ΟΜΑΕ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΘΛΗΜΑΤΟΣ ΑΓΩΝΩΝ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ 2020

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)

ΕΠΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ & ΚΑΡΤ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ 4
1. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ και ΚΥΠΕΛΛΩΝ 4
2. ΟΡΙΣΜΟΙ 4
3. ΣΤΕΛΕΧΗ 6
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ 6
4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΑ ΤΗΣ ΕΠΑ 6
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΙ 7
5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ και ΚΥΠΕΛΛΩΝ 7
6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ Ή ΚΥΠΕΛΛΟ 7
7. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 8
ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ 8
8. ΓΕΝΙΚΑ 8
9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 8
10. ROAD BOOK (βιβλίο διαδρομής) 9
11. ΚΑΡΝΕ 9
12. ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΑ 10
ΑΣΦΑΛΕΙΑ 10
13. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ 10
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ 10
14. ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 10
15. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ 11
ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ 12
16. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ 12
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ 12
17. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 12
18. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ 13
19. ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 13
20. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ / ΚΛΑΣΕΙΣ 13
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ 14
21. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΙΣ 14
ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ 14
22. ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ 14
23. ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 15
24. ΤΕΛΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ 15
25. SHAKEDOWN και ΔΟΚΙΜΕΣ 15
ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ 16
26. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ 16
27. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕΔ) 16

28. ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ) 16
29. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ 17
30. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ 18
ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ 18
31. ΓΕΝΙΚΑ 18
32. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ 18
33. ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 19
34. ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 19
35. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ 19
36. ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ 21
PARC FERME (ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ) 21
37. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ PARC FERME 21
ΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΕΙΣ 22
38. ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ 22
39. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ 22
40. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ 22
SERVICE (ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ) 23
41. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ SERVICE 23
42. SERVICE PARK 24
43. ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ SERVICE PARKS 24
44. ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΣΤΑ SERVICE PARKS 24
45. FLEXI SERVICE – 45’ 24
46. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) (ΜΑΚΡΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ) 24
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ 25
47. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 25
48. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΕΣΕΙΣ 25
49. ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ 26
50. ΑΠΟΝΟΜΕΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ 26
51. ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ ΟΜΑΕ-ΕΠΑ 27
ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ 27
52. ΖΩΝΕΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ 27
ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ 27
53. ΓΕΝΙΚΑ 27
54. ΟΡΙΟ ΘΟΡΥΒΟΥ ΣΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ 28
55. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 28
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 30
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ 30
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 31
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ 31

Αλλαγές σε σχέση με το 2019

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.
Για τη σύνταξη του παρόντος κανονισμού λήφθηκαν υπόψη οι διεθνείς κανονισμοί.

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 12.2 και 12.3 του ΕΑΚ. Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται στον κανονισμό θα ελέγχεται από τους Αγωνοδίκες, που έχουν τη αρμοδιότητα να αποφασίσουν (άρθ. 11.9 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 ΡΑΛΛΥ ΣΠΡΙΝΤ

Αγώνας αποτελούμενος από μία Ε.Δ. (Ειδική Διαδρομή) η οποία επαναλαμβάνεται την ίδια μέρα δύο (2) ή τρεις (3) φορές ανάλογα με το μήκος της, ώστε να συμπληρωθεί το σύνολο των 30 χλμ. που απαιτούνται για τους αγώνες Ράλλυ Σπριντ και που ορίζεται από την Προκήρυξη. Τα Ράλλυ Σπριντ μπορούν να διεξάγονται σε μία ή δύο μέρες.

2.2 ΡΑΛΛΥ

Αγώνας αποτελούμενος από τουλάχιστον δύο Ε.Δ. οι οποίες μπορούν να επαναληφθούν μέχρι τρεις φορές σε μία ή δύο ημέρες και το σύνολο των Ε.Δ. να είναι όσα χλμ. προβλέπονται από την Προκήρυξη στην οποία ανήκει ο αγώνας.

2.3 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αγώνας ξεκινάει από τη μέρα του Διοικητικού και Αρχικού Τεχνικού Ελέγχου.
Το αγωνιστικό κομμάτι του αγώνα ξεκινάει από τον πρώτο σταθμό ελέγχου χρόνου (ΣΕΧ).

2.4 ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

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

2.5 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

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

2.6 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

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

2.7 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.

2.8 ΜΕΡΑ (ΣΚΕΛΟΣ)

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

2.9 ΑΠΟΦΑΣΗ

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

2.10 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).

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

2.12 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.

2.13 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.

2.14 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.

2.15 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ
Είναι το πρόγραμμα που αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα εξοικειώνονται με τη διαδρομή του αγώνα.

2.16 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.

2.17 ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ
Όλα τα τμήματα της διαδρομής μεταξύ της Εκκίνησης, των Ανασυγκροτήσεων και του Τερματισμού.

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

2.19 ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
Είναι μία Ε.Δ. 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.

2.20 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.

2.21 RALLY 2 (Πρώην SUPER RALLY)
Όταν ο αγώνας διεξάγεται σε δύο μέρες, θα εφαρμόζεται ο θεσμός του Rally 2. Η διαδικασία αυτή θα εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα διήμερα Ράλλυ. 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 μία 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 Fermé.
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 Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο ή και άλλοι υπερσυμπιεστές/περιοριστές με την προϋπόθεση να ελεγχθούν, μαρκαριστούν και σφραγισθούν στο Service Park. 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 επετεύχθη στην κατηγορία του.
5. Σε περίπτωση που η εγκατάλειψη προκύψει ΜΕΤΑ 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 ΠΡΙΝ την πρώτη Ε.Δ. του σκέλους, τότε η ποινή των 5 λεπτών θα προστίθεται στον καλύτερο χρόνο της κατηγορίας του 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 παρουσίασης 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 Σε όλους τους αγώνες αυτοκινήτων το Συμβούλιο Αγωνοδικών είναι τριμελές και αποτελείται από τον Πρόεδρο, ο οποίος θα εκτελεί και χρέη Παρατηρητή και δύο μέλη.
3.2 Στους Πρωταθληματικούς αγώνες Ράλλυ, ο Πρόεδρος, ο 1ος Αγωνοδίκης και ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος θα ορίζονται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Ο 2ος Αγωνοδίκης θα ορίζεται από τον Οργανωτή από τους καταλόγους στελεχών της ΟΜΑΕ.
3.3 Στα Κύπελλα Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ θα ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ ο Πρόεδρος Αγωνοδικών και ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος. Ο Οργανωτής θα ορίζει τους δύο άλλους Αγωνοδίκες από τους καταλόγους στελεχών της ΟΜΑΕ οι οποίοι θα εγκρίνονται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
3.4 Κατά τη διάρκεια του αγώνα, όταν ο Πρόεδρος εκτελεί τα καθήκοντά του ως Παρατηρητής, ένας τουλάχιστον Αγωνοδίκης πρέπει να βρίσκεται στο Κέντρο του αγώνα.
3.5 Στον Πρόεδρο Αγωνοδικών/Παρατηρητή του αγώνα η Οργάνωση είναι υποχρεωμένη να του αποστέλλει τον Συμπληρωματικό Κανονισμό 30 ημέρες πριν από την ημέρα τέλεσής του καθώς και πλήρη φάκελο με τα σχετικά έγγραφα κατά τον διοικητικό έλεγχο.
3.6 Ο Πρόεδρος και τα μέλη της ΕΠΑ μπορούν να παρακολουθούν τις συνεδριάσεις των Αγωνοδικών χωρίς δικαίωμα ψήφου.
3.7 Οι δαπάνες των Παρατηρητών και των στελεχών που όρισε η ΕΠΑ/ΟΜΑΕ καλύπτονται από τον Οργανωτή, όπως προβλέπει η εγκύκλιος 3/2019
3.8 Οι εκθέσεις του Παρατηρητή υποβάλλονται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ εντός 7 ημερών μετά τον αγώνα σε ηλεκτρονική μορφή.
3.9 Τα έγγραφα (Πρακτικά Συνεδριάσεων, Αποφάσεις, Δελτία Πληροφοριών κ.λπ.) των Αγωνοδικών και των Τεχνικών Εφόρων υποβάλλονται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ το αργότερο εντός 5 ημερών μετά τον αγώνα σε ηλεκτρονική μορφή.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Οι Αποφάσεις Αγωνοδικών, Τεχνικών Εφόρων και αναφορές για θέμα που έχει υποβληθεί πρόθεση εφέσεως, υποβάλλονται στην ΕΠΑ/ΟΜΑΕ εντός 2ημέρου.

3.10 ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΦΟΡΟΣ

Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος στους αγώνες Πρωταθλήματος και Κυπέλλων θα ορίζεται από την ΕΠΑ. Ο Επικεφαλής Τεχνικός Έφορος συνεργάζεται με τον Αλυτάρχη, αναφέρεται στους Αγωνοδίκες και θα είναι ο υπεύθυνος για όλα τα τεχνικά θέματα.

3.11 ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όταν ο Οργανωτής εντάσσει καινούργιες Ε.Δ. στον αγώνα του, η ΕΠΑ θα ελέγχει τις διαδρομές μέσω της Επιτροπής Ασφαλείας (Βλέπε Εγκύκλιο 7/2019 – Επιτροπή Ασφαλείας) . Με την αποστολή του Συμπληρωματικού Κανονισμού, του ωραρίου και της αναλυτικής διαδρομής, ο Οργανωτής είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει την ΕΠΑ για τις νέες Ε.Δ.
Η Επιτροπή Ασφαλείας θα ελέγχει 2 μήνες πριν τον αγώνα, σε συνεργασία με τον Οργανωτή, τη διαδρομή και τα μέτρα ασφαλείας του αγώνα και θα στέλνει γραπτώς τις παρατηρήσεις της στον Οργανωτή και στην ΕΠΑ.

3.12 ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Οργάνωση είναι υποχρεωμένη να ορίσει Επικεφαλής ασφαλείας του αγώνα για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του αγώνα.
Ο Επικεφαλής ασφαλείας κατά τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να βρίσκεται συνεχώς στο αρχηγείο.

3.13 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

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 στο Συμπληρωματικό Κανονισμό. Ο Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζομένους πρέπει να φέρει διακριτικό γιλέκο ή πουκάμισο.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ

4. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΚΤΑ ΣΤΑ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΥΠΕΛΛΑ ΤΗΣ ΕΠΑ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

- Αυτοκίνητα Κατηγορίας C1, C2, C3, C4, C5, C6 και C7
- Αυτοκίνητα των Κατηγοριών Ιστορικών (Παράρτημα Κ)
- Αυτοκίνητα Αντοχής Εκτός Δρόμου Ομάδων (T1, T2, T3, TZ1)
- Αυτοκίνητα ομάδων που έχουν προταθεί και εγκριθεί από την ΕΠΑ στους αγώνες που προσμετρούν για τα αντίστοιχα πρωταθλήματα (βλέπε αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς)

Σε όλες τις περιπτώσεις βλ. αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς και εγκύκλιο 11 για λεπτομερείς προϋποθέσεις συμμετοχής και αντιστοίχιση σε κλάσεις.

4.1.1 Κατηγορίες Ιστορικών

Τα αυτοκίνητα της Ομάδας των Ιστορικών διαγωνίζονται σε αντίστοιχο δικό τους ανεξάρτητο αγώνα, εκκινούν στη σειρά με τα αυτοκίνητα των άλλων Κατηγοριών ανάλογα με τον κυβισμό τους, συμμετέχουν με τον Γενικό Κανονισμό Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ, αλλά ακολουθούν τους αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς.

Τα Ιστορικά αυτοκίνητα μπορούν να συμμετέχουν σε όλους τους αγώνες είτε στην κατηγορία των Ιστορικών, είτε στην ομάδα Ε 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.

ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΙ

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΩΝ και ΚΥΠΕΛΛΩΝ

5.1 Η ΕΠΑ θα αξιολογεί κάθε χρόνο με διαδικασίες που αναφέρονται στην Εγκύκλιο 2 (Επίσημα Έγγραφα & Οργανωτικές Λεπτομέρειες), τους αγώνες όλων των θεσμών και θα αποφασίζει για την επόμενη χρονιά, την ένταξη ενός ή περισσότερων αγώνων που αιτήθηκαν ένταξη σε κάποιον θεσμό, οργανώθηκαν με τις προδιαγραφές του θεσμού και κρίθηκαν ότι τις πληρούν.
5.2 Οι αγώνες που θα αιτούνται ένταξη σε κάποιον θεσμό, προκειμένου να αιτηθούν οποιαδήποτε αναβάθμιση, θα πρέπει την προηγούμενη χρονιά να είναι ενταγμένοι σε έπαθλο προκειμένου να ενταχθούν σε κάποιο κύπελλο ή να είναι ενταγμένοι σε κάποιο κύπελλο προκειμένου να ενταχθούν σε πρωτάθλημα.
5.3 Οι αγώνες αυτοί θα πάρουν τη θέση ενός ή περισσότερων αγώνων ανά θεσμό που την προηγούμενη χρονιά δεν ανταποκρίθηκαν στις αντίστοιχες απαιτήσεις και που κρίθηκαν με τις προβλεπόμενες διαδικασίες ότι δεν μπορούν να είναι μέρος του εκάστοτε θεσμού, τουλάχιστον μέχρι να αιτηθούν εκ νέου, να ελεγχθούν και αξιολογηθούν ότι εξέλειπαν οι λόγοι που τους έθεσαν εκτός του θεσμού.
5.4 Αγώνας που είναι ενταγμένος στο αγωνιστικό ημερολόγιο της ΟΜΑΕ και αναβάλλεται για άλλους λόγους εκτός από αυτούς της ανωτέρας βίας (εκτός αν προβλέπεται από τον Γενικό ή/και Συμπληρωματικό Κανονισμό αναβολή, π.χ. Dragster λόγω βροχής), θα χάνει τη θέση του στον θεσμό που ανήκει για την τρέχουσα χρονιά, ενώ θα εξετάζεται και θα αποφασίζεται ανάλογα η παραμονή του στον ίδιο θεσμό και για την επόμενη αγωνιστική χρονιά.
5.5 Αγώνας που έχει λιγότερες από 20 συμμετοχές και ανήκει σε κάποιον από τους προκηρυγμένους θεσμούς της παρούσας προκήρυξης, θα ματαιώνεται αυτομάτως, εκτός των Κυπέλλων Βορείου Ελλάδος και Κρήτης που θα ματαιώνεται με λιγότερες από 17 συμμετοχές.
5.6 Οι κάτοικοι των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιθυμούν να συμμετάσχουν στους ελληνικούς αγώνες ράλλυ πρέπει απαραίτητα, εκτός από την αγωνιστική τους άδεια, να διαθέτουν starting permission από την ΕΑΑ της χώρας τους και την αναγκαία ασφαλιστική κάλυψη για προσωπικά ατυχήματα που να ισχύει για την Ελλάδα. Οι οδηγοί με ξένη αγωνιστική άδεια θα παίρνουν βαθμούς για το Ελληνικό Πρωτάθλημα στην κατάταξη των αγώνων που συμμετέχουν.

5.7 ΒΑΘΜΟΙ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

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

Ο πρώτος	**25**	**βαθμούς**
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**	**Βαθμό**

5.7.2 Απόδοση μειωμένων βαθμών
Εάν ένας αγώνας που μετράει στο Πρωτάθλημα, Έπαθλο ή στο Κύπελλο δεν μπόρεσε να ολοκληρωθεί, θα αποδοθούν βαθμοί σύμφωνα με την κατάταξη που θα εκδοθεί.

- Πλήρεις βαθμοί εάν πραγματοποιηθεί πάνω από το 75% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών.
- Μισοί βαθμοί θα αποδοθούν εάν πραγματοποιηθεί μεταξύ του 50% και του 75% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών.
- Ένα τρίτο των βαθμών θα αποδοθούν εάν πραγματοποιηθεί μεταξύ του 25% και του 50% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών.
- Δεν θα αποδοθούν βαθμοί εάν πραγματοποιηθεί κάτω από το 25% του προγραμματισμένου μήκους των ειδικών.

Τα παραπάνω εφαρμόζονται στους βαθμούς του πρωταθλήματος.

6. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ Ή ΚΥΠΕΛΛΟ

6.1 ΟΔΗΓΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ
Για να βγει η τελική κατάταξη ενός Πρωταθλήματος / Κυπέλλου ο καθοριστικός κανόνας που θα ισχύσει για την περίπτωση που οδηγοί και συνοδηγοί έχουν ακριβώς τους ίδιους βαθμούς είναι:

6.1.1 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό πρώτων θέσεων, μετά δεύτερων θέσεων, μετά τρίτων κ.λπ. που πραγματοποίησαν στην τελική κατάταξη του αντίστοιχου Πρωταθλήματός τους, υπολογίζοντας μόνο τους αγώνες που χρησιμοποιήθηκαν (προσμέτρησαν) για να βγει το σύνολο των βαθμών τους.
6.1.2 Σύμφωνα με τον μεγαλύτερο αριθμό καλύτερων θέσεων που πραγματοποίησαν στην τελική κατάταξη του αντίστοιχου Πρωταθλήματός τους, υπολογίζοντας μόνο τους αγώνες στους οποίους κάθε ένας από τους συγκεκριμένους οδηγούς και συνοδηγούς έλαβαν μέρος,
6.1.3 Στην περίπτωση που η ισοβαθμία συνεχίζεται θα αποφασίσει η ΕΠΑ για τον νικητή μεταξύ οποιουδήποτε ισοβαθμούντος οδηγού και συνοδηγού σύμφωνα με όσα αυτή θεωρήσει κατάλληλα.
6.1.4

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.. Η Επιτροπή Ασφαλείας με εισήγησή της στην ΕΠΑ μπορεί να απαγορεύσει τη ένταξη 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

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, αναλυτική διαδρομή και μέτρα ασφαλείας.
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 δημοσίευση 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 δημοσίευση.
9.1.5 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός (Κανονισμός του Οργανωτή, που αποτελεί συμπλήρωμα του Γενικού Κανονισμού) πρέπει να είναι σε πλήρη συμφωνία με τα παρακάτω:

- **Τον Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ)**
- **Την Προκήρυξη Πρωταθλημάτων/Κυπέλλων 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 τις διατάξεις οι οποίες πρέπει να είναι σύμφωνες με τον Γενικό Κανονισμό Ράλλυ/Ράλλυ Σπριντ. Δεν χρειάζεται να αντιγράφει άρθρα που ήδη

περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό. Την ευθύνη για το περιεχόμενο των εγγράφων, καθώς και κάθε άλλης με οποιονδήποτε τρόπο δημοσίευσης την έχει ο συντάκτης του κειμένου και μόνο.

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 επισήμων 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 αναφέρεται 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 αφαιρείται 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 Αρχικού τεχνικού ελέγχου. 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 να τοιχοκολλούνται στον/στους επίσημους πίνακες ανακοινώσεων. Επιπλέον μπορούν να διανέμονται 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)

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

Η μέση ωριαία ταχύτητα στις 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 την ημέρα λήξης των συμμετοχών. Το road book πρέπει να είναι σύμφωνο με το road book του Ακρόπολις. Τυπώνεται σε μέγεθος Α5. Κάθε road book θα έχει σαν οπισθόφυλλο ένα διπλωμένο φύλλο Α4 με ένα κόκκινο SOS και από την εσωτερική πλευρά ένα πράσινο ΟΚ.

11. ΚΑΡΝΕ

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

ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ, ΤΟ ΚΑΡΝΕ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΤΟ ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΚΑΡΝΕ ΤΗΣ ΕΠΑ. Αναλόγως του είδους του αγώνα, υπάρχουν επτά (7) υποδείγματα καρνέ που θα είναι διαθέσιμα από 01/01/2019 στο **www.omae-epa.gr**

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 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 ΕΠΑ

Ο Οργανωτής θα πρέπει να στέλνει προσχέδιο του αγώνα 2 μήνες πριν στην ΕΠΑ (Συμπληρωματικό Κανονισμό, ωράριο, χάρτες, **αναλυτικό δρομολόγιο),** προκειμένου να προωθηθεί στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη για χορήγηση της σχετικής άδειας τέλεσης του αγώνα. Παράλληλα η Επιτροπή Ασφαλείας της ΕΠΑ θα επισκεφθεί τον αγώνα προκειμένου να ελέγξει τις Ε.Δ., εφόσον αυτές εντάσσονται στη διαδρομή του αγώνα για πρώτη φορά, 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 Μητρώου ΕΠΑ (ΑΜΕ), 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 την έναντι τρίτων αστική ευθύνη αυτού. 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 (αν προβλέπεται) και μετά, για τα πληρώματα που συμμετέχουν στη διαδρομή του αγώνα από την εκκίνηση της 1ης Μέρας μέχρι τον τερματισμό και σε περίπτωση εγκατάλειψης, μέχρι την επιστροφή του στο service park με ίδια μέσα, 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 ασφαλίσουν 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 μία μαύρη ματ επιφάνεια για τον αριθμό συμμετοχής. 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 (στην

πλευρά του μεντεσέ)..

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 20cm και πάχους τουλάχιστον 2,5cm σε φωσφορίζον κίτρινο 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 ονοματεπώνυμα οδηγού και συνοδηγού.

14.3 ΠΑΝΩ ΟΥΡΑΝΟΥ – 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 μη αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της ΕΠΑ.
- να μη είναι προσβλητικές.
- να μη 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 παρμπρίζ, εφόσον δεν εμποδίζει την ορατότητα του οδηγού. Επιτρέπεται η τοποθέτηση μίας ταινίας φάρδους 15 cm το πολύ στο πίσω παράθυρο. **Απαγορεύεται η τοποθέτηση ημιδιαφανούς διαφήμισης στο πίσω παρμπρίζ (one way vision).**

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 και 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. Χ 15 εκ. περίπου.

15. ΟΝΟΜΑΤΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΔΗΓΩΝ

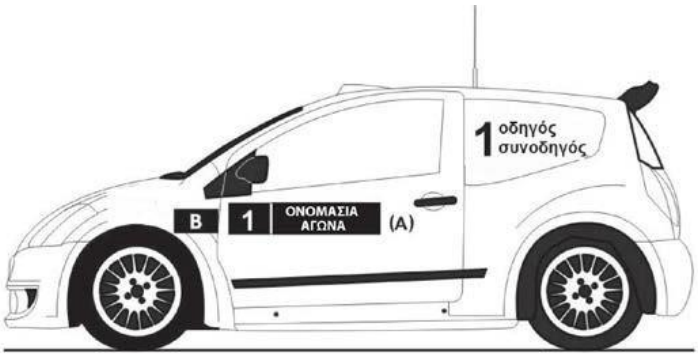
ΠΙΣΩ ΠΛΑΪΝΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ

Το αρχικό γράμμα του ονόματος και 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 πάνω και κάτω του συνοδηγού. Τα ονόματα του πληρώματος πρέπει να είναι ευκρινώς γραμμένα. **Σημειώνεται ότι εκτός από τα ονόματα οδηγού/συνοδηγού, τον αριθμό συμμετοχής και την Ελληνική σημαία, δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφημιστικών ή άλλων αυτοκόλλητων στα πλαϊνά παράθυρα.**

- 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.

16.1.4 Σε απλή διαδρομή που είναι σε δημόσιο δρόμο, τα αγωνιστικά αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν απαραίτητα και τους τέσσερις τροχούς.

16.2 ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΝ

Τονίζεται ιδιαίτερα ότι οι αναγνωρίσεις δεν είναι δοκιμές. Όλοι οι κανόνες του ΚΟΚ πρέπει να ακολουθούνται, και πρέπει να γίνονται σεβαστά τα δικαιώματα των υπολοίπων χρηστών του δρόμου. (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 αναφέρονται 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:

16.3.4

- 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.

16.3.5 Η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας στις απλές διαδρομές του αγώνα, θα επιφέρει:

- Για 1η 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 2η παράβαση: ποινή χρόνου 5 λεπτών.
- Για 3η παράβαση: μέχρι αποκλεισμό που θα ανακοινωθεί μόνο από τους Αγωνοδίκες.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

17. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

17.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΔΗΛΩΣΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Δηλώσεις γίνονται μέσω Συστήματος Διαδικτυακής Διαχείρισης Αγώνων-ΣΔΔΑ. Βλέπε Εγκυκλίους 6 και επόμενες

17.2 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Ο συμμετέχων μπορεί ελεύθερα να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο που δήλωσε στη δήλωσή του με άλλο της ίδιας κατηγορίας όπως αυτή μπορεί να προβλέπεται στην εκάστοτε προκήρυξη ως τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο.

17.3 ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ

Η έγκριση για τη συμμετοχή των αλλοδαπών συμμετεχόντων, οδηγών και συνοδηγών πρέπει να δίνεται σύμφωνα με το

άρθρο 3.9.4 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.

Μόνο η ΕΠΑ μπορεί να επιτρέψει την αλλαγή και των δύο μελών του πληρώματος ή του συμμετέχοντα.

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, τον παρόντα κανονισμό και τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.
Η δήλωση συμμετοχής που θα υπογράφει ο συμμετέχων θα αναφέρει και το παρακάτω κείμενο:

«Η αστική ευθύνη των εμπλεκομένων με την οργάνωση και διεξαγωγή του αγώνα φυσικών και νομικών προσώπων, όπως ΟΜΑΕ, ΕΠΑ, Αθλητικό Σωματείο, Οργανωτική Επιτροπή 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 τους αγώνες και εγγυώμαι να σέβομαι αυτούς τους κανόνες και κανονισμούς.»

18. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

18.1 Όποιος θέλει να λάβει μέρος σε αγώνα πρέπει να δηλώσει συμμετοχή μέσω του Συστήματος Διαδικτυακής Διαχείρισης Αγώνων (ΣΔΔΑ) **Εγκυκλίους 6 και επόμενες**
Η δήλωση πρέπει να υποβληθεί μέχρι την Παρασκευή της προηγούμενης από τον αγώνα εβδομάδας.
Για τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των εγγραφών ο Οργανωτής πρέπει απαραίτητα να ακολουθεί την εγκύκλιο 6 της ΕΠΑ.

18.2 Μετά τη λήξη των συμμετοχών, το Σωματείο θα αποστέλλει την προτεινόμενη σειρά εκκίνησης των αυτοκινήτων 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».

18.3 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 3.14 ΕΑΚ). Η απόρριψη πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως το αργότερο μέχρι την πρώτη εργάσιμη μέρα 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
Βλέπε Εγκυκλίους 6 και επόμενες

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 επιστρέφεται** σε περίπτωση αποκλεισμού του αυτοκινήτου λόγω τεχνικού προβλήματος στον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο.

20. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ / ΚΛΑΣΕΙΣ

ΑΛΛΑΓΗ ΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ/ΚΛΑΣΗΣ
Εάν στον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην ανταποκρίνεται στην κατηγορία/κλάση που έχει εγγραφεί, οι Αγωνοδίκες μπορούν να το μεταφέρουν στην κατηγορία/κλάση που προτείνουν οι Τεχνικοί Έφοροι μετά από επαρκώς αιτιολογημένη και λεπτομερή γραπτή έκθεση που θα τους καταθέσουν.

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 Σε όλους τους αγώνες επιτρέπεται η οδήγηση με φορά αντίθετη από τη φορά του αγώνα με την προϋπόθεση ότι θα γίνονται σεβαστά τα δικαιώματα των υπολοίπων χρηστών του δρόμου.
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 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 Επιτρέπονται 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 κ.λπ..
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 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, κ.λπ..) **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 Σε όλους τους αγώνες επιτρέπονται τα εξής: ποδιά που θα καλύπτει μόνο τον χώρο κάτω από τον κινητήρα και μπάρα θόλων.
21.3.14 Σε όλους τους 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 10/2019 "Διαδικασίες τεχνικών ελέγχων". Ο Αρχικός Τεχνικός Έλεγχος με ΔΤΤ χωρίς την παρουσία του αυτοκινήτου καταργείται. (Άρθρο 2.5 Εγκύκλιος 10/2019). Ο Διοικητικός και Αρχικός Τεχνικός Έλεγχος σε μονοήμερο αγώνα, θα πραγματοποιείται την προηγούμενη ημέρα της διεξαγωγής του αγώνα.

22. ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

22.1 ΓΕΝΙΚΑ

22.1.1 Όλα τα συμμετέχοντα στον αγώνα αυτοκίνητα πρέπει να παρουσιασθούν με τον οδηγό τους ή κάποιο εκπρόσωπό του στον προβλεπόμενο αρχικό τεχνικό έλεγχο που αναφέρεται στο πρόγραμμα του αγώνα. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την επιβολή προστίμου 100€ εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από τους Αγωνοδίκες.
22.1.2 Στον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παρουσιάσουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό ένδυσης, συμπεριλαμβανομένων των FHR που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν.
22.1.3 Το πλήρωμα πρέπει να παρουσιάσει στους Τεχνικούς Εφόρους το πλήρες επικυρωμένο δελτίο αναγνώρισης και το Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας (ΔΤΤ). Το ΔΤΤ σφραγίζεται από τους Τεχνικούς Εφόρους και όχι από τη Γραμματεία του αρχικού τεχνικού ελέγχου.
22.1.4 Οι τεχνικοί έφοροι μπορεί να ζητήσουν την ταυτοποίηση του αυτοκινήτου.
22.1.5 Εάν κατά τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο ένα αυτοκίνητο βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή/και τους κανονισμούς ασφαλείας, οι Αγωνοδίκες μπορεί να ορίσουν μία 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 Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο, 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 Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο βλέπε και **εγκύκλιο 2, θέμα III**.
22.1.8

- Αγωνιστικές άδειες (Δελτίο Αθλητού) και διπλώματα οδηγού και συνοδηγού
- 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 κ.λπ.). 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.
  Απαγορεύονται οι πινακίδες ΔΟΚ και Μ
- Ιατρικές βεβαιώσεις (για αλλοδαπούς αγωνιζόμενους)
- Τυχόν ελλείψεις στη δήλωση συμμετοχής

22.1.9 Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής:
Ορατή συμφωνία του αυτοκινήτου με την κατηγορία που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ, εξοπλισμός και ρουχισμός του πληρώματος κ.λπ.
Κατά τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο θα γίνεται σε όλα τα αυτοκίνητα με turbo έλεγχος και σφράγιση των περιοριστών. Το σασί και ο κινητήρας του αυτοκινήτου, είναι δυνατόν να σφραγισθούν σε οποιαδήποτε στιγμή.
Ο αρχικός τεχνικός έλεγχος θα πραγματοποιείται από τον Επικεφαλής Τεχνικό Έφορο και τους βοηθούς του.

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. (βλέπε Εγκύκλιο 10/2019-άρθρο 4)

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 αυτοκινήτου 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
Σε όλους τους αγώνες πρέπει να διενεργείται μετά τον τερματισμό του αγώνα λεπτομερής τελικός τεχνικός έλεγχος σε τουλάχιστον τρία (3) διαφορετικά αυτοκίνητα, που έχουν καταλάβει θέσεις διάκρισης, και σε ένα (1) άλλο, τυχαία επιλεχθέν αυτοκίνητο. Τα αυτοκίνητα, στα οποία θα εκτελείται ο τελικός τεχνικός έλεγχος, θα αποφασίζονται από τους Αγωνοδίκες, κατόπιν πρότασης των Τ.Ε. Η πρόταση μπορεί να είναι προφορική ή γραπτή και πρέπει να γίνεται το αργότερο έως τον τερματισμό του αγώνα. Οι Αγωνοδίκες έχουν πάντως το δικαίωμα να υποδείξουν έλεγχο και σε όποια άλλα επιπλέον αυτοκίνητα επιθυμούν.

25. SHAKEDOWN και ΔΟΚΙΜΕΣ

25.1 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ SHAKEDOWN
Όταν οργανώνεται ένα shakedown, θα διεξάγεται σαν να ήταν Ε.Δ. του αγώνα και θα λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας. Το shakedown οργανώνεται πριν την εκκίνηση του αγώνα και μετά τον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο. Η διαδρομή του shakedown ΔΕΝ μπορεί να είναι η Υπερειδική ή μέρος μίας Ε.Δ. του αγώνα, μπορεί όμως να είναι μέρος μίας Ε.Δ. του αγώνα με αντίθετη όμως φορά.

25.2 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ SHAKEDOWN
Ο αγωνιζόμενος του οποίου το αυτοκίνητο εγκατέλειψε 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, πρέπει να γνωστοποιεί στην ΕΠΑ τον τόπο, τον χρόνο και τα ονόματα του πληρώματος τουλάχιστον τρεις (3) εργάσιμες μέρες πριν τη δοκιμή. Η γνωστοποίηση αυτή δεν έχει θέση διοικητικής άδειας ή συναίνεσης που ενδεχομένως απαιτείται, αλλά γίνεται προκειμένου να αποφευχθούν οι δοκιμές σε διαδρομές που χρησιμοποιούνται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε αγώνα της περιοχής μέσα στη τρέχουσα χρονιά.
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 γνωστοποίηση των δοκιμών με αγωνιστικό αυτοκίνητο, μπορεί να επιφέρει πειθαρχικές κυρώσεις από την ΕΠΑ κατά την κρίση της.

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 2**.

26.2 ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΚΑΓΚΕΛΑ Ή ΠΛΕΓΜΑΤΑ
Τουλάχιστον δέκα μέτρα πριν και μετά από τον κάθε σταθμό, και από τις δύο πλευρές του δρόμου, θα τοποθετούνται 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 κλείνουν 15 λεπτά από τον ιδανικό χρόνο διέλευσης του τελευταίου διαγωνιζόμενου αυτοκινήτου, 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 αναφέρεται 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 2** 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 να 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 καρνέ 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 στο τέλος ενός τμήματος.

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 οδηγούν τα αυτοκίνητα τους, εάν πρόκειται για αλλαγή τμήματος, χωρίς καθυστέρηση κατευθείαν στην ανασυγκρότηση, 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 του Πανελληνίου Πρωταθλήματος 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 και Ράλλυ Σπριντ 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 130 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/πορτοκαλί - πράσινο.
- δευτερόλεπτα πριν την εκκίνηση θα ανάβει το κόκκινο φως.
- Ο κριτής αφετηρίας θα μετρήσει δυνατά 15'' και 10''
- 5 δευτερόλεπτα πριν την εκκίνηση θα σβήνει το κόκκινο φως και θα ανάβει το κίτρινο/πορτοκαλί.
- Στο 0 δευτερόλεπτο θα σβήνει το κίτρινο/πορτοκαλί και θα ανάβει το πράσινο φως. Τη στιγμή αυτή το αυτοκίνητο πρέπει να ξεκινήσει.
- Τα φώτα εκκίνησης περιλαμβάνουν ρολόι συγχρονισμένο με το χρονόμετρο και το φωτοκύτταρο 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 ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΔ

32.4.1 **<u>Ακινητοποίηση αυτοκινήτου μεταξύ ΣΕΧ - ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ</u>: Σε** περίπτωση ακινητοποίησης του αυτοκινήτου μεταξύ

ΣΕΧ – Αφετηρίας ο μέγιστος χρόνος μέχρι τη γραμμή της Αφετηρίας είναι τα 5 λεπτά. Ο κριτής θα του γράψει 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 **<u>Καθυστέρηση εκκίνησης από υπαιτιότητα του πληρώματος:</u>** 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 (άρθρο 32.4.1).

32.4.3 **<u>Αδυναμία εκκίνησης στη γραμμή της αφετηρίας:</u>** 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 έναν 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 ακυρώνεται.

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 καρό 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 χρονομέτρες 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 από τον Αλυτάρχη ένας χρόνος που θα θεωρηθεί ως δίκαιος. Σε περίπτωση αδυναμίας του Αλυτάρχη, οι χρόνοι θα δοθούν από τους Αγωνοδίκες.
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 την Εγκύκλιο 11 και να έχει δεμένες τις ζώνες ασφαλείας.

35.2 ΣΗΜΑΤΑ SOS/OK

35.2.1 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.

35.2.2 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.

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

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

Το road book πρέπει να περιλαμβάνει μία σελίδα που να αναφέρει διαδικασίας ατυχήματος ypodeigmata-formes

35.2.5 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 διαθέτει 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 2ου ή/και 3ου 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 εμπλακεί 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 φέρει ένα κόκκινο ανακλαστικό 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. Το τρίγωνο πρέπει να τοποθετηθεί στην ίδια πλευρά του δρόμου με αυτή του αυτοκινήτου. 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 ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

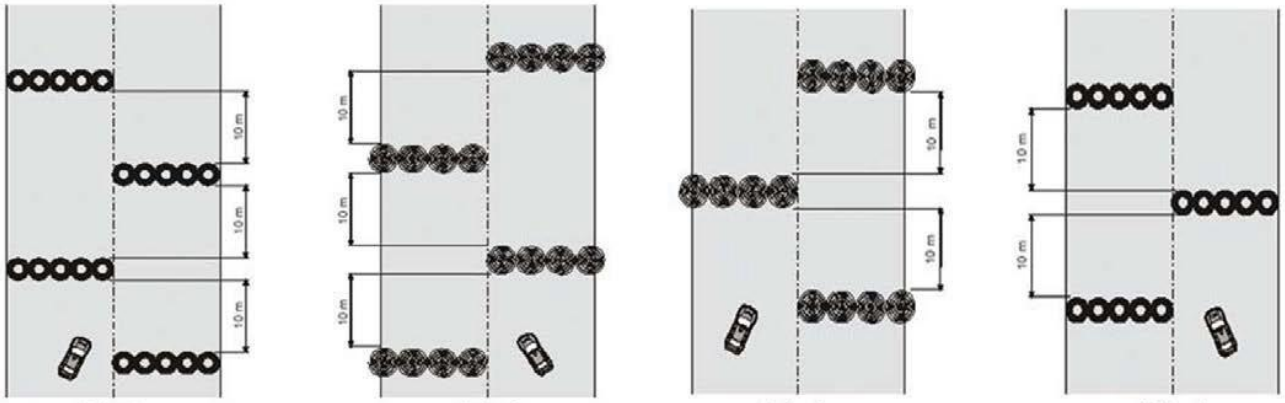
35.6.1 Περνώντας μπροστά από μία επιδεικνυόμενη κόκκινη σημαία ο οδηγός πρέπει να μειώσει αμέσως ταχύτητα, να κρατήσει αυτή τη μειωμένη ταχύτητα μέχρι το τέλος της Ε.Δ. και να ακολουθήσει τις οδηγίες των κριτών ή των οδηγών των οχημάτων άμεσης επέμβασης. Οι σημαίες θα επιδεικνύονται σε όλα τα σημεία 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 κόκκινη σημαία θα λάβει ένα θεωρητικό χρόνο για την Ε.Δ., σύμφωνα με τις διαδικασίες όπως αναφέρονται στο άρθρο 34.
35.6.3 Η κόκκινη σημαία θα επιδεικνύεται στα πληρώματα μόνο μετά από εντολή του Αλυτάρχη. Η κόκκινη 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 κόκκινη σημαία καμία άλλη σημαία δεν επιτρέπεται να επιδεικνύεται σε οποιοδήποτε σημείο της Ε.Δ.
35.6.5 Η κόκκινη σημαία πρέπει να είναι διαθέσιμη σε κάθε σημείο με ενδιάμεσο κριτή (τοποθετημένος περίπου κάθε 5χλμ).
35.6.6 Σε μία Υπερειδική επιτρέπεται η χρήση διαφορετικού συστήματος σηματοδότησης (πχ αναβοσβήνοντα φώτα). Πλήρεις λεπτομέρειες πρέπει να αναφέρονται στο 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.
35.7.1 Σε αγώνες που απαιτούνται επιβραδύνσεις αυτές θα γίνονται με τρεις (3) ή με τέσσερις (4) σειρές εμποδίων. Η πρώτη σειρά επιβράδυνσης θα σηματοδοτείται με μεγάλα πανώ/βέλη που θα δείχνουν την κατεύθυνση της πορείας του αυτοκινήτου.
35.7.2 Τα εμπόδια μεταξύ τους θα έχουν απόσταση 10μ.
35.7.3 Οι εσωτερικές άκρες των εμποδίων θα βρίσκονται σε ευθεία μεταξύ τους.
35.7.4 Τα εμπόδια θα πρέπει να είναι φτιαγμένα από:

35.7.4.1 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, ανάλογα με το πλάτος του δρόμου συνεχόμενα κόκκινα στη σειρά και όχι κόκκινο/άσπρο/κόκκινο. Η επόμενη σειρά συνεχόμενα άσπρα κ.ο.κ.
35.7.4.2 Κυλινδρικές αχυρόμπαλες (σφιχτά δεμένες μέσα σε χοντρό πλαστικό κάλυμμα).
35.7.4.3 Τοίχο από δεμένα με βίδες ή τσέρκια μεταξύ τους λάστιχα, ύψους τουλάχιστον ενός μέτρου.
35.7.5 Η είσοδος της επιβράδυνσης θα είναι προς την ασφαλέστερη πλευρά του δρόμου (όχι γκρεμούς).
35.7.6 Η επιβράδυνση 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, η οποία θα είναι σηματοδοτημένη στο οδόστρωμα από τις αναγνωρίσεις. Επιπλέον οι κριτές θα πρέπει να καθαρίσουν το σημείο και να καταγράψουν το συμβάν ή/και να ενημερώσουν τον Αλυτάρχη.
35.7.7 Η επιβράδυνση θα επισημαίνεται στο ROAD BOOK, στα μέτρα ασφαλείας, καθώς και στο δρόμο τις ημέρες των αναγνωρίσεων και κατά τη διάρκεια του αγώνα.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΕΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ



35.8 ΠΟΙΝΕΣ
Οι Αγωνοδίκες είναι οι μόνοι αρμόδιοι να επιβάλουν ποινές με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν αναφορές κριτών που θα συνοδεύονται από αποδεικτικά στοιχεία.

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 Συμπληρωματικός 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, ώστε να εγκριθεί από την αρμόδια Επιτροπή.
36.3.2 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 2.7), μέχρι την αναχώρηση 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 fermé 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 fermé 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 χρειασθεί 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 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 είναι Ράλλυ Σπριντ και ξεκινάει κατευθείαν από τον ΣΕΧ 1, δεν επιτρέπεται η ανωτέρω συγκέντρωση των αυτοκινήτων.

39.2 ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΡΑΣ

Σε διήμερο αγώνα, σε κάθε πλήρωμα που θα καθυστερήσει περισσότερο από 15' λεπτά στην εκκίνηση της πρώτης Μέρας θα του απαγορευτεί η εκκίνηση για αυτή τη Μέρα. Το πλήρωμα μπορεί να εκκινήσει κανονικά με τις ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 2.21 (RALLY 2) τη δεύτερη μέρα του αγώνα.

40. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΑ

40.1 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ 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 11.9 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 παραμένει 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 Τα Ιστορικά αυτοκίνητα εκκινούν στη σειρά με τα αυτοκίνητα των άλλων Κατηγοριών ανάλογα με τον κυβισμό τους.
40.3.4 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 τέτοιου εμβαδού 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, οιουδήποτε, 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 γύρω δρόμων και των διασταυρώσεων. Έτσι στο τέλος ενός τμήματος θα οργανώνεται Ανασυγκρότηση με ΣΕΧ Εισόδου-Εξόδου, όπου ο ΣΕΧ Εξόδου της Ανασυγκρότησης θα είναι και Είσοδος του Service Park. Η διάρκεια της Ανασυγκρότησης είναι στην ευχέρεια του Οργανωτή.

Στο road book του αγώνα θα πρέπει να υπάρχει κάτοψη της Ανασυγκρότησης και του Service Park. Στην έξοδο του Service Park θα υπάρχει χώρος ανεφοδιασμού καθώς και χώρος για σφράγιση των ελαστικών μόνο για τους αγώνες Ράλλυ. Στους αγώνες Ράλλυ Σπριντ, μετά το τέλος του 2ου ή του 3ου τμήματος διαδρομής (ανάλογα με το πόσες φορές γίνεται η διαδρομή) τα αυτοκίνητα θα κατευθύνονται απευθείας στον χώρο του parc fermé. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις περί απαγορευμένων 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 parks και 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 ελικοπτέρου), απαγορεύεται σε απόσταση ενός χιλιομέτρου από το διαγωνιζόμενο αυτοκίνητό του, εκτός από:

- Τα service parks
- Τα remote service zone – RSZ
- Τους χώρους ανεφοδιασμού (remote refueling zones)
- Ένα άτομο της ομάδας, σε επίσημους χώρους πλυσίματος του αυτοκινήτου
- Όπου επιτρέπεται με δελτίο πληροφοριών
- Όταν τα διαγωνιζόμενα αυτοκίνητα ακολουθώντας τη διαδρομή που περιγράφεται στο road book, είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τον(τους) ίδιο(ους) 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 κ.λπ., 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 κ.λπ.) καθώς και η υπαγόρευση οδηγιών για τον τρόπο επισκευής από και προς το πλήρωμα επιτρέπεται στα service parks.

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 βραδινό 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, (προαιρετικό)

42.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ SERVICE PARK
Τα service parks επισημαίνονται στο ωράριο του αγώνα με ΣΕΧ στην είσοδο και έξοδο. (Τα 25 μ. που αναφέρονται στο Παράρτημα 2 θα μειωθούν σε 5 μ.).

42.3 ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ SERVICE PARKS
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

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

Όταν, σαν μέρος του σέρβις, κριθεί απαραίτητο (π.χ. η αλλαγή δεξαμενής καυσίμου ή αντλίας), το άδειασμα επιτρέπεται σε ένα service park 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. FLEXI SERVICE – 45'

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

45.1 ΓΕΝΙΚΑ
Το flexi service 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 45λεπτου 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.

46. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) (ΜΑΚΡΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ)

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 πάσα.
- 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 parks 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 πάσο 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 επιτρεπτό 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 επισκευή 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 οποιεσδήποτε 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 $1^{η}$ Ε.Δ., που δεν είναι όμως Υπερειδική, ανακηρύσσεται νικητής. Αν αυτό δεν αρκεί, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της $2^{ης}$, $3^{ης}$ $4^{ης}$ Ε.Δ. κ.λπ..

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

Όλες οι ενστάσεις υποβάλλονται σύμφωνα με τους όρους του Κεφαλαίου 13 του ΕΑΚ. Κάθε ένσταση που υποβάλλεται από συμμετέχοντα θα μεταβιβάζεται στους Αγωνοδίκες προς εξέταση και απόφαση (άρθρο 13.1 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 3/2019 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 κ.λπ.) 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 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΦΕΣΗΣ
Όλες οι εφέσεις υποβάλλονται σύμφωνα με τους όρους του Κεφαλαίου 15 (άρθρα 15.1 και επόμενα του ΕΑΚ).

48.6 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΕΦΕΣΗΣ
Οι συμμετέχοντες έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 15.3). Το παράβολο της έφεσης ορίζεται στα 1000 €, καταβάλλεται εντός 96 ωρών από τη στιγμή που ο εφεσιβάλλων κοινοποίησε στους Αγωνοδίκες την πρόθεσή του να ασκήσει έφεση. Ελλείψει αυτού, η Αγωνιστική Άδεια του εφεσιβάλλοντος θα ανασταλεί αυτόματα έως ότου γίνει η πληρωμή. Αν η έφεση απορριφθεί ή εάν αποσυρθεί αφού ασκήθηκε, κανένα μέρος του παραβόλου δεν θα επιστραφεί.

49. ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Στους αγώνες τα πρακτικά των Αγωνοδικών πρέπει να στέλνονται στην ΕΠΑ μέσα σε πέντε 5 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
50.2.1 Ο Οργανωτής έχει την ευχέρεια να κάνει την απονομή στη ράμπα του τερματισμού ή σε κάποια αίθουσα επιλογής του, π.χ. Δημαρχείο, Πολιτιστικό Κέντρο κ.λπ.. σε εύλογο χρόνο μετά τον τερματισμό του τελευταίου αυτοκινήτου. Σε κάθε περίπτωση ο χώρος και ο χρόνος απονομής θα πρέπει να αναφέρεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα.
50.2.2 Τα πληρώματα που κατατάσσονται και βραβεύονται, είναι υποχρεωτικό να παρευρίσκονται στην τελετή απονομής του εκάστοτε αγώνα.
Σε περίπτωση ανωτέρας βίας , πρέπει να παρευρίσκεται τουλάχιστον το ένα από τα δύο μέλη του πληρώματος. Σε περίπτωση που κανένα μέλος του πληρώματος δεν παραστεί στην τελετή απονομής, οι Αγωνοδίκες θα επιβάλουν χρηματική ποινή ύψους 200€.

50.3 ΕΠΑΘΛΑ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΑΓΩΝΩΝ
Υποχρεωτικά τα έπαθλα που απονέμονται εις διπλούν έχουν ως εξής:

Γενική Κατάταξη
Στους Νικητές: Κύπελλα
Στους δεύτερους: Κύπελλα
Στους τρίτους: Κύπελλα

Γενική Κατάταξη F2
Στους Νικητές: Κύπελλα
Στους δεύτερους: Κύπελλα
Στους τρίτους: Κύπελλα

Κατάταξη Κατηγοριών
Στους νικητές κάθε κατηγορίας: Κύπελλα
Στους δεύτερους κάθε κατηγορίας: Κύπελλα
Στους τρίτους κάθε κατηγορίας: Κύπελλα

Στην F2 απονέμονται κύπελλα στους 3 πρώτους εφόσον εκκινήσουν τουλάχιστον 8 αυτοκίνητα. Αν εκκινήσουν 7 αυτοκίνητα, θα απονεμηθούν κύπελλα στους δύο πρώτους και αν εκκινήσουν 6 αυτοκίνητα, θα απονεμηθούν κύπελλα μόνο στους πρώτους.
Στις υπόλοιπες κατηγορίες ((C1, C2, C3 κ.λπ.) απονέμονται κύπελλα στους τρεις (3) πρώτους εφόσον εκκινήσουν τουλάχιστον 6 αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας. Αν εκκινήσουν 5 αυτοκίνητα θα απονεμηθούν στους δύο (2) πρώτους σε κάθε κατηγορία και αν εκκινήσουν 4 αυτοκίνητα θα απονεμηθούν κύπελλα μόνο στους πρώτους.

Δεν θα απονέμονται κύπελλα σε Ομάδες και Κλάσεις.

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 κύπελλα μόνο στους πρώτους.

Κατάταξη κάθε κατηγορίας
Στους Νικητές: Κύπελλα

Κατάταξη κλάσεων
Στους Νικητές: Κύπελλα

Αν εκκινήσουν πάνω από τρεις (3) σε κατηγορία ή κλάση π.χ. τέσσερις (4) θα γίνεται απονομή κυπέλλων στους δυο (2) πρώτους, ενώ αν εκκινήσουν πέντε(5) και άνω θα γίνεται απονομή κυπέλων στους τρεις (3) πρώτους κάθε κατηγορίας ή κλάσης.

51. ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΗΣ ΟΜΑΕ-ΕΠΑ

Η παρουσία των νικητών των διαφόρων τίτλων στην τελετή απονομής, προκειμένου να παραλάβουν τα κύπελλα, τα μετάλλια κ.λπ.., είναι υποχρεωτική διαφορετικά αυτά ΔΕΝ ΑΠΟΝΕΜΟΝΤΑΙ.
Η παραλαβή των κυπέλλων, μεταλλίων κ.λπ.. δι' αντιπροσώπου μπορεί να γίνει μόνο με έγγραφη αιτιολόγηση και με καθορισμό του προσώπου που θα αντιπροσωπεύσει τον νικητή του τίτλου, εφόσον όμως γνωστοποιηθεί στην ΟΜΑΕ τουλάχιστον 48 ώρες πριν την τέλεση της απονομής. Οι αγωνιζόμενοι που βραβεύονται στην ετήσια απονομή, θα πρέπει να είναι ευπρεπώς ενδεδυμένοι, γιατί αλλιώς μπορεί να τους απαγορευτεί η είσοδος.
Σημείωση: Εάν η παραλαβή των κυπέλλων γίνει σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο, διευκρινίζεται ότι ο αντιπρόσωπος θα παραλαμβάνει τα κύπελλα μετά το τέλος της απονομής του συγκεκριμένου θεσμού και χωρίς να ανέβει στη σκηνή της απονομής των κυπέλλων.

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 οργανώνονται αμέσως μετά την έξοδο των service parks. Η είσοδος / έξοδός τους θα σηματοδοτείται από ένα μπλε σήμα που θα αναπαριστά δοχείο καυσίμου**. (Παράρτημα 2).** 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 πληρώματος.

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ

Για τους αγώνες βλέπε επιπλέον και την τεχνική εγκύκλιο 11/2019 της ΕΠΑ.

53. ΓΕΝΙΚΑ

53.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ
Όλα τα ελαστικά πρέπει να είναι σύμφωνα με το παρόν άρθρο**.**

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 ΚΑΙ ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ
Στους αγώνες όλοι οι διαγωνιζόμενοι επιτρέπεται να αλλάξουν ελαστικά μόνο στα service parks, 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, ή RSZ, μετά τη διαδικασία ανεφοδιασμού, σύμφωνα με την εγκύκλιο 10/2019 “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 σχέδιο 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.

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 2019 Στους Διεθνείς αγώνες ισχύουν οι κανονισμοί της FIA.

53.10 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
Οποιαδήποτε χημική ή μηχανική (πέραν του "χαράγματος" και του "ξυσίματος") επεξεργασία των ελαστικών απαγορεύεται. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλέπε Εγκύκλιο 11 παράγραφο 8.3.

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 ΘΟΡΥΒΟΥ 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 την Εγκύκλιο 11.

55. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Για την κατάρτιση των κανονισμών αυτών λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα λήφθηκαν υπόψη ο κανονισμός της FIA για εθνικούς αγώνες Rally του 2019 καθώς και οι κανονισμοί του 2019 για το WRC, οι οποίοι προσαρμόσθηκαν σε ορισμένες λεπτομέρειες τους στα Ελληνικά δεδομένα όπως αυτό προβλέπεται και στους παραπάνω διεθνείς κανονισμούς.

Ο παρών Γενικός Κανονισμός του Αθλήματος αγώνων Ράλλυ και Ραλλυ Σπριντ Αυτοκινήτων, που περιέχει 55 άρθρα, ψηφίσθηκε από την Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε στις 16 Φεβρουαρίου 2019 και ισχύει μέχρι ανακλήσεως του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο Υπεύθυνος σχέσεων με Αγωνιζόμενους, είναι ένα από τα στελέχη του αγώνα. Πρέπει να κατέχει έγκυρη άδεια της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ και να γνωρίζει τους 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 «Ονοματεπώνυμο-Υπεύθυνος Σχέσεων με Αγωνιζομένους»

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 του παρουσίας, ως εξής:

- Στον Αρχικό Τεχνικό Έλεγχο
- Στις συνεδριάσεις των Αγωνοδικών
- Στην εκκίνηση του αγώνα
- Στο Service Park
- Στην ανασυγκρότηση
- Στον τερματισμό της Μέρας (σε περίπτωση διήμερου αγώνα)
- Στον τερματισμό του αγώνα
- Στο χώρο του parc fermé

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 προκαλέσει ένσταση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ			
Τύπος Κοντρόλ	**ΖΩΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ** *(Διάμετρος πινακίδων 70 εκ. περίπου)*		
Κατεύθυνση/Φορά	→	→	→
	ΚΙΤΡΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ Είσοδος σε κοντρόλ	**ΚΟΚΚΙΝΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ** Υποχρεωτική στάση	**ΜΠΕΖ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ** Τέλος Ελεγχόμενου Χώρου
ΣΕΔ ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ	←25μ. ελαχ.→	ΣΕΔ ← 25μ →	
ΣΕΧ ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ	←25μ. ελαχ.→	ΣΕΧ ← 25μ →	
ΣΕΧ ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΕ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ	← 5μ →	ΣΕΧ ← 5μ →	
ΣΕΧ ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ - ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΕ ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ	Δεν υπάρχει κίτρινη πινακίδα πριν από την 'Εξοδο Ανασυγκρότησης και την Είσοδο Σέρβις Παρκ	ΣΕΧ ← 5μ →	
ΣΕΧ ΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ	← 5μ →	ΣΕΧ Συνήθως οδηγεί σε Ανεφοδιασμό ή/και Μαρκάρισμα Ελαστικών ← 5μ →	
ΣΕΧ και ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	←25μ. ελαχ.→	ΣΕΧ ←50-200μ→ ΑΦΕΤΗΡΙΑ Ε.Δ. ← 25μ →	
ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	← 25μ → ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ	←100-300μ→ ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ	STOP ← 25μ → ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟΠ
ΑΛΛΕΣ ΣΤΑΝΤΑΡ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ FIA *(Διάμετρος πινακίδων 70 εκ. περίπου)*			
	ΑΣΠΡΟ ή ΜΑΥΡΟ ΣΥΜΒΟΛΟ σε ΚΙΤΡΙΝΟ ΦΟΝΤΟ	**ΑΣΠΡΟ, ΜΑΥΡΟ 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 εργασίες ανεφοδιασμού	
ΘΕΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ	←100μ→ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ	
ΘΕΣΗ ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟΥ	←100μ→ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΙΔΑ	ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟ	

Οι αποστάσεις θα τηρούνται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό