεί εκκίνηση αυτοκινήτου θα πρέπει οι πίσω τροχοί να μπουν στο πρώτο δύσκολο σημείο της ειδικής. Το σημείο αυτό προσδιορίζεται από την οργάνωση με πάσσαλο.
- 10.6** Σε όλες τις Ειδικές Δοκιμασίες υπάρχει δρόμος παράκαμψης που οριοθετείται με συμπληρωματικό road book που δίνεται από το ΣΕΧ Αφετηρίας της Ειδικής. Αν ένα πλήρωμα θέλει να παρακάμψει την Ειδική δοκιμασία, όταν έρθει η σειρά του να εκκινήσει την Ειδική δοκιμασία το δηλώνει στο κριτή της Αφετηρίας ο οποίος γράφει το χρόνο εκκίνησης της παράκαμψης και δίνει το συμπληρωματικό road book. Κάθε αυτοκίνητο έχει Χρόνο Παράκαμψης, που αναφέρεται στο road book, για να φτάσει από το ΣΕΧ Αφετηρίας στο ΣΕΧ Τερματισμού της Ειδικής που παρακάμπτει.
- 10.7** Για κάθε Ε.Δ. θα υπάρχει συγκεκριμένος ιδανικός χρόνος τέλεσης, ο οποίος και θα αναφέρεται στο road book. Αν το πλήρωμα ξεπεράσει το χρόνο αυτό θεωρείται ότι εγκατέλειψε την Ε.Δ. και χρεώνεται με ποινή εγκατάλειψης. Πρέπει δε να εγκαταλείψει τη διαδρομή το συντομότερο δυνατόν, με τη βοήθεια και της οργάνωσης αν χρειάζεται, από το σημείο που θα υποδείξει ο κριτής. Από τη στιγμή που θα βγει από την Ειδική πρέπει εντός του χρόνου παράκαμψης της Ειδικής δοκιμασίας (παρ. 10.6) να πάρει εκκίνηση της επόμενης διαδρομής.
- 10.8** Επιτρέπεται η αναγνώριση της Ειδικής Δοκιμασίας από τα πληρώματα εφ' όσον είναι δυνατός ο έλεγχος, εκτός αν δεν το επιτρέψει ο κριτής για λόγους ασφαλείας. Αυτή μπορεί να γίνει μόνο πεζή και μέσα στο χρόνο που έχουν στη διάθεσή τους. Δίνεται επιπλέον χρόνος 10 λεπτών για την αναγνώριση της ειδικής, μόνο για το πρώτο πλήρωμα.
- 10.8.1 Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ιμάντων, σημείων πρόσδεσης και όποιας άλλης βοήθειας κατά την αναγνώριση.
- 10.8.2 Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της δοκιμασίας κατά την αναγνώριση.

- 10.8.3 Δεν επιτρέπεται η παρακώλυση της προσπάθειας άλλων πληρωμάτων κατά τη αναγνώριση. Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία
- 10.9** Κάποιες από τις Ε.Δ. προσδιορίζονται από πασσάλους ή/και κορδέλες που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Δύο αντικριστοί πάσσαλοι (ένας αριστερά και ένας δεξιά, στην ίδια ευθεία ή διαγώνια) δημιουργούν μια πόρτα. Ένα αυτοκίνητο που βγει έξω από τους πασσάλους / κορδέλες είναι εκτός διαδρομής και χρεώνεται με την ανάλογη ποινή (εκτός διαδρομής θεωρείται ένα όχημα του οποίου έστω και ένας από τους δύο εσωτερικούς τροχούς πέρασε έξω από το όριο).
- 10.10** Το πλήρωμα έχει το δικαίωμα να εξέλθει του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας. Δεν επιτρέπεται όμως να κινείται το αυτοκίνητο με όποια έννοια χωρίς να επιβαίνει σε αυτό κάποιο μέλος του πληρώματος, επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.
- 10.11** Το πλήρωμα για να πάρει χρόνο τερματισμού της ειδικής θα πρέπει και τα δύο μέλη του να είναι στη θέση τους, φορώντας τα κράνη τους, δεμένα με την ζώνη τους και με όσα υλικά χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ειδικής δοκιμασίας. Η νοητή γραμμή τερματισμού θα πρέπει να βρίσκεται σε σχετικά επίπεδο σημείο και καλής βατότητας, τουλάχιστον 20 μέτρα μετά από το τελευταίο δύσκολο πέρασμα. Ο συνοδηγός θα πρέπει να μπαίνει στο αυτοκίνητο πριν τη γραμμή τερματισμού, να δένει τη ζώνη του και μετά να συνεχίζει το αυτοκίνητο την πορεία του περνώντας τη γραμμή τερματισμού.
- 10.12** Τα αυτοκίνητα μετά το Τερματισμό της Ειδικής (πινακίδα με κόκκινη καρδ σημαία) σταματούν στο STOP, αν υπάρχει, για να γραφεί ο χρόνος τους στα καρτέ από τον κριτή. Ο χρόνος αυτός, προστιθέμενος στο επόμενο ακέραιο λεπτό του χρόνου τερματισμού της Ειδικής, είναι και ο χρόνος εκκίνησης της επόμενης διαδρομής.
- 10.13** Επισκευές μπορούν να γίνουν μέσα στις Ειδικές Δοκιμασίες, με την προϋπόθεση ότι θα γίνουν από το πλήρωμα, με τα εργαλεία και τα ανταλλακτικά που μεταφέρουν στο όχημά τους και μέσα στο μέγιστο χρόνο τέλεσης της ειδικής. Μετά το πέρασ αυτού του χρόνου, θεωρείται ότι εγκατέλειψε την Ειδική Δοκιμασία.
- 10.14** Επιτρέπεται η χρήση εργάτη καθώς και οποιουδήποτε άλλου υλικού φέρει μαζί του το αυτοκίνητο στις Ειδικές Δοκιμασίες.
- 10.15** Ο μέγιστος χρόνος εκτέλεσης της κάθε ειδικής δοκιμασίας ορίζεται στα 10 λεπτά.

ΑΡΘΡΟ 11 ΠΟΙΝΕΣ

11.1 Απλές διαδρομές

- 11.1.1 Για κάθε λεπτό καθυστέρησης: 10 δευτερόλεπτα.
11.1.2 Για κάθε λεπτό προπορείας: 60 δευτερόλεπτα.
11.1.3 Μη εκκίνηση Απλής Διαδρομής: Ποινή η ΜΕΠ

11.2 Ειδικές Δοκιμασίες

- 11.2.1 Για κάθε δευτερόλεπτο του χρόνου εκτέλεσης: 1 δευτερόλεπτο.
11.2.2 Για κάθε παράκαμψη πόρτας: 60 δευτερόλεπτα.
11.2.3 Για κάθε επαφή με πάσαλο: 10 δευτερόλεπτα.
11.2.4 Αδυναμία Ολοκλήρωσης της Ειδικής: 30 λεπτά.
11.2.5 Παράκαμψη της Ειδικής: 45 λεπτά.

11.3 Ειδικές Ποινές

- 11.3.1 Μέγιστη Επιβαλλόμενη Ποινή (ΜΕΠ): 45 λεπτά.
11.3.2 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε απλή (ΣΕΧ): Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ.
11.3.3 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για κάθε σκέλος: Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ
11.3.4 Μέγιστος χρόνος καθυστέρησης για τον αγώνα (περισσότερα σκέλη): Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό, με ποινή ΜΕΠ.
11.3.5 Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε διαδρομής: 60 δευτερόλεπτα για κάθε σειρά.
11.3.6 Μη χρήση ιμάντα σε δέσιμο εργάτη σε δέντρο: άρθρο 8.2
11.3.7 Μη χρήση κουβέρτας – πατάκι στο συρματόσχοινο: άρθρο 8.2
11.3.8 Για κάθε σφραγίδα ΣΕΔ που λείπει: 30 λεπτά.
11.3.9 Είσοδος στο ΣΕΔ από την αντίθετη μεριά: 30 λεπτά.
11.3.10 Είσοδος στο ΣΕΧ από την αντίθετη μεριά: 30 λεπτά.
11.3.11 Για παραβάσεις του ΚΟΚ: αποκλεισμός.

- 11.3.12 Μη χρήση κράνους από το πλήρωμα στις Ειδικές: αποκλεισμός
- 11.3.13 Μη χρήση ζώνης ασφαλείας από το πλήρωμα καθ' όλο τον αγώνα: αποκλεισμός.
- 11.3.14 Εάν πλήρωμα που θέλει να παρακάμψει μια Ειδική, δεν εμφανιστεί στον αρμόδιο κριτή να το δηλώσει, για να χρεωθεί τις ανάλογες ποινές, μέχρι τη λήξη της ειδικής: αποκλεισμός.
- 11.3.15 Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατών να διαμορφωθεί κατάταξη της διαδρομής δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή λόγο της διακοπής το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί πριν από τη διακοπή του αγώνα. Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμα και αν ένα πλήρωμα πέρασε τη διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Αλυτάρχη. Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που έχει επιτευχθεί μπορεί να διαλέξει μεταξύ των άλλων τεσσάρων χειρότερων χρόνων, αυτόν που θα είναι κατά τη γνώμη του, ο πιο αντιπροσωπευτικός. Τέλος κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή του αγώνα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε, ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.
- 11.3.16 Οι ποινές 11.2.1, 11.2.2, 11.2.3 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 11.2.2, 11.2.3, 11.2.4 προστίθενται μεταξύ τους. Οι ποινές 11.3.2, 11.3.3, 11.3.4, 11.3.5, 11.3.6, 11.3.7, 11.3.8, 11.3.9, 11.3.10, 11.3.15 προστίθενται στις ποινές 11.1 και 11.2.

ΑΡΘΡΟ 12 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

- 12.1** Ο λόγος οργάνωσης των ανασυγκροτήσεων είναι για να μειωθούν τα κενά μεταξύ των πληρωμάτων λόγω καθυστερημένων αφίξεων και / ή εγκαταλείψεων.
- 12.2** Στην άφιξη των ανασυγκροτήσεων τα πληρώματα θα δώσουν στον έφορο το καρτέ τους και θα λάβουν οδηγίες για την ώρα εκκίνησης.
Αμέσως μετά οφείλουν να οδηγήσουν τα οχήματα τους στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης, εφόσον προβλέπεται. Η σειρά εκκίνησής τους (για το επόμενο τμήμα της διαδρομής ή σκέλος) θα είναι εκείνη της άφιξης (εκτός και αν εν τω μεταξύ έχει εκδοθεί προσωρινή γενική κατάταξη μέχρι την ανασυγκρότηση οπότε τη σειρά εκκίνησης θα προσδιορίσει αυτή).
- 12.3** Για λόγους ασφαλείας ο αλυτάρχης, μπορεί να αποφασίσει να σταματήσει ένα σκέλος του αγώνα πριν τον προγραμματισμένο τερματισμό του. Στην περίπτωση αυτή θα οργανωθεί ένας ΣΕΧ που θα λειτουργήσει σαν τερματισμός σκέλους και όπου οι χρόνοι που πραγματοποιήθηκαν μέχρι το ΣΕΧ, θα χρησιμεύουν για την κατάταξη του σκέλους αυτού. Με απόφαση του Αλυτάρχη αυτό το σκέλος μπορεί να συνεχιστεί ή όχι, μπορεί να δοθεί νεκρός χρόνος, τα αυτοκίνητα μπορούν να μετακινηθούν σε φάλαγγα, ή ακόμα μπορεί να οργανωθεί ένας τερματισμός που θα υπόκειται ή όχι στους κανονισμούς του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης.
- 12.4** Για τις ανασυγκροτήσεις πρέπει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός να αναφέρει αν αυτές υπόκεινται σε καθεστώς Parc Fermé.

ΑΡΘΡΟ 13 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

- 13.1** Απαγορεύεται οποιαδήποτε βοήθεια, επισκευή ή ανεφοδιασμός στην εκκίνηση κάθε σκέλους. Η θέση του κινητήρα σε λειτουργία με ρυμούλκηση ή ώθηση από άλλον αγωνιζόμενο που συνεχίζει τον αγώνα στον χώρο του Parc Fermé τιμωρείται με 5 λεπτά ποινή.
Τα οχήματα θα υπόκεινται στους κανονισμούς των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.
α. Από τη στιγμή εισόδου τους σε Ζώνη Σταθμού Ελέγχου και μέχρι την έξοδό τους από αυτή.
β. Από τη στιγμή εισόδου τους σε έναν χώρο Ανασυγκρότησης και μέχρι την αναχώρησή τους από αυτόν, εφόσον η Ανασυγκρότηση έχει χαρακτηριστεί σαν Parc Fermé από το Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- 13.2** Κάθε παράβαση των κανονισμών των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης θα επιφέρει ποινή τουλάχιστον 10 ωρών που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.
- 13.3** Εάν οι υπεύθυνοι ασφαλείας ή τεχνικοί έφοροι, αν υπάρχουν, του αγώνα κρίνουν ότι στους χώρους εκκίνησης των σκελών ή στις εξόδους των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης ένα όχημα βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση για να κυκλοφορήσει πρέπει να ενημερώσουν αμέσως τον Αλυτάρχη ο οποίος μπορεί να ζητήσει την επισκευή του.
Στην περίπτωση αυτή τα λεπτά που θα απαιτηθούν γι' αυτήν την επισκευή θα εκληφθούν σαν λεπτά καθυστέρησης σε τμήμα διαδρομής. Για να μην υποχρεωθεί το πλήρωμα να καλύψει την

καθυστέρηση στη διαδρομή θα του δοθεί νέος χρόνος εκκίνησης. Κάθε πλήρωμα που εμφανίζεται στην εκκίνηση με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 1 ώρα θα αποκλείεται από τον αγώνα.

- 13.4** Μόλις σταθμεύσουν τα οχήματα στον ειδικό χώρο στάθμευσης τα πληρώματα οφείλουν να εγκαταλείψουν τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης χωρίς καθυστέρηση, ενώ η επανείσοδός τους από τη στιγμή αυτή απαγορεύεται απόλυτα.
- 13.5** Κατ' εξαίρεση και με την επίβλεψη του αρμοδίου εφόρου, επιτρέπεται σε ένα πλήρωμα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης της εκκίνησης, των σταθμών ανασυγκρότησης ή στον τερματισμό σκέλους του αγώνα:
- Να αλλάξει ή επισκευάσει ένα ή δύο κατεστραμμένα λάστιχα με τα μέσα που διαθέτει το όχημα.
 - Να αντικαταστήσει ένα σπασμένο παρ-μπριζ με δικαίωμα εξωτερικής βοήθειας, με άδεια του αλυτάρχη.
- Αυτές οι επεμβάσεις πρέπει να έχουν τελειώσει πριν από την ώρα εκκίνησης διαφορετικά για κάθε λεπτό καθυστέρησης θα επιβάλλεται ποινή 10 δευτερολέπτων. Μέγιστη επιτρεπόμενη καθυστέρηση 30 λεπτά.
- 13.6** Για να αναχωρήσει ένα πλήρωμα από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης για την Εκκίνηση του αγώνα, από τους σταθμούς ανασυγκρότησης ή τερματισμού σκέλους του αγώνα, μπορεί να μπει στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης 10 μόνο λεπτά πριν από την ώρα εκκίνησής του.
- 13.7** Μέσα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης επιτρέπεται να τεθούν οι κινητήρες σε λειτουργία με τη χρήση εξωτερικής μπαταρίας, η οποία όμως, μετά τη χρήση της απαγορεύεται να μεταφερθεί μέσα στο όχημα.

ΑΡΘΡΟ 14 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

- 14.1** Ο Αλυτάρχης του αγώνα είναι επιφορτισμένος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και των διατάξεών του κατά τη διεξαγωγή του αγώνα.
- 14.2** Ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη των Αγωνοδικών αποφασίζει πως θα λύνονται προβλήματα τα οποία θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια του αγώνα.
- 14.3** Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες.
- 14.4** Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτό θα εξετάζεται από τους Αγωνοδίκες και οι οποίοι είναι οι μόνοι που έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν.
- 14.5** Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΕΠΑ-ΟΜΑΕ.

ΑΡΘΡΟ 15 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

- 15.1** Οι Αγωνοδίκες, έχουν το δικαίωμα με απόφασή τους, να τροποποιούν τις διατάξεις του συμπληρωματικού κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιασθούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης, θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.
- 15.2** Κάθε σχετική τροποποίηση ή συμπληρωματική διάταξη θα γίνεται γνωστή με αριθμημένα και χρονολογημένα δελτία πληροφοριών που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του συμπληρωματικού κανονισμού. Τα δελτία θα τοιχοκολληθούν στη Γραμματεία και στους πίνακες ανακοινώσεων του αγώνα. Επίσης θα κοινοποιηθούν, το συντομότερο δυνατό, απ' ευθείας στους αγωνιζόμενους, οι οποίοι θα πρέπει να βεβαιώσουν την παραλαβή τους ενυπόγραφα, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο λόγω της εξέλιξης του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 16 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

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

- 16.1** Το περιεχόμενό της να μην αντιβαίνει στους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και στις διατάξεις της ΕΠΑ-ΟΜΑΕ.
- 16.2** Να μην προσβάλει τα χρηστά ήθη και έθιμα.
- 16.3** Να μην καλύπτει τις θέσεις που προορίζονται για τις πινακίδες των αριθμών συμμετοχής.
- 16.4** Να μην εμποδίζει την ορατότητα μέσα από όλα τα παράθυρα. (Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικής ταινίας φάρδους μέχρι 10 cm στο πάνω μέρος του μπροστινού παρμπριζ και μέχρι 8 cm στο πάνω μέρος του πίσω παραθύρου).
- 16.5** Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.

- 16.6 Η τοποθέτηση των διαφημιστικών των χορηγών της οργάνωσης είναι υποχρεωτική και θα γίνει είτε σε μέρος του αυτοκινήτου που θα επιλέξει η οργάνωση, είτε από την ίδια την οργάνωση.

ΑΡΘΡΟ 17 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

- 17.1 Για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να τηρούν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και να συμμορφώνονται αναντίρρητα με τις οδηγίες, υποδείξεις και εντολές του Αλυτάρχη, των Αγωνοδικών, και των Εφόρων του αγώνα.
- 17.2 Για την ασφάλειά τους οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν καθ' όλη τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών προστατευτικό κράνος εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με την εγκύκλιο 14/2017. Ακόμη πρέπει υποχρεωτικά να είναι δεμένοι σε όλη τη διάρκεια του αγώνα με εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας 3 τουλάχιστον σημείων. Μέσα στο αυτοκίνητο απαγορεύεται να υπάρχουν ελεύθερα αντικείμενα ή εργαλεία. Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση. Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω, δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση σε οποιοδήποτε ΣΕΧ.

ΑΡΘΡΟ 18 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ

- 18.1 Οι Ενστάσεις πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τον ΕΑΚ.
- 18.2 Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται στο διπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής. Οι ενστάσεις εκδικάζονται από τους Αγωνοδίκες. Το παράβολο της ένστασης επιστρέφεται εάν η ένσταση δεν γίνει δεκτή προς εξέταση από τους Αγωνοδίκες καθώς και αν δικαιωθεί ο ενιστάμενος.
- 18.3 Οι διαγωνιζόμενοι έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ. Το παράβολο της έφεσης είναι ίσο με το τριπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής, καταβάλλεται δε με την υποβολή της πρόθεσης άσκησης έφεσης και για την επιστροφή ή όχι του χρηματικού ποσού ισχύει ό,τι προβλέπει ο ΕΑΚ.
- 18.4 Ενστάσεις για τη διεξαγωγή του αγώνα υποβάλλονται κατά την διάρκειά του και μέχρι μισή ώρα μετά τη λήξη του.
- 18.5 Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων υποβάλλονται μέχρι και 30' μετά την δημοσίευση για όλα τα οχήματα των προσωρινών αναλυτικών ανά όχημα αποτελεσμάτων.

ΑΡΘΡΟ 19 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ

- 19.1 Η τελική κατάταξη των οχημάτων προκύπτει με βάση το χρόνο που χρειάστηκαν για να διανύσουν τις ειδικές δοκιμασίες του αγώνα συν τις ποινές των απλών διαδρομών συν τις όποιες άλλες ποινές δέχθηκε το όχημα. Το όχημα με τον μικρότερο χρόνο θα είναι ο νικητής του αγώνα κοκ
- 19.2 Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, 5ης Ειδικής κλπ. Αν και πάλι δεν υπάρχει λύση τότε θα εφαρμόζεται ότι ορίζει ο Συμπληρωματικός Κανονισμός για την ισοπαλία.
Ο κανονισμός αυτός μπορεί να εφαρμοσθεί σε κάθε στιγμή του αγώνα.
- 19.3 Η ανακοίνωση των οριστικών αποτελεσμάτων θα γίνει μετά τη λήξη του χρόνου υποβολής ενστάσεων.
- 19.4 Θα απονεμηθούν κύπελλα στα τρία πρώτα πληρώματα (οδηγούς και συνοδηγούς) κάθε κατηγορίας.
- 19.5 Ο διοργανωτής μπορεί να απονεμίσει επιπλέον έπαθλα κατά την κρίση του. Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός πρέπει να προβλέπει τα επιπλέον κύπελλα που θα δώσει ο διοργανωτής.

ΑΡΘΡΟ 20 ΑΠΟΝΟΜΗ

- 20.1 Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σε χρόνο και τόπο που θα ανακοινωθεί από την Οργάνωση και θα αναφέρεται στη προκήρυξη του αγώνα.
- 20.2 Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανισθούν στην τελετή της απονομής, χάνουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου).

ΑΡΘΡΟ 21 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

- 21.1 Για την κατάρτιση του κανονισμού αυτού λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα ο κανονισμός αυτός συντάχθηκε για να καλύψει ανάγκες των Ελληνικών αγώνων όπως αυτό προβλέπεται: από το Διεθνή Αθλητικό Κανονισμό της FIA, άρθρο 1.8 **“Each ASN may draw up its own National Competition rules which must be made available to the FIA.”** και τον ψηφισμένο Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ).

- 21.2 Ο παρόν Γενικός Κανονισμός του Αθλήματος αγώνων **ENDURO 4x4**, που περιέχει 21 άρθρα, ψηφίσθηκε από την Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε στις 12 Φεβρουαρίου 2018 και ισχύει μέχρι ανακλήσεώς του.