

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ ΤΡΟΦΥ 4x4
2021**

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΩΝΩΝ

- 1.1 Ένας αγώνας TROPHY 4x4 είναι μια αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, μετά από έγκριση της ΕΠΑ / ΟΜΑΕ.
- 1.2 Οι αγώνες περιπέτειας Trophy είναι αγώνες που κινούνται εκτός δρόμου, σε φυσικό ανάγλυφο, κοίτες χειμάρρων, αντιπυρικές ζώνες και εγκαταλελειμμένες ορεινές χαράξεις, με την χρήση δρομοβιβλίου, μέσων προσανατολισμού και εξοπλισμού που τα πληρώματα ή οι ομάδες φέρουν μαζί τους.
- 1.3 Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός), κατά την εκκίνηση και τον τερματισμό. Ο Οργανωτής υποχρεούται να ορίζει στον Ειδικό Κανονισμό αν αγώνας θα διεξαχθεί από ομάδες των δύο (2) οχημάτων και τεσσάρων (4) ατόμων ανά ομάδα ή από ομάδες του ενός (1) οχήματος και δύο (2) ατόμων ανά ομάδα, για κάθε κατηγορία. Ο αγώνας περιλαμβάνει Ειδικές Διαδρομές, Ειδικές Δοκιμασίες και Απλές Διαδρομές.
- 1.4 Τα αυτοκίνητα πρέπει να διανύσουν τη συνολική διαδρομή χωρίς τη χρήση οποιουδήποτε εξωτερικού παράγοντα και με μοναδική βοήθεια τη χρήση του εξοπλισμού που μεταφέρουν μαζί τους, επί ποινή αποκλεισμού.

Ειδικά για την Ομάδα Hobby: Οι οργανωτές θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη σχεδίαση των διαδρομών. Η συγκεκριμένη ομάδα προορίζεται για πληρώματα χωρίς ιδιαίτερη εμπειρία των αγώνων TROPHY 4x4 και τους δίνεται η δυνατότητα να τους γνωρίσουν, λαμβάνοντας μέρος σε διαδρομές που είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να μην δημιουργούν πιθανότητες ζημιών στο εξωτερικό του οχήματος. Παράλληλα οι διαδρομές αυτές θα πρέπει να μην περιλαμβάνουν τμήματα με μεγάλες πλαϊνές κλίσεις και να ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες ανατροπής του οχήματος. Ο Παρατηρητής και ο Πρόεδρος Αγωνοδικών, έχουν την υποχρέωση να ελέγξουν τις διαδρομές της Hobby πριν την έναρξη του αγώνα και να επιβάλουν τροποποιήσεις ή ακόμα και ακύρωση κάποιας διαδρομής εάν κρίνουν ότι η επικινδυνότητά της ξεπερνάει το πνεύμα της κατηγορίας Hobby. Είναι επιβεβλημένη η διακοπή μίας διαδρομής Hobby εάν διαπιστωθεί στην πορεία ότι ανατράπηκε αυτοκίνητο λόγω του βαθμού δυσκολίας.

- 1.5 Ένας αγώνας TROPHY 4x4 πρέπει να εγγραφεί στο Εθνικό αγωνιστικό ημερολόγιο από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Για κάθε τροποποίηση που δεν συμφωνεί με τον γενικό κανονισμό, τεχνικό κανονισμό καθώς και τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ πρέπει να ζητείται ειδική έγκριση από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ πριν την κατάθεση του Συμπληρωματικού Κανονισμού. Ο παρατηρητής που ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ σε συνεργασία με τον αλυτάρχη πρέπει να επιθεωρήσει τις διαδρομές, σε ικανό διάστημα πριν την έναρξη του αγώνα ώστε αν κρίνει σκόπιμο να προτείνει τις ανάλογες αλλαγές. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις πρέπει να εμφανίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό με έντονα γράμματα (bold).
- 1.6 Η ημερολογιακή διάρκεια του αγώνα ξεκινάει από την ημέρα του διοικητικού ελέγχου και τελειώνει την ημέρα της απονομής των βραβείων.
- 1.7 Η ΟΜΑΕ, η διοργανώτρια Λέσχη, η Οργανωτική Επιτροπή καθώς και οι οδηγοί του αγώνα δε φέρουν καμία ευθύνη έναντι τρίτων για τυχόν ατύχημα που μπορεί να συμβεί κατά τη διάρκεια του αγώνα. Η αστική ευθύνη βαρύνει την ασφαλιστική εταιρεία με την οποία έχει συναφθεί συμβόλαιο κάλυψης κινδύνων από αυτές τις δραστηριότητες.

ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

2.1

Ειδικές Διαδρομές (**ΕΔ**) είναι διαδρομές εξαιρετικής δυσκολίας εκτός δρόμου σε φυσικό περιβάλλον. Οι Ειδικές Διαδρομές διανύονται υποχρεωτικά με τη φορά που ορίζει ο οργανωτής από την αφετηρία μέχρι τον τερματισμό τους. Ο πραγματικός χρόνος παραμονής κάθε αυτοκινήτου μεταξύ της αφετηρίας και του τερματισμού ισοδυναμεί με το χρόνο εκτέλεσης της Ειδικής Διαδρομής.

2.2

Ειδικές δοκιμασίες (**ΕΔΚ**) είναι μικρές σχετικά διαδρομές εξαιρετικής δυσκολίας εκτός δρόμου, οριοθετημένες με πασσάλους, κορδέλες ή άλλη σήμανση, δεν περιγράφονται στο Βιβλίο Διαδρομής (Road Book) και πραγματοποιούνται σε διαδρομή κλειστή στην κυκλοφορία.

2.3

Απλές διαδρομές (**ΑΔ**) είναι εύκολα και βατά τμήματα που συνδέουν την Εκκίνηση, τον τερματισμό και τις ειδικές διαδρομές μεταξύ τους. Ο οργανωτής δύναται να επιλέξει και υποχρεούται να ορίσει στον συμπληρωματικό κανονισμό αν οι **ΑΔ** θα είναι κλειστές στην κυκλοφορία για την κατηγορία Pro, καθώς αυτό καθορίζει αν θα γίνουν δεκτά στον αγώνα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής.

2.4

Οι διαδρομές και το δρόμοβιβλίο ορίζονται από τον οργανωτή καθώς και ο μέγιστος χρόνος, ιδανικός χρόνος και η μέση ωριαία ταχύτητα (ΜΩΤ)

2.5

Το δρομοβιβλίο μπορεί να περιλαμβάνει και σημεία που βασίζονται στην πλοήγηση με πυξίδα ή GPS χωρίς να αναγράφει τα ακριβή μετρά μέχρι το επόμενο σημείο καθώς κάθε πλήρωμα μπορεί να κινηθεί ελεύθερα και να διανύσει διαφορετική απόσταση.

2.6

Σκέλος (**ΣΚ**): Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών.

2.7

Χρόνος Διαδρομής: Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει τη δοκιμασία.

2.8

Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος Διαδρομής: Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε αυτοκίνητο για την ολοκλήρωση κάθε Διαδρομής. Ο χρόνος αυτός ορίζεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό ή ανακοινώνεται με δελτίο πληροφοριών για κάθε Δοκιμασία και μπορεί να αλλάξει οποιαδήποτε στιγμή από τον Αλυτάρχη με τη σύμφωνη γνώμη των αγωνοδικών.

2.9

Νεκρός Χρόνος : Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πλήρωμα διακόπτουν τον αγώνα με εντολή του Αλυτάρχη και ο οποίος αφαιρείται από την επίδοση τους. Κατά τη διάρκεια του νεκρού χρόνου το όχημα βρίσκεται σε καθεστώς Parc Fermé και απαγορεύεται οποιαδήποτε βοήθεια, επισκευές, ανεφοδιασμός ή άλλες επεμβάσεις από πλήρωμα ή από οποιοδήποτε άλλον.

2.10

Ενημέρωση – Briefing : Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική.

2.11

Δελτίο Πληροφοριών : Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Συμπληρωματικού Κανονισμού του αγώνα και που χρησιμεύει για να τον τροποποιήσει, συμπληρώσει ή αποσαφηνίσει. Αυτά τα δελτία είναι χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα, από την οργανωτική επιτροπή μέχρι τον έλεγχο εξακρίβωσης και στη συνέχεια

από τους αγωνοδίκες. Τα πληρώματα πρέπει να πιστοποιούν με την υπογραφή τους ότι έλαβαν γνώση του περιεχομένου. Κάθε δελτίο πληροφοριών πρέπει να είναι γραπτό και να αναρτάται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

2.12

Αποκλεισμός: Η ποινή του αποκλεισμού από τον αγώνα επιβάλλεται, μετά από απόφαση των Αγωνοδικών, για σοβαρή παράβαση των κανονισμών. Η ποινή αυτή μπορεί να προβλέπεται για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους αγωνοδίκες.

ΑΡΘΡΟ 3

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

3.1 Πρόεδρος

3.2 Μέλη

ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ

3.3 Παρατηρητής	Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
3.4 Αγωνοδίκης	Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
3.5 Αλυτάρχης του αγώνα	Από τον κατάλογο Αλυταρχών της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
3.6 Τεχνικοί Έφοροι	Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
3.7 Γραμματέας Αγώνα	
3.6 Υπεύθυνος Ασφαλείας	(μπορεί να είναι και ο Αλυτάρχης)
3.7 Επικεφαλής Ιατρός	
3.8 Υπεύθυνος αποτελεσμάτων	
3.9 Υπεύθυνος Σχέσεως με Αγωνιζομένους	

ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας TROPHY 4x4 διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Αθλητικό νόμο
- Τον Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ)
- Τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
- Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό TROPHY 4x4 και τα Παραρτήματά του
- Τον Τεχνικό κανονισμό αγώνων εκτός δρόμου
- Τον Τεχνικό Κανονισμό TROPHY 4x4 και τα Παραρτήματά του
- Τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του αγώνα

- 4.1 Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για την τήρηση των κανονισμών σε ολόκληρη τη διάρκειά του αγώνα.
- 4.2 Επιπλήξεις, πρόστιμα ή ποινές, θα επιβάλλονται για παραβάσεις που δεν άπτονται άμεσα της διεξαγωγής του αγώνα και συνεπώς δεν επηρεάζουν τα αποτελέσματα του (π.χ. καθυστέρηση παρουσίασης στον έλεγχο εξακρίβωσης κ.λπ.).
- 4.3 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα θα πρέπει να είναι σύμφωνος με το υπόδειγμα της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ και να αποστέλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τις εγκυκλίους της.
- 4.4 Ο Συμπληρωματικός Κανονισμός του αγώνα πρέπει να δημοσιεύεται, μετά την έγκρισή του, στην επίσημη ιστοσελίδα του αγώνα και να είναι διαθέσιμος σε εκτυπώσιμη μορφή για όλους τους συμμετέχοντες.

ΑΡΘΡΟ 5 ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Στον αγώνα συμμετέχουν αυτοκίνητα χωρισμένα σε Ομάδες (Κατηγορίες) όπως αυτές περιγράφονται στον Τεχνικό Κανονισμό αγώνων TROPHY 4x4 της ΕΠΑ.

Αναλυτικά:

- 5.1 Hobby
- 5.2 Trophy
- 5.3 Pro (απαγορεύεται η κίνηση σε δρόμους ανοιχτούς στην κυκλοφορία)

Οχήματα της κατηγορίας Pro γίνονται δεκτά στον αγώνα μόνο αν ο οργανωτής έχει επιλέξει οι Απλές Διαδρομές του αγώνα για την κατηγορία Pro να είναι κλειστές στην κυκλοφορία σύμφωνα με το 2.3.

Όταν κινούνται εντός του service park, στην πανυγηρική εκκίνηση και κατά την άνοδο στη ράμπα τερματισμού, τα αυτοκίνητα της κατηγορίας Pro δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 10 χλμ ώρα για λόγους ασφαλείας.

ΑΡΘΡΟ 6 ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

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

- α. «Συμμετέχων»: Χρησιμοποιείται για το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δήλωσε συμμετοχή στον συγκεκριμένο αγώνα.
- β. «Πλήρωμα»: Όρος που χρησιμοποιείται για τα φυσικά πρόσωπα που επιβαίνουν στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα και που περιλαμβάνει τον οδηγό και τον συνοδηγό - πλοηγό.

Κατά την διάρκεια του Αγώνα ο οδηγός μπορεί να γίνει συνοδηγός και αντίστροφα.

- 6.2 Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει εν ισχύ άδεια οδήγησης του Υπουργείου Συγκοινωνιών εφόσον πρόκειται για Έλληνα υπήκοο ή της αντίστοιχης υπηρεσίας της χώρας από την οποία προέρχεται εφόσον πρόκειται για ξένο υπήκοο, και το οποίο δεν εκτίει ποινή αργίας ή έκπτωσης ή άλλη ποινή η οποία μπορεί να του έχει επιβληθεί από τα αρμόδια πειθαρχικά όργανα της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ ή άλλης ανάλογης αρχής. Τα δελτία αθλητού είναι υποχρεωτικά για όλα τα μέλη του πληρώματος.
- 6.3 Αν σαν συμμετέχων αναφέρεται νομικό πρόσωπο ή εφόσον αυτός δεν επιβαίνει στο αυτοκίνητο κάθε υποχρέωσή του βαρύνει απόλυτα, αλληλέγγυα και αδιαίρετα τον οδηγό που έχει δηλωθεί στη δήλωση συμμετοχής. Στην περίπτωση αυτή ο συμμετέχων πρέπει να διαθέτει άδεια διαγωνιζομένου.
- 6.4 Το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1 συνοδηγό – πλοηγό.
- 6.5 Η εγκατάλειψη ενός μέλους του πληρώματος ή η επιβίβαση ενός τρίτου προσώπου (εκτός από την περίπτωση μεταφοράς τραυματία) θα έχει σαν συνέπεια τον αποκλεισμό από τον αγώνα.
- 6.6 Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον συμμετέχοντα ή τα μέλη του πληρώματος θα κρίνεται από τον Αλυτάρχη και τους Αγωνοδίκες που θα επιβάλουν ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό από τον αγώνα για το συγκεκριμένο πλήρωμα. Μπορούν επίσης να ζητήσουν από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ να επιβάλει επιπλέον ποινή.

ΑΡΘΡΟ 7 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ και ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

7.1 Όποιος θέλει να συμμετάσχει στον αγώνα πρέπει να το κάνει μέσω του συστήματος ηλεκτρονικής διαχείρισης της ΟΜΑΕ.

- 7.2 Η ηλεκτρονική δήλωση συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι τόσο ο συμμετέχων όσο και τα μέλη του πληρώματος αποδέχονται ανεπιφύλακτα τον παρόντα κανονισμό, το συμπληρωματικό κανονισμό και παραδέχεται ότι οι καθιερωμένες από τον ΕΑΚ δωσιδικίες ισχύουν αποκλειστικά για κάθε θέμα που αφορά τον αγώνα.
- 7.3 Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα, με τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου/συμμετέχοντα γνωρίζοντάς του τους λόγους της άρνησης της (Άρθρο 74 ΕΑΚ). Η απόρριψή της πρέπει να γνωστοποιηθεί στον ενδιαφερόμενο το αργότερο μέχρι την πρώτη εργάσιμη μέρα μετά το κλείσιμο των εγγραφών
- 7.4 Ο μέγιστος αριθμός συμμετοχών που θα γίνουν δεκτές αναφέρεται στο Συμπληρωματικό Κανονισμό.
- 7.5 Μέχρι τον διοικητικό έλεγχο εξακρίβωσης ο διαγωνιζόμενος είναι ελεύθερος να αντικαταστήσει το δηλωθέν αυτοκίνητο με ένα άλλο.
- 7.6 Το κόστος συμμετοχής θα αυξάνεται μέχρι και 100% όταν ο διαγωνιζόμενος δεν αποδέχεται να τοποθετήσει στο όχημα του την προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή.
- 7.7 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα μέσα στο όριο που αναφέρεται στον συμπληρωματικό κανονισμό:
- α) στους υποψήφιους που δεν έγινε δεκτή η συμμετοχή τους,
 - β) σε περίπτωση μη τέλεσης της εκδήλωσης.
- Σε κάθε περίπτωση ο οργανωτής δεν είναι υπεύθυνος για τυχόν διαφυγόντα κέρδη του συμμετέχοντα ή και τρίτων, από την μη αποδοχή της συμμετοχής του στην εκδήλωση ή από την μη τέλεση της εκδήλωσης. Το μόνο που οφείλει να επιστρέψει είναι τα χρήματα που ο συμμετέχων έχει μέχρι εκείνη τη στιγμή καταθέσει.
- 7.8 Ο οργανωτής μπορεί να επιστρέψει μέρος του παραβόλου συμμετοχής, στο διαγωνιζόμενο που δεν παρουσιάσθηκε στην έναρξη της εκδήλωσης (δηλαδή πριν το διοικητικό έλεγχο) για λόγους ανωτέρας βίας και εφόσον σχετικό αίτημα φθάσει στον οργανωτή με συστημένη επιστολή με απόδειξη παράδοσης πριν από την έναρξη του διοικητικού ελέγχου. Αυτή η επιστροφή πρέπει να γίνει το αργότερο εντός μηνός από τον τερματισμό της εκδήλωσης. Οι όροι που θα αφορούν το ποσό της επιστροφής πρέπει να αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό.
- 7.9 Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να παρουσιαστούν με τα αυτοκίνητά τους στο χώρο αρχικού τεχνικού ελέγχου όπως ορίζεται από το επίσημο πρόγραμμα του αγώνα. Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την απαγόρευση εκκίνησης στον αγώνα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από την οργάνωση.
- Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων:
- δελτία αθλητού
 - άδειες οδήγησης
 - πιστοποιητικό ιδιοκτησίας του οχήματος
 - διάφορες εξουσιοδοτήσεις
 - ασφάλεια οχήματος
- Θα γίνει εξακρίβωση:
- της ταυτότητας του πληρώματος.
 - των στοιχείων του οχήματος βάσει των επίσημων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ.

Όλα τα παραπάνω έγγραφα πρέπει να παρουσιάζονται από τον αγωνιζόμενο στην πρωτότυπη μορφή τους. Δεν γίνονται δεκτές φωτοτυπίες και αντίγραφα.

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

χρησιμοποίηση του οχήματος.

Στην περίπτωση της μη επίδειξης του πρωτοτύπου της αδείας ικανότητας οδήγησης του οδηγού απαγορεύεται ΑΥΣΤΗΡΑ η συμμετοχή του.

- 7.10 Μόνον αγωνιζόμενοι που έχουν περάσει από τον διοικητικό έλεγχο μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημα τους, που θα φέρει τις πινακίδες και τα νούμερα συμμετοχής, στον έλεγχο εξακρίβωσης, ο οποίος θα είναι γενικής μορφής (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, κ.λπ.)

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

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

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

- 7.13 Για οποιαδήποτε διαφορά, αμφισβήτηση, διευκρίνιση, παρατυπία ή ερμηνεία του τεχνικού κανονισμού την απόφαση τη παίρνουν οι αγωνοδίκες με τη βοήθεια του αλυτάρχη και του τεχνικού εφόρου.

- 7.14 Η μη προσέλευση στο χώρο αρχικού τεχνικού ελέγχου και η μη παρουσίαση του αυτοκινήτου στον εντεταλμένο τεχνικό έφορο συνεπάγεται αποκλεισμό από τον αγώνα και τη μη επιστροφή του παράβολου συμμετοχής.

- 7.15 Μετά την ολοκλήρωση κάθε εμποδίου, μπορεί να γίνεται τεχνικός έλεγχος.

ΑΡΘΡΟ 8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- 8.1 Τα πληρώματα υποχρεούνται να υπακούουν στις οδηγίες και τις εντολές της οργάνωσης κατά τη διάρκεια του αγώνα. Αν κάποιο πλήρωμα αποφασίσει να εγκαταλείψει πρέπει να πληροφορήσει την οργάνωση το συντομότερο δυνατό.

- 8.2 Η οργάνωση είναι υπεύθυνη για τη δημιουργία και εκκένωση της περιοχής ασφάλειας από τους θεατές κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη. Τα πληρώματα, παρ' όλα αυτά, πρέπει να συμβάλουν και αυτά για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.

- 8.3 Επιβάλλεται η χρήση ιμάντα για προστασία του δέντρου όταν δένεται ο εργάτης (είτε πρόκειται για σχοινί

- είτε για συρματόσχοινο), επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.4 Επιβάλλεται η τήρηση απόστασης ασφαλείας από το συρματόσχοινο / σχοινί κατά την διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.5 Επιβάλλεται η τοποθέτηση ειδικής κουβέρτας - πατάκι επάνω στο συρματόσχοινο κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη επί ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
Στην περίπτωση που δε χρησιμοποιείται συρματόσχοινο αλλά σχοινί δεν είναι απαραίτητη η χρήση ειδικής κουβέρτας.
Το συρματόσχοινο / σχοινί του εργάτη θα πρέπει πάντα να είναι μαζεμένο σε όλο το μήκος του στο τύμπανο πριν την εκκίνηση του οχήματος στην αρχή κάθε ειδικής δοκιμασίας και κάθε φορά που το όχημα κινείται μέσα στις δοκιμασίες χωρίς τη χρήση του εργάτη. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.6 Το δέσιμο του εργάτη σε κολώνα δικτύου (ΟΤΕ – ΔΕΗ κλπ.) απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.
- 8.7 Κοπή δέντρου απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.
- 8.8 Οι επισκευές επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα, εκτός των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.
- 8.9 Ο οργανωτής θα πρέπει σε κάθε Εκκίνηση / ΣΕΔ / Τερματισμό να έχει μεριμνήσει για την ύπαρξη πυροσβεστήρων (κατ' ελάχιστο 5 κιλών)
- 8.10 Απαγορεύεται ΑΥΣΤΗΡΑ επί ποινή αποκλεισμού η κίνηση εντός της ειδικής διαδρομής με ανάποδη φορά από αυτήν που έχει ορίσει ο οργανωτής, εκτός εάν πρόκειται για αναστροφή προκειμένου να γίνει υπερπήδηση εμποδίου με την όπισθεν και αμέσως μετά επαναφορά στην φορά του αγώνα.
- 8.11 Αν σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα συμβεί κάτι από τα παρακάτω:
- Δεν υπάρχει εργάτης εν λειτουργία.
 - Δεν λειτουργεί το φρένο του εργάτη
 - Κοπεί/καταστραφεί το συρματόσχοινο / σχοινί/ γάντζος εργάτη. Για αυτά επιβάλλεται η αντικατάσταση και όχι η επισκευή τους καθ' οποιονδήποτε τρόπο
 - Δεν έχει ασφάλεια αντεπιστροφής.
 - Το μήκος του συρματόσκοινου/σκοινιού είναι κατ' ελάχιστο είκοσι 20 μέτρα .

α) **Στην εκκίνηση σκέλους:** Δεν επιτρέπεται η εκκίνηση σε σκέλος του αγώνα, σε αυτοκίνητο με βλάβη σε εργάτη, σχοινί/συρματόσχοινο ή φρένο συγκράτησης. Αυτό ισχύει ακόμα και αν το όχημα διαθέτει περισσότερους από έναν εργάτες ή αν ο αγώνας διεξάγεται σε ομάδες των δύο (2) οχημάτων

β) **Σε περίπτωση βλάβης σε εργάτη, σχοινί/συρματόσχοινο ή φρένο συγκράτησης εργάτη κατά τη διάρκεια σκέλους:**

Τα πληρώματα θα πρέπει να σταματήσουν και να επισκευάσουν την βλάβη με τα εργαλεία και ανταλλακτικά που έχουν μαζί τους. Εργάτης με κομμένο ή ενωμένο με κόμπο σχοινί ή με χαλασμένο μηχανισμό φρένου δεν επιτρέπεται να συνεχίσει να χρησιμοποιείται και θα πρέπει να αποσυνδεθεί από την παροχή ισχύος του μέχρι να επισκευαστεί.

Αν το όχημα διαθέτει περισσότερους από έναν εργάτες, μπορεί να συνεχίσει και να τερματίσει το σκέλος εφόσον τουλάχιστον ο ένας από αυτούς βρίσκεται σε άριστη λειτουργική κατάσταση.

Όταν διαγωνίζονται ομάδες των δύο (2) οχημάτων, η ομάδα μπορεί να συνεχίσει και να τερματίσει το σκέλος εφόσον τουλάχιστον ο ένας από τους εργάτες της ομάδας βρίσκεται σε άριστη λειτουργική κατάσταση.

Αν όλοι οι εργάτες ή τα σχοινιά/συρματοσχοινα του οχήματος ή της ομάδας παρουσιάσουν βλάβη που δεν είναι δυνατόν να επισκευαστεί επί τόπου, το όχημα ή η ομάδα θα αποκλείονται από το υπόλοιπο του σκέλους λαμβάνοντας τις προβλεπόμενες ποινές και θα πρέπει να επισκευάσουν τις βλάβες για να τους επιτραπεί η εκκίνηση του επόμενου σκέλους.

8.12 Αντιμετώπιση σπασίματος παρπρίζ

Σε περίπτωση που μετά την εκκίνηση του σκέλους σπάσει το εμπρόσθιο παρμπρίζ, είναι ποχρεωτική η αντικατάστασή του πριν την επόμενη εκκίνηση. Η συνέχιση του σκέλους επιτρέπεται μόνο με τη χρήση κράνους full face ή γυαλιών moto cross με κράνος ανοικτού τύπου από το πλήρωμα.

Απαγορεύεται η συνέχιση του σκέλους χωρίς κράνος full face ή γυαλιά τύπου moto cross σε περίπτωση σπασίματος παρπρίζ. Γι'αυτό συνίσταται σε όλα τα πληρώματα να φέρουν μέσα στο όχημα εφεδρικά γυαλιά τύπου moto cross.

Εάν μετά από ατύχημα η δομή του αμαξώματος δεν επιτρέπει την αντικατάσταση του εμπρόσθιου παρμπρίζ από ένα Laminated παρμπρίζ τότε μπορεί να τοποθετηθεί ένα παρμπρίζ από πλαστικό (πολυκαρβονικό) πάχους > 5 mm .

8.13 Αντιαθλητική οδήγηση ή συμπεριφορά θα αναφέρεται στον Αλυτάρχη και στους Αγωνοδίκες.

8.14 Όπου υπάρχει κριτής μπορεί να σηκώσει σε περίπτωση κινδύνου κίτρινη σημαία προς ειδοποίηση των πληρωμάτων.

ΑΡΘΡΟ 9 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

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

9.2 Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης (ΣΕΔ) στις Ειδικές Διαδρομές και τις Ειδικές Δοκιμασίες είναι φανεροί και τοποθετημένοι πριν την είσοδο του πρώτου πληρώματος.

9.3 Στα ΣΕΔ των Ειδικών Διαδρομών και Ειδικών Δοκιμασιών ο κριτής σημειώνει σε κατάσταση τον αριθμό του αυτοκινήτου που διέρχεται από αυτό χωρίς να σταματάει το αυτοκίνητο.

ΑΡΘΡΟ 10 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

10.1 Κάθε αυτοκίνητο πρέπει να έχει λάβει θέση στην εκκίνηση σύμφωνα με τη σειρά του, πίσω από το αυτοκίνητο που εκκινεί ώστε να είναι έτοιμο για τη δική του εκκίνηση. Αν ένα πλήρωμα δεν εμφανιστεί στο χώρο της εκκίνησης μέχρι τη στιγμή που θα κληθεί από τον κριτή και για να του ανακοινωθεί "ΕΝΑ ΛΕΠΤΟ", χάνει τη σειρά του και καλείται το επόμενο πλήρωμα. Το πλήρωμα που έχασε τη σειρά του πρέπει να δηλώσει στον κριτή ότι θέλει να ξεκινήσει και ο κριτής το βάζει στην επόμενη σειρά. Το πλήρωμα παίρνει ποινή για κάθε σειρά που χάνεται πέντε λεπτά.

Η εκκίνηση των οχημάτων θα δίνεται ανά δύο (2) έως πέντε (5) λεπτά, κάτι το οποίο θα αναφέρεται σαφώς στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του εκάστοτε αγώνα και θα είναι

συνάρτηση του μήκους της Διαδρομής, και των εκάστοτε συνθηκών κατά την κρίση του Αλυτάρχη.

Η διαδικασία θα γίνεται ξεχωριστά για την κάθε κατηγορία και δεν θα εκκινεί η επόμενη μέχρι να τερματίσει και ο τελευταίος της προηγούμενης.

Η σειρά εκκίνησης για όλες τις κατηγορίες, του Α σκέλους θα καθοριστεί με βάση την βαθμολογία επάθλου ή πρωταθλήματος για όσους συμμετέχοντες έχουν βαθμολογηθεί, και για τους υπολοίπους, μετά από κλήρωση. Ο πρώτος στη Βαθμολογία ή/και κλήρωση θα έχει το δικαίωμα επιλογής για την σειρά εκκίνησης. Ο δεύτερος θα επιλέγει δεύτερος και ούτω καθ' εξής. Η σειρά εκκίνησης για όλες τις κατηγορίες, του Β σκέλους θα δίνει το δικαίωμα στον πρώτο στην κατάταξη του προηγούμενου σκέλους, να επιλέγει την σειρά που θέλει να εκκινήσει. Ο δεύτερος στην κατάταξη θα επιλέγει δεύτερος και ούτω καθ' εξής.

Τα οχήματα ή οι ομάδες των δύο (2) αυτοκινήτων, θα εκκινούν ένα (μία ομάδα) κάθε φορά και το επόμενο (η επόμενη ομάδα) θα παίρνει εκκίνηση, όταν περάσει την γραμμή τερματισμού το προηγούμενο (η προηγούμενη ομάδα).

Η σειρά εκκίνησης θα καθορίζεται όπως και παραπάνω.

10.2 Τα πληρώματα πρέπει να παρουσιάζονται στην αφετηρία μέσα στα αυτοκίνητα, φορώντας κράνη και ζώνες ασφαλείας και τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους (όπου προβλέπεται). Σε αντίθετη περίπτωση αναβάλλεται η εκκίνηση για τρία (3) λεπτά και τους επιβάλλεται η ποινή για το χάσιμο μιας σειράς εκκίνησης, δηλαδή πέντε λεπτά.

10.3 Ο κριτής της αφετηρίας προσμετρά τα πέντε τελευταία δευτερόλεπτα που σημαίνουν την είσοδο του αυτοκινήτου στην ειδική και ο χρόνος ξεκινά με το σήκωμα της σημαίας.

10.4 Σαν χρόνος τέλεσης κάθε ειδικής δοκιμασίας θεωρείται ο χρόνος **από τη στιγμή που δόθηκε εκκίνηση από τον αφέτη**, μέχρι την στιγμή που το όχημα θα διέλθει τη γραμμή τερματισμού (flying), **ενώ το πλήρωμα θα βρίσκεται στη θέση του δεμένο με τις ζώνες ασφαλείας**, τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους (όπου προβλέπεται) και όλα τα είδη που χρησιμοποίησε το όχημα (ιμάντες κλειδιά κ.λπ.) θα βρίσκονται μέσα στο όχημα. Ο χρόνος θα μετριέται κατ' ελάχιστο με χρονόμετρο χειρός και ακρίβεια δευτερολέπτου. Μετά το τελευταίο ΣΕΔ η γραμμή τερματισμού (flying) θα πρέπει να βρίσκεται τουλάχιστον μετά από δέκα μέτρα εύκολης διαδρομής.

10.5 Επιτρέπεται η αναγνώριση της Ειδικής Δοκιμασίας με τα πόδια από τα πληρώματα, μέσα στο χρόνο που έχουν στη διάθεσή τους, όπως θα ορίζεται σαφώς από τον Συμπληρωματικό Κανονισμό του κάθε αγώνα. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ιμάντων, σημείων πρόσδεσης και όποιας άλλης βοήθειας κατά την αναγνώριση. Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της δοκιμασίας κατά την αναγνώριση. Παράβαση των παραπάνω επιφέρει ποινή αποκλεισμού από την Ειδική Δοκιμασία

10.6 Το πλήρωμα έχει το δικαίωμα να εξέλθει του αυτοκινήτου κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας, φορώντας υποχρεωτικά το κράνος του, τα γάντια του (οδηγός και συνοδηγός), και διακριτικό φωσφορίζε γιλέκο ασφαλείας. Σε καμία περίπτωση, δεν επιτρέπεται να κινείται το αυτοκίνητο με όποια έννοια επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα χωρίς να υπάρχει σε αυτό ένα μέλος του πληρώματος στη θέση του οδηγού, δεμένο με τη ζώνη ασφαλείας.

10.7 Κάθε αυτοκίνητο πρέπει να ολοκληρώσει την κάθε ειδική δοκιμασία χωρίς καμιά εξωτερική βοήθεια. Οι επισκευές επιτρέπονται μόνο από το πλήρωμα και σε όλη τη διάρκεια της ειδικής δοκιμασίας μπορεί να χρησιμοποιήσει μόνο υλικά / εργαλεία / ανταλλακτικά που είχε στην εκκίνηση της δοκιμασίας. Σε αντίθετη περίπτωση θεωρείται ότι εγκατέλειψε την διαδρομή στο συγκεκριμένο σημείο και χρεώνεται τις ανάλογες ποινές.

10.8 Αν ένα αυτοκίνητο δεν καταφέρει να τερματίσει εντός του Μέγιστου Επιτρεπτού Χρόνου της ειδικής διαδρομής που έχει ορίσει η οργάνωση, πρέπει με τη λήξη του χρόνου αυτού να διακόψει τη προσπάθειά του και να εγκαταλείψει τη διαδρομή το συντομότερο δυνατόν

από το ασφαλέστερο σημείο, ακόμη και με τη βοήθεια και της οργάνωσης αν χρειάζεται. Το αυτοκίνητο αυτό χρεώνεται με το Μέγιστο Επιτρεπόμενο Χρόνο της ειδικής συν τις ποινές των ΣΕΔ που δεν πέρασε.

10.9 Για κάθε δύσκολο σημείο της διαδρομής, όπου δεν υπάρχουν φυσικά σημεία αγκύρωσης, η οργάνωση μπορεί να προβλέψει τεχνητά σημεία (οχήματα κλπ). Αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλα τα πληρώματα. Με πρόταση αλυτάρχη και απόφαση αγωνοδίκη μπορεί να αντικατασταθεί κάποιο σημείο αγκύρωσης που καταστράφηκε από προηγούμενη προσπάθεια, με άλλο τεχνητό.

Ο οργανωτής επιτρέπεται να τοποθετεί ιμάντες μονούς ή ιδίου μήκους ζεύγος που στο άθροισμα τους θα έχουν breaking limit 10t σε μονή χρήση και τα ναυτικά κλειδιά να έχουν ανάγλυφη πιστοποίηση με ελάχιστη διατομή $\frac{3}{4}$ ίντσας. Τα σημεία αγκύρωσης αυτά θα πρέπει να είναι κατ' ελάχιστο 3 σε κάθε σημείο.

Σε κάθε περίπτωση οι αγωνιζόμενοι θα «δέσουν» αποκλειστικά με δικιά τους ευθύνη.

10.10 Σε κάθε Ειδική Διαδρομή πρέπει να υπάρχουν, ανάλογα με το μήκος και τις δυσκολίες, Σημεία Ελέγχου Διέλευσης (ΣΕΔ), με ελάχιστο τα 2 ΣΕΔ. Στο Συμπληρωματικό Κανονισμό ή με Δελτίο Πληροφοριών πριν την εκκίνηση του κάθε Σκέλους θα πρέπει να αναφέρονται αυτά τα ΣΕΔ.

10.11 Σε περίπτωση σκασμένου ελαστικού εφαρμόζεται η παρ 10.1 & 10.7

Ο οργανωτής μπορεί να ορίσει τμήματα διαδρομής (τα οποία θα οριοθετούνται απαραίτητα με ΣΕΔ) στα οποία θα είναι υποχρεωτική η χρήση εργάτη (ακόμα και αν το όχημα θα μπορούσε να περάσει χωρίς τη βοήθεια του).

10.12 Ο διοργανωτής οφείλει να διατηρεί τους θεατές 10 τουλάχιστον 10 μέτρα από τα φυσικά ή μη όρια της διαδρομής.

10.14 Ο Αγώνας θα διεξάγεται σε συνεχόμενη ροή, με ωράριο εκκίνησης που θα αναλύεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό, ενώ θα επιτρέπονται οι προσπεράσεις. Σε ειδικές περιπτώσεις το ωράριο εκκίνησης θα μπορεί να διαμορφωθεί ανάλογα μετά από απόφαση του Αγωνοδίκη και θα ανακοινώνεται με Δελτίο Πληροφοριών.

10.15 Δύναται ο διοργανωτής να διεξάγει χρονομετρημένες δοκιμασίες, οι οποίες θα μπορούν να έχουν χαρακτήρα κατατακτῆριων. Αυτό θα διευκρινίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό του κάθε ξεχωριστού αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 11 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ - ΠΟΙΝΕΣ

11.1 Για κάθε δευτερόλεπτο του Χρόνου Διαδρομής : 1 δευτερόλεπτο.

11.2 Ένα αυτοκίνητο που δεν περάσει το πρώτο ΣΕΔ της Διαδρομής ή δεν εκκίνησε χρεώνεται το χειρότερο χρόνο που επιτεύχθηκε συν τις ποινές όλων των ΣΕΔ της διαδρομής, συν τις ποινές μη εκκίνησης και μη τερματισμού που αντιστοιχούν σε δύο ποινές ΣΕΔ της συγκεκριμένης διαδρομής.

11.3 Κάθε αυτοκίνητο που δεν ολοκλήρωσε Ειδική Διαδρομή ή Ειδική Δοκιμασία χρεώνεται το χειρότερο χρόνο του πληρώματος (ή της ομάδας) της ίδιας κατηγορίας που επιτεύχθηκε, συν τις ποινές των ΣΕΔ που δεν πέρασε συν την ποινή μη τερματισμού που αντιστοιχεί σε μια ποινή ΣΕΔ της συγκεκριμένης Διαδρομής.

11.4 Στις ειδικές δοκιμασίες όλη η διαδρομή προσδιορίζεται από πασσάλους και κορδέλες, που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Σε περίπτωση που όχημα έχει επαφή με πάσσαλο ή κορδέλα δεν χρεώνεται ποινή το πλήρωμα. Αν όμως ένα αυτοκίνητο περάσει έξω από το όριο με τρεις ή και τέσσερις τροχούς, για οποιοδήποτε λόγο, υποχρεούται να ξαναμπει από το ίδιο ή προγενέστερο σημείο στη διαδρομή για να συνεχίσει διαφορετικά θεωρείται ότι δεν ολοκλήρωσε την ειδική διαδρομή και

επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές του 11.3. Ο Οργανωτής μπορεί να καθορίσει σημεία που δεν επιτρέπεται ΚΑΜΙΑ ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΟΡΙΟΥ της διαδρομής. Στα σημεία αυτά η ΠΑΡΑΜΙΚΡΗ υπέρβαση ισούται με ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ.

- 11.5 Οι χρόνοι εκκίνησης και τερματισμού της κάθε Ειδικής Διαδρομής και Ειδικής Δοκιμασίας, θα πρέπει να αναγράφονται αμέσως πριν την εκκίνηση και αμέσως μετά τον τερματισμό της κάθε διαδρομής στο ειδικό καρνέ που θα έχει παραδοθεί στο κάθε πλήρωμα, κατά την εκκίνηση της πρώτης δοκιμασίας της κάθε μέρας. Το καρνέ αυτό θα πρέπει να φυλάσσεται από το κάθε πλήρωμα και να παραδίδεται μετά τον τερματισμό της κάθε μέρας στον αρμόδιο κριτή. Η απώλειά του μπορεί να επιφέρει μέχρι αποκλεισμό.
- 11.6 Λόγο του ότι στις Ειδικές Διαδρομές επιτρέπονται οι προσπεράσεις, επαφή με δόλο (πιστοποιημένη από κριτή) ώστε να προκληθεί ζημιά μεταξύ οχημάτων, μπορεί να επιφέρει ποινή μέχρι και αποκλεισμού από τον Αγώνα.
- 11.7 Ο Οργανωτής σε κάθε σκέλος υποχρεούται να καθορίζει την σειρά εκκίνησης και να ανακοινώνει το ωράριο ανάλογα με τη δυσκολία του σκέλους.

ΑΡΘΡΟ 12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ

- 12.1 Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε δοκιμασίας: 5 λεπτά για κάθε αυτοκίνητο που περνάει μπροστά.
- 12.2 Μη στερέωση διχτυών: ποινή δύο (2) λεπτών την πρώτη φορά, πέντε (5) λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 12.3 Μη χρήση κράνους ασφαλείας και ζώνης κατά τη διάρκεια της Ειδικής Διαδρομής επιφέρει αποκλεισμό από το σύνολο του Αγώνα.
- 12.4 Επαφή – βοήθεια απευθείας με τα χέρια του αυτοκινήτου: ποινή πέντε λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 12.5 Επαφή – βοήθεια του συρματόσκοινου / σχοιιού του εργάτη (υπό τάση) ή και χρήση εργάτη από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος χωρίς γάντια: ποινή πέντε λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 12.6 Αν για οποιοδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας Ειδικής Διαδρομής ή Ειδικής Δοκιμασίας πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της δοκιμασίας δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν ολοκλήρωσαν τη δοκιμασία, λόγο της διακοπής, το χειρότερο χρόνο που επετεύχθη πριν από τη διακοπή του αγώνα. Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμα και αν ένα πλήρωμα πέρασε τη διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες. Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του αγωνοδίκη. Σε περίπτωση που ο αγωνοδίκης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό το χειρότερο χρόνο που επετεύχθη μπορεί να διαλέξει μεταξύ των άλλων τεσσάρων χειρότερων χρόνων, αυτόν που θα είναι κατά τη γνώμη του, ο πιο αντιπροσωπευτικός. Τέλος κάθε πλήρωμα υπεύθυνο ή συνυπεύθυνο για τη διακοπή του αγώνα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε, ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι καλύτερος ή χειρότερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.
- 12.7 Σε συμφωνία με το σχετικό άρθρο του Τεχνικού Κανονισμού TROPHY 4x4, σε περίπτωση απώλειας καυσίμου κατά τη διάρκεια του αγώνα τότε το πλήρωμα υποχρεούται να σβήσει τον κινητήρα και να εγκαταλείψει το σκέλος στο συγκεκριμένο σημείο, χωρίς δυνατότητα επανεισόδου σε αυτή, λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές. Το όχημα δεν θα μπορεί να συνεχίσει σε επόμενη ειδική δοκιμασία του ίδιου σκέλους (λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές για τις ειδικές δοκιμασίες που έχασε) μέχρι την επισκευή της διαρροής και τον έλεγχο

από τον Τεχνικό Εφόρο. Σε περίπτωση που υπάρξει και δεύτερη απώλεια τότε το πλήρωμα θα αποκλείεται από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 13 ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ

13.1 Το παράβολο συμμετοχής ορίζεται στα Στοιχεία Αγώνα.

13.2 Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του διαγωνιζομένου σύμφωνα με τον ΕΑΚ.

ΑΡΘΡΟ 14 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

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

14.2 Ο Αλυτάρχης με τη σύμφωνη γνώμη του Αγωνοδίκη αποφασίζει πως θα λύνονται προβλήματα τα οποία θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια του αγώνα.

14.3 Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στον αγωνοδίκη (άρθρα 13 και συνέχεια ΕΑΚ).

14.4 Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτό κατόπιν πρότασης του Αλυτάρχη θα εξετάζεται από τον Αγωνοδίκη οι οποίοι είναι ο μόνος που έχει το δικαίωμα να αποφασίζει (άρθρο 11.9 ΕΑΚ).

ΑΡΘΡΟ 15 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

15.1 Οι αγωνοδίκες, σύμφωνα με τα άρθρα 3.6 και 11.9 του ΕΑΚ έχουν το δικαίωμα με απόφασή τους, να τροποποιούν τις διατάξεις του συμπληρωματικού κανονισμού ανάλογα με τις συνθήκες και τις περιστάσεις που θα παρουσιασθούν και με τον όρο ότι, με μέριμνα της οργάνωσης, θα ειδοποιηθούν έγκαιρα για αυτές τις τροποποιήσεις όλοι όσοι δήλωσαν συμμετοχή.

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

ΑΡΘΡΟ 16 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

16.1 Ο Οργανωτής θα καθορίζει τη σειρά εκκίνησης για την έναρξη του αγώνα καθώς και την πιθανή εκ περιτροπής αλλαγή σειράς εκκίνησης κατά τη διάρκεια του αγώνα.

16.2 Η Οργάνωση θα εφοδιάσει κάθε οδηγό με ένα σετ από δύο πλευρικούς αριθμούς συμμετοχής που θα περιλαμβάνει την ονομασία του αγώνα, τον αριθμό συμμετοχής, το όνομα του οργανωτή και του / των χορηγών του.

16.3 Οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει να τοποθετούνται στις δύο εμπρός πόρτες του αυτοκινήτου και να παραμένουν εκεί καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

16.4 Η εκκίνηση για κάθε αυτοκίνητο ή ομάδα θα δίνεται σύμφωνα με την παρ 10.1.

16.5 Η σειρά εκκίνησης την πρώτης Ειδικής Δοκιμασίας θα καθορίζεται από το άρθρο 10.1 και επόμενα.

ΑΡΘΡΟ 17 ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

17.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

- 17.1.1 Επιτρέπεται στους αγωνιζόμενους να τοποθετούν οποιαδήποτε διαφήμιση πάνω στα αυτοκίνητα τους με τους παρακάτω όρους:
- η διαφήμιση καπνού ή προϊόντων καπνού απαγορεύεται από την ελληνική νομοθεσία
 - να μην αντιβαίνει τους Νόμους του κράτους και τις διατάξεις της ΕΠΑ.
 - να μην είναι προσβλητικές,
 - να μην έχουν θρησκευτικό ή πολιτικό περιεχόμενο,
 - να μην εμποδίζουν την ορατότητα του πληρώματος μέσα από τα παράθυρα.
- 17.1.2 Το κείμενο οποιασδήποτε υποχρεωτικής διαφήμισης του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται ξεκάθαρα στον συμπληρωματικό κανονισμό ή σε δελτίο πληροφοριών πριν τη λήξη συμμετοχών του αγώνα.
- 17.1.3 Απαγορεύεται η τοποθέτηση ημιδιαφανούς διαφήμισης στο πίσω παρμπρίζ.

17.2 ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΤΗ

- 17.2.1 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.
- 17.2.2 Σε περίπτωση που η προαιρετική διαφήμιση, αφορά κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικά, καύσιμα ή λιπαντικά, ο οργανωτής δεν μπορεί να απαιτήσει από τον αγωνιζόμενο / συμμετέχοντα αυξημένο παράβολο συμμετοχής, εάν ο αγωνιζόμενος την αρνηθεί. Η προαιρετική διαφήμιση του οργανωτή πρέπει να αναφέρεται καθαρά στον συμπληρωματικό κανονισμό.
- 17.2.3 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.
- 17.2.4 Οι συμμετέχοντες που αποδέχονται την προαιρετική διαφήμιση του Οργανωτή θα πρέπει ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ να κρατήσουν κενό τον σχετικό χώρο.
Η θέση της προαιρετικής διαφήμισης είναι στα δύο μπροστινά φτερά. Οι διαστάσεις αυτής είναι 25 εκ. X 15 εκ. Περίπου.
- 17.2.5 Επιτρέπεται και συνίσταται ο Τεχνικός Έλεγχος, η πανηγυρική εκκίνηση και η τελετή απονομής να λάβουν χώρα σε κεντρικό σημείο με εύκολη πρόσβαση και υψηλή θέαση (κεντρική ξενοδοχειακή μονάδα, πλατεία πόλεως) για την διευκόλυνση της παρακολούθησης από το κοινό και για την επιτυχία της προβολής των χορηγών.
Σε αυτή την περίπτωση, η μετάβαση από και προς το σημείο θα γίνεται με βάση τις διατάξεις του ΚΟΚ για της κατηγορίες Hobby και Trophy και επί αυτοκινητοφόρων ή άλλων μέσων σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία για την κατηγορία Pro.

ΑΡΘΡΟ 18 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

- 18.1 Για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή του αγώνα οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να τηρούν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και να συμμορφώνονται αναντίρρητα με τις οδηγίες, υποδείξεις και εντολές του Αλυτάρχη, των Αγωνοδικών, των Κριτών και των Εφόρων του αγώνα.
- 18.2 Για την ασφάλειά τους οι αγωνιζόμενοι πρέπει υποχρεωτικά να φέρουν κατά τη διάρκεια των Ειδικών Διαδρομών και για όσο χρόνο συμμετέχουν και αγωνίζονται προστατευτικό κράνος σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό.

- 18.3 Απαγορεύεται στο συνοδηγό η επαφή με οποιονδήποτε τρόπο με το αυτοκίνητο, όταν αυτός βρίσκεται έξω από το κάθισμά του και το αυτοκίνητο κινείται με οποιαδήποτε ταχύτητα. Μπορεί να βοηθήσει την κίνηση του αυτοκινήτου μόνο εξ αποστάσεως με χρήση ιμάντα ή άλλου ανάλογου μέσου.
- 18.4 Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι ενδεδυμένο με παντελόνι που να καλύπτει και το σημείο του αστραγάλου. Επιβάλλεται η χρήση παπουτσιών κλειστού τύπου που να καλύπτουν τον αστράγαλο και συνίσταται να φέρουν αντιολισθητική σόλα. Το πλήρωμα θα πρέπει να φοράει και φωσφοριζέ διακριτικό γιλέκο ασφαλείας καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.
- 18.5 Ο συνοδηγός θα πρέπει να φοράει γάντια με πιστοποίηση CE καθ' όλη την διάρκεια της Ειδικής Διαδρομής. Σε περίπτωση που ο οδηγός εξέλθει του οχήματος θα πρέπει και εκείνος να φέρει γάντια με πιστοποίηση CE.
- 18.6 Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω δεν θα επιτρέπεται η εκκίνηση ή αν διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια του αγώνα θα επιβάλλονται οι αντίστοιχες ποινές.

ΑΡΘΡΟ 19 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ

- 19.1 Οι Ενστάσεις πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 13 και επόμενα).
- 19.2 Οι Ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη και πρέπει να συνοδεύονται υποχρεωτικά από το παράβολο ένστασης. Το παράβολο ένστασης ορίζεται από τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ. Οι ενστάσεις εκδικάζονται από τους Αγωνοδίκες. Το παράβολο της ένστασης επιστρέφεται εάν η ένσταση δεν γίνει δεκτή προς εξέταση από τους αγωνοδίκες καθώς και αν δικαιωθεί ο ενιστάμενος.
- 19.3 Οι διαγωνιζόμενοι έχουν δικαίωμα έφεσης σύμφωνα με τον ΕΑΚ (Άρθρο 15). Το παράβολο της έφεσης και ο χρόνος κατάθεσης του ορίζεται από τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 19.4 Ενστάσεις για τη διεξαγωγή του αγώνα υποβάλλονται μέχρι και 15' μετά τη λήξη του.
- 19.5 Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων υποβάλλονται μέχρι και 30' μετά την δημοσίευση των αναλυτικών προσωρινών αποτελεσμάτων όλων των συμμετεχόντων.

ΑΡΘΡΟ 20 ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ

- 20.1 Η τελική κατάταξη θα καθοριστεί από το σύνολο των χρόνων και των ποινών που έχουν συγκεντρώσει τα διαγωνιζόμενα πληρώματα. Πρώτο θα καταταγεί το πλήρωμα με το μικρότερο χρόνο, δεύτερο το αυτοκίνητο με τον αμέσως μεγαλύτερο κ.ο.κ.
- 20.2 Σε περίπτωση ισοβαθμίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην 1η Ειδική Δοκιμασία. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοβαθμία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι της 2ης, 3ης, 4ης, κ.λπ. Ειδικής Δοκιμασίας. Αν και πάλι δεν υπάρχει λύση τότε νικητής θα είναι το πλήρωμα με το μικρότερο νούμερο.
- 20.3 Η ανακοίνωση των οριστικών αποτελεσμάτων θα γίνει μετά τη λήξη του χρόνου υποβολής ενστάσεων.
- 20.4 Θα απονεμηθούν κύπελλα (οδηγού / συνοδηγού) στο πρώτο πλήρωμα ή στην πρώτη ομάδα κάθε κατηγορίας. Ο οργανωτής έχει δικαίωμα να απονέμει και παραπάνω κύπελλα σύμφωνα με την κρίση του.

ΑΡΘΡΟ 21 ΑΠΟΝΟΜΗ

- 21.1 Η απονομή των Επάθλων θα γίνει σε τόπο και χρόνο που θα αναφέρεται στα Στοιχεία Αγώνα.
- 21.2 Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανισθούν στην τελετή της απονομής, χάνουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου).

ΑΡΘΡΟ 22 ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΕ ΥΠΟΨΗ & ΙΣΧΥΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

- 22.1 Για την κατάρτιση του κανονισμού αυτού λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα ο κανονισμός αυτός συντάχτηκε για να καλύψει ανάγκες των Ελληνικών αγώνων όπως αυτό προβλέπεται από τον Διεθνή Αθλητικό Κανονισμό της FIA, άρθρο 1.8 **“Each ASN may draw up its own National Competition rules which must be made available to the FIA.”** και τον ψηφισμένο Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ).
- 22.2 Ο παρόν Γενικός Κανονισμός του Αθλήματος αγώνων TROPHY 4x4, που περιέχει 22 άρθρα, και ισχύει μέχρι ανακλήσεως του.

Ψηφίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 18/03/2021.