ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ TRAIL RIDE – RALLY RAID
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ & ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
2012

ΑΡΘΡΟ 1 ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Ο αγώνας αντοχής τύπου «**Trail Ride – Rally Raid**» είναι αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, με τη σύμφωνη γνώμη της **ΑΜΟΤΟΕ** (ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ) όσον αφορά την μοτοσυκλέτα και της **ΟΜΑΕ** (ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΣΚΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ) όσον αφορά το αυτοκίνητο μέσω της **ΕΠΑ** (Επιτροπή Αγώνων). Τα **Trail Ride** έχουν μήκος ανά ημέρα από **50 χλμ** μέχρι **200 χλμ**, ενώ τα **Rally Raid** είναι συνολικά μεγαλύτερα από **200 χλμ** και μέχρι **500 χλμ ανά αγωνιστική ημέρα**.
Η διάρκειά του είναι μία ημέρα για τα Trail Ride και μία ή περισσότερες για τα Rally Raid. Το μέγιστο επιτρεπτό ποσοστό διαδρομής που διεξάγεται σε άσφαλτο, είναι 25% των συνολικών χιλιομέτρων της διαδρομής. Το υπόλοιπο ποσοστό πρέπει να διεξάγεται σε χωματόδρομους κακής βατότητας ή εντελώς εκτός δρόμου.
Ο αγώνας τύπου «Trail Ride – Rally Raid» δεν είναι αγώνας Enduro ή Trial και ούτε μπορεί να τους αντικαταστήσει.
Είναι αγώνας προσανατολισμού στα πρότυπα των Cross-Country Rally, και συμπεριλαμβάνει **υποχρεωτικά μοτοσικλέτες** και **αυτοκίνητα**.

1.2 Αν ο οργανωτής θέλει να κάνει διαφορετική διαδρομή, ανάλογα των ικανοτήτων των ομάδων οχημάτων που λαμβάνουν μέρος, μπορεί να το κάνει. Σε τέτοια περίπτωση, πρέπει να σχεδιάσει διαφορετικό αποκλειστικό δρομοβιβλίο για κάθε διαδρομή και κατηγορία οχήματος.

1.3 Η διαδρομή θα μπορεί να χωρίζεται σε «σκέλη» που θα αποτελούνται από μια ή περισσότερες χρονομετρημένες χωμάτινες διαδρομές που μπορούν να συνδέονται μεταξύ τους με απλές διαδρομές, που μπορούν να είναι και ασφάλτινες μέχρι του ορίου του άρθρου 1.1.

1.4 Στους αγώνες αυτούς υπάρχει δυνατότητα όλη η διαδρομή να είναι χρονομετρημένη. Σε αυτή την περίπτωση τα ΣΕΧ μπορούν να ενοποιηθούν σε δύο. Ένα εκκίνησης και ένα τερματισμού. **Σε κάθε περίπτωση το ελάχιστο μήκος μεμονωμένης ειδικής δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 50 χιλιομέτρων για ειδική regularity.**

1.5 Η διαδρομή ειδικά για τα αυτοκίνητα χωρίς προδιαγραφές ασφαλείας, θα γίνεται με καθορισμένη μέση ωριαία ταχύτητα, η οποία μπορεί να είναι και ενιαία για όλα τα επιμέρους τμήματα των ειδικών.

1.6 Ο καθορισμός των διαδρομών πρέπει να επιτρέπει στη πλειονότητα των πληρωμάτων που βρίσκονται εντός αγώνος να πραγματοποιούν το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής με το φως της ημέρας εκτός αν ο αγώνας έχει χαρακτηριστεί νυκτερινός και να είναι τέτοια που να μην επιτρέπει στα οχήματα να αναπτύξουν συνολική Μ.Ω.Τ. πέραν των 50 χιλιομέτρων.
Οι οργανωτές παροτρύνονται να σχεδιάζουν διαδρομές τέτοιου επιπέδου δυσκολίας που η Μ.Ω.Τ. να είναι χαμηλή ενώ ταυτόχρονα η μέγιστη δυνατή Μ.Ω.Τ. να μην ξεπερνά τα 45 χ.α.ω. για τα αυτοκίνητα και 50 χ.α.ω. για τις μοτοσικλέτες

1.7 Ένας αγώνας Rally Raid - Trail Ride, μπορεί να εγγραφεί στο Εθνικό αγωνιστικό ημερολόγιο από την **ΑΜΟΤΟΕ** και την **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ**. Κάθε τροποποίηση που δεν συμφωνεί με τους αγωνιστικούς και τεχνικούς κανονισμούς της **ΑΜΟΤΟΕ** - **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ** πρέπει να έχει ειδική έγκριση από την **ΑΜΟΤΟΕ** - **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ**. Μετά την έγκριση η τροποποίηση πρέπει να εμφανίζεται στον συμπληρωματικό κανονισμό με έντονα γράμματα **(bold)**.
Δεν επιτρέπεται καμία τροποποίηση στο άρθρο 1 (ορισμοί).

ΑΡΘΡΟ 2 ΟΡΟΛΟΓΙΑ

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

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

— **Σκέλος**: Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών. Μεταξύ του τέλους της τελευταίας διαδρομής και της εισόδου σε καταυλισμό (bivouac), καθώς και μεταξύ της εκκίνησης από τον καταυλισμό και της αφετηρίας της 1ης διαδρομής της επόμενης μέρας υποχρεωτικά πρέπει να υπάρχουν σταθμοί ελέγχου χρόνου.

— **Ζώνη πλοήγησης**: Ζώνη της οποίας η διαδρομή δεν μπορεί να προσδιοριστεί ακριβώς, που θα διανυθεί με ή χωρίς (πλήρες ή μερικό) Δρομοβιβλίο και με ή χωρίς χάρτη. Σταθμοί ελέγχου διέλευσης, τοποθετημένοι με ακρίβεια στη διαδρομή, που θα αναγνωρίζονται εύκολα με τη χρήση ειδικών πινακίδων ή ειδικών εργαλείων, θα εμφανίζονται με γεωγραφικό τρόπο (πλάτος - μήκος), χαρτογραφικό (συντεταγμένες) ή παραστατικό τρόπο (χιλιόμετρα και σχεδιαγράμματα), στο Δρομοβιβλίο και / ή στον χάρτη.

— **Δελτίο Τεχνικής Ταυτότητας**: Έγγραφο χορηγούμενο από την Αθλητική Αρχή της χώρας του συμμετέχοντος και το οποίο εγκρίνεται από τον επιτετραμμένο τεχνικό έφορο της **ΑΜΟΤΟΕ** - **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ** ή από τον υπεύθυνο τεχνικό έφορο της συνάντησης και το οποίο χρησιμοποιείται για την αναγνώριση του παρουσιαζόμενου οχήματος. Το δελτίο πρέπει να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους αμέσως μόλις αυτό ζητηθεί.

— **Τμήμα διαδρομής**: Τμήμα της διαδρομής διανυόμενο σε ιδανικό χρόνο μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών ελέγχου χρόνου.

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

— **Ιδανικός χρόνος:** Κάθε «τμήμα διαδρομής» που πρέπει να καλυφθεί σε συγκεκριμένο χρόνο και οι αγωνιζόμενοι πρέπει να τηρήσουν.

— **Μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης:** Χρόνος μεγαλύτερος από τον ιδανικό που έχει καθοριστεί για κάθε τμήμα διαδρομής. Σε κάθε πλήρωμα που θα υπερβεί αυτόν τον χρόνο θα επιβληθεί ποινή που μπορεί να αρχίζει από την «καθορισμένη ποινή» και να φτάνει μέχρι τον αποκλεισμό. Τη στιγμή που ξεπερνιέται ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος καθυστέρησης ο σταθμός θεωρείται κλειστός για τον συγκεκριμένο αγωνιζόμενο.

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

— **Ανασυγκρότηση**: Προγραμματισμένη από τους οργανωτές παύση του αγώνα αφ' ενός για να τηρηθεί το θεωρητικό ωράριο του αγώνα και αφ' ετέρου για την ανασύνταξη των πληρωμάτων που συνεχίζουν τον αγώνα. Η χρονική διάρκεια αυτής της παύσης μπορεί να διαφέρει από πλήρωμα σε πλήρωμα.

— **Νεκρός Χρόνος**: Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα διακόπτουν τον αγώνα με εντολή του αλυτάρχη του αγώνα.

— **Δελτίο Πληροφοριών**: Επίσημο δελτίο πληροφοριών που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Ειδικού Κανονισμού του αγώνα και που χρησιμεύει για να τον τροποποιήσει, συμπληρώσει ή αποσαφηνίσει. Αυτά τα δελτία είναι χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα, από τον οργανωτή.
Τα πληρώματα πρέπει να πιστοποιούν με την υπογραφή τους ότι έλαβαν γνώση του περιεχομένου.
Κάθε δελτίο πληροφοριών πρέπει να είναι γραπτό και να αναρτάται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων.

Πληροφοριακό σημείωμα: Πληροφορία που δίνεται από τους οργανωτές ή το αρχηγείο του αγώνα στους αγωνιζόμενους που πρέπει να πιστοποιήσουν την ανάγνωσή του ενυπόγραφα.

— **Βιβλιάριο χρονομέτρησης - (Καρνέ)**: Βιβλιάριο ή κάρτα χρονομέτρησης που χρησιμεύει για την, κατά χρονολογική σειρά, σφράγιση των διαφόρων σταθμών ελέγχου που προβλέπονται στη διαδρομή.

— **Ε.Α.Α.**: Εθνική Αθλητική Αρχή.

— **Bivouac**: Τμήμα μεταξύ των σταθμών ελέγχου χρόνου του τερματισμού ενός σκέλους και της εκκίνησης του επόμενου, στο οποίο οργανώνεται ανασυγκρότηση και εμφανίζεται στο road book. Στο Bivouac το σέρβις για τους αγωνιζόμενους που συνεχίζουν τον αγώνα είναι ελεύθερο, όπως είναι και σε κάθε σέρβις που επιτρέπεται από τον ειδικό κανονισμό του αγώνα. Η ζώνη του bivouac θα ορίζεται από έναν υποθετικό κύκλο περίπου 500 μέτρων στο κέντρο του οποίου θα είναι οι εγκαταστάσεις του οργανωτή και στις οποίες θα πρέπει να υπάρχουν:
  — επίσημος πίνακας ανακοινώσεων
  — ένα κουτί για τα βιβλιάρια χρονομέτρησης το οποίο θα είναι διαθέσιμο μετά το κλείσιμο του ΣΕΧ τερματισμού του σκέλους. Τα ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού μπορούν να είναι κοινά αλλά δεν μπορούν να απέχουν περισσότερο από 500 μέτρα από το κέντρο του Bivouac, στον τερματισμό ενός σκέλους και 10 χλμ. από το σημείο εκκίνησης της επόμενης μέρας. Το σέρβις σε κλειστή και / ή ιδιωτική περιοχή απαγορεύεται.

  Πρώτη παράβαση: πρόστιμο το 50% της συμμετοχής.
  Δεύτερη παράβαση: καθορισμένη ποινή.
  Τρίτη παράβαση: αποκλεισμό.

  Οι οργανωτές μπορούν να ορίσουν Bivouac με ελεγχόμενα σέρβις για τα οποία η διαδικασία πρέπει να περιγράφεται στον συμπληρωματικό κανονισμό.

- Επίδειξη πινακίδων χρόνων: Η επίδειξη πινακίδων χρόνων και πληροφοριών δεν θεωρείται σέρβις ή εξωτερική βοήθεια.

- **Ειδική (Επιλεγμένη) διαδρομή:** Δοκιμασία ταχύτητας πραγματικού χρόνου. **Οι ειδικές διαδρομές, μπορούν να διεξάγονται σε ανοικτή (ελεύθερη) στην κυκλοφορία ή κλειστή διαδρομή που διατίθεται αποκλειστικά στους συμμετέχοντες. Σε κάθε περίπτωση η περιγραφή της ειδικής ως ανοικτή ή κλειστή, πρέπει να αναγράφεται στον συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.**
Οι επιλεγμένες διαδρομές, είναι δοκιμασίες ταχύτητας οι οποίες ξεκινούν από ή μετά από ένα ΣΕΧ, των οποίων ο τερματισμός (flying) ακολουθείται από ένα σταθμό καταγραφής χρόνου (ΣΤΟΠ) που μπορεί ταυτόχρονα να είναι και ΣΕΧ.

- Χρονομετρημένη διαδρομή ακριβείας – Regularity: Δοκιμασία προκαθορισμένης ΜΩΤ (50 χιλ ή μικρότερη). Οι διαδρομές ακριβείας διεξάγονται σε ανοικτή στην κυκλοφορία διαδρομή. Αν ο οργανωτής θέλει να κάνει κλειστή στην κυκλοφορία διαδρομή regularity θα πρέπει να πάρει σχετική άδεια από την **ΑΜΟΤΟΕ** - **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ.**

- Καθορισμένη ποινή: Η καθορισμένη ποινή έχει καθιερωθεί για να αντικαταστήσει ορισμένες ποινές που οδηγούν στον αποκλεισμό ή στη θέση εκτός αγώνος για τη μη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού στους αγώνες αντοχής Trail Ride - Raid. Επιτρέπει στον αγωνιζόμενο που του έχει επιβληθεί η ποινή να συνεχίσει τον αγώνα σε κανονικές αγωνιστικές συνθήκες, αν και του έχουν επιβληθεί σοβαρές ποινές.
Η καθορισμένη ποινή εκφράζεται η σε χρόνο ο οποίος προστίθεται στις ποινές που μπορεί να έχει ήδη συγκεντρώσει ο αγωνιζόμενος σε ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στον ειδικό κανονισμό.
Η καθορισμένη ποινή ορίζεται από τους οργανωτές και μπορεί να διαφέρει για κάθε διαδρομή, τμήμα διαδρομής ή σταθμό ελέγχου διέλευσης και η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με τη μορφή και δυσκολία κάθε ενός από αυτά.
Η καθορισμένη ποινή κάθε σκέλους θα υπολογίζεται προσθέτοντας τον μέγιστο επιτρεπτό χρόνο καθυστέρησης για τη συγκεκριμένη διαδρομή (ές) ή τμήματα Διαδρομής που δεν έχουν πραγματοποιηθεί, αυξημένη κατά την καθορισμένη ποινή που έχει ορισθεί για τη διαδρομή αυτή καθώς και για κάθε Σταθμό Ελέγχου Διέλευσης που δεν πέρασε ο αγωνιζόμενος.

- Χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Ferme) : Χώρος στον οποίο απαγορεύονται επισκευές ή άλλες επεμβάσεις στα οχήματα εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται συγκεκριμένα στον παρόντα γενικό κανονισμό.

ΑΡΘΡΟ 3 - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ
Ένας αγώνας αντοχής «Trail Ride» διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:
— Τον Εθνικό Αγωνιστικό Κανονισμό
— Τις εγκυκλίους της **ΑΜΟΤΟΕ** - **ΟΜΑΕ** / **ΕΠΑ**
— Τον παρόντα γενικό κανονισμό
— Τον ειδικό κανονισμό του αγώνα και τα παραρτήματά του

3.1 Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για την τήρηση των κανονισμών σε ολόκληρη τη διάρκειά του αγώνα.

3.2 Κάθε τροποποίηση ή πρόσθετη πληροφόρηση θα ανακοινώνεται με χρονολογημένα, αριθμημένα και υπογεγραμμένα δελτία πληροφοριών που θα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του ειδικού κανονισμού και θα αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων. Επίσης θα γνωστοποιούνται απ' ευθείας στα πληρώματα με ενυπόγραφη γνώση.

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

ΑΡΘΡΟ 4 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
4.1 Οι αγώνες αντοχής τύπου «**Rally Raid - Trail Ride**» δέχονται συμμετοχές μοτοσικλετών με επίσημη άδεια κυκλοφορίας, που πληρούν τους κανονισμούς ασφάλειας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, όπως επίσης και τους κανονισμούς ασφαλείας του παρόντος Κανονισμού.

4.2 Οι μοτοσικλέτες υποδιαιρούνται στις πιο κάτω κατηγορίες και κλάσεις:

Όσο αφορά τους αγώνες και τις διαδρομές **Rally Raid**
- Κατηγορία Enduro: Μοτοσικλέτες enduro (παντός εδάφους), δίχρονες και τετράχρονες, μονοκύλινδρες ή πολυκύλινδρες, σειράς παραγωγής, έως 600cc.
Κλάση έως 250cc για μοτοσυκλέτες Enduro έως 250cc
Κλάση Γυναικών
Κλάση Veterans με οδηγούς ηλικίας άνω των 42 ετών την 1 Ιανουαρίου της χρονιάς που αρχίζει ο θεσμός.

- Κατηγορία On - Off: Μοτοσικλέτες On-Off (παντός εδάφους), τετράχρονες, σειράς παραγωγής άνω των 600 κυβικών εκατοστών ή δικύλινδρες ανεξαρτήτως κυβισμού.
Κλάση Big On-Off για δικύλινδρες μοτοσυκλέτες άνω των 600cc

- Κατηγορία Quad: Μοτοσικλέτες τετράροδες (ATV/Quad), παντός εδάφους, δίχρονες και τετράχρονες.
Κλάση έως 300cc για Quad έως 300cc

- Κλάση GPS: Αγωνιζόμενοι χωρίς Road Book, αλλά με GPS, ασχέτως οχήματος – μοτοσυκλέτας
Η κλάση αυτή ΔΕΝ είναι θεσμική κατηγορία των Rally Raid, αλλά υποβοηθητική για αγωνιζόμενους που δεν έχουν εξοικειωθεί με το Road Book.

Οι κατηγορίες έχουν ισχύ Πρωταθλήματος, ενώ οι κλάσεις ισχύ Κυπέλλου

ΑΡΘΡΟ 5 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
5.1 Οι αγώνες αντοχής τύπου «Trail Ride – Rally Raid» δέχονται συμμετοχές αυτοκινήτων εκτός δρόμου με επίσημη άδεια κυκλοφορίας. Αυτά τα αυτοκίνητα μπορούν να έχουν μέγιστο έξι (6) τροχούς και κίνηση σε τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς.

Αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να πληρούν τους κανονισμούς ασφάλειας που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Οδικής Κυκλοφορίας, και του παρόντος Κανονισμού.

Είναι υποχρέωση του πληρώματος να επιδείξει στους τεχνικούς εφόρους και στελέχη του αγώνα ότι το όχημα του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς της κατηγορίας του, για όλη τη διάρκεια του αγώνα.

5.2 Τα αυτοκίνητα θα πρέπει να διαθέτουν ζώνες ασφαλείας 3 ή περισσοτέρων σημείων για όλους τους επιβαίνοντες.
Όλα τα αυτοκίνητα θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον ένα ή δύο χειροκίνητους πυροσβεστήρες, με ελάχιστη ποσότητα κατασβεστικού υλικού, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:
AFFF: 2.4 litres
FX G-TEC: 2.0 kg
Viro3: 2.0 kg
Powder: 2.0 kg

Οι παραπάνω πυροσβεστήρες θα πρέπει να είναι υπό πίεση σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:
AFFF : Σύμφωνα με τον κατασκευαστή ή 12 bar
FX G-TEC και Viro3 : Σύμφωνα με τον κατασκευαστή
Powder: 8 bar ελάχιστο, 13.5 bar μέγιστο
Επίσης στην περίπτωση χρήσης AFFF, ο κάθε πυροσβεστήρας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένος, με σύστημα ελέγχου της πίεσης του κατασβεστικού υλικού.

Τα παρακάτω θα πρέπει να αναφέρονται σε κάθε πυροσβεστήρα:
-Χωρητικότητα

-Είδος κατασβεστικού υλικού
-Βάρος ή όγκος κατασβεστικού υλικού
-Ημερομηνία επόμενου ελέγχου, που δεν πρέπει να είναι πάνω από δύο (2) έτη, μετά, είτε από την αρχική γόμωση, είτε από τον τελευταίο έλεγχο

Οι πυροσβεστήρες αυτοί θα πρέπει να είναι τοποθετημένοι σταθερά στο αυτοκίνητο και να διαθέτουν σύστημα ταχείας ελευθέρωσης. Θα πρέπει δε, να είναι σε τέτοιο σημείο που το πλήρωμα να μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτούς από τη θέση του.

5.3 Τα ανοικτά αυτοκίνητα που δεν έχουν τοξύλιο ασφαλείας εκ κατασκευής, υποχρεούνται να τοποθετήσουν Roll Bar εγκεκριμένου τύπου (Άρθρο 283, παράρτημα J ΔΑΚ)

5.4 Τα αυτοκίνητα υποδιαιρούνται στις πιο κάτω ομάδες **όπως αυτά ορίζονται από τον Γενικό Τεχνικό Κανονισμό της ΟΜΑΕ – ΕΠΑ** :

— **Ομάδα Z1** **Αυτοκίνητα με κίνηση στους 4 τροχούς, παντός εδάφους (Cross-country), σειράς παραγωγής ή βελτιωμένα, όπως αυτά ορίζονται από τον Γενικό Τεχνικό Κανονισμό της ΟΜΑΕ – ΕΠΑ. Στην κατηγορία αυτή μπορούν να συμμετέχουν και αυτοκίνητα Rally, δηλαδή αυτοκίνητα παντός εδάφους (Cross-country) σειράς παραγωγής και πρωτότυπα, σε πλήρη συμφωνία με το παράρτημα ασφαλείας για cross country οχήματα J-283, της FIA**

— **Ομάδα Z2** **Normal: Αυτοκίνητα με κίνηση στους 4 τροχούς, παντός εδάφους (Cross-country), σειράς παραγωγής ή βελτιωμένα ΜΟΝΟ όσον αφορά τα συστήματα ασφαλείας, όπως αυτά ορίζονται από τον Γενικό Τεχνικό Κανονισμό της ΟΜΑΕ – ΕΠΑ**

Κλάση < 2000cc: Για αυτοκίνητα έως 2000cc
Κλάση > 2000cc: Για αυτοκίνητα άνω των 2000cc

— **Ομάδα Z3** **Entry Level- Regularity: Αυτοκίνητα με κίνηση στους 4 τροχούς, παντός εδάφους (Cross-country) σειράς παραγωγής, συνήθως για οδηγούς άπειρους, που συμμετέχουν για πρώτη χρονιά σε αγώνες του είδους, με αυτοκίνητα όπως αυτά ορίζονται από τον Γενικό Τεχνικό Κανονισμό της ΟΜΑΕ – ΕΠΑ**

5.5 Ειδικά για την Ομάδα Z3 – Entry Level: Για να καταταχτεί ένα τετρακίνητο σε αυτή την ομάδα, θα πρέπει το όχημα αυτό να είναι στην κατάσταση, όπως αυτό παραδίδεται από τον κατασκευαστή και πωλείται στην αγορά και να μην έχει υποστεί καμιά άλλη αλλαγή, προσθήκη, βελτίωση σε οποιοδήποτε σημείο του (μηχανικό, αμαξώματος κ.α.), πέραν από αυτές που επιτρέπονται από τον παρόντα κανονισμό:

5.6 Επιτρεπόμενες αλλαγές, βελτιώσεις, προσθήκες στις ομάδες Z3 και Z2
Αμορτισέρ & ελατήρια - σούστες: Επιτρέπεται η αλλαγή των αμορτισέρ και των ελατηρίων, υπό την προϋπόθεση ότι ο αριθμός τους, τα σημεία στήριξης τους και η αρχή λειτουργίας τους, θα είναι αυτά του κατασκευαστή. Επιτρέπεται η προσθήκη ή αφαίρεση αριθμού σουστό-φύλλων όχι όμως και τα σημεία στήριξης των ή και η αρχή λειτουργίας τους.

Μπλοκέ ή διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης: Επιτρέπεται η αλλαγή των απλών διαφορικών με κάθε είδους μπλοκέ ή περιορισμένης ολίσθησης και των συστημάτων ελέγχου των.

Ελαστικά-τροχοί: Επιτρέπεται η αλλαγή των γνήσιων με ελαστικά εγκεκριμένα για χρήση δρόμου. Οι διαστάσεις των ελαστικών, είναι ελεύθερες εφόσον αυτά καλύπτονται από τα φτερά του αμαξώματος. Δεν επιτρέπεται όμως η αλλαγή διάστασης ζάντας

Εργάτης ή βίντσι: Δε συνιστάται η χρήση εργάτη. Αν όμως είναι τοποθετημένος **θα πρέπει να μην εξέχει** του προφυλακτήρα του αυτοκινήτου.

Βελτιώσεις ασφαλείας επιτρέπονται. Συγκεκριμένα:

Ποδιές προστασίας: Επιτρέπεται η προσθήκη ποδιάς προστασίας, εφόσον αυτή καλύπτει μηχανικά μέρη, μόνο κάτω από το όχημα.

Ζώνες ασφαλείας: Επιτρέπεται η αλλαγή των ζωνών ασφαλείας με ζώνες τεσσάρων σημείων

Καθίσματα bucket: Επιτρέπεται η αλλαγή των καθισμάτων με άλλα, τύπου «μπάκετ»

Roll Bar ή cage: Συνιστάται η τοποθέτηση.

Για οποιαδήποτε αλλαγή, προσθήκη, βελτίωση που μπορεί να προκύψει αμφιβολία, ο συμμετέχων είναι υποχρεωμένος να φέρει επίσημα έγγραφα (όχι φωτοαντίγραφα), που να αποδεικνύουν ότι ο πρόσθετος εξοπλισμός, βελτίωση, αλλαγή παρέχεται από τον κατασκευαστή σε μορφή μαζικής παραγωγής, αλλιώς το τετρακίνητο, αυτόματα θα περνά στην κατηγορία 4X4 – Open.

Αν υπάρχει εσωτερικό roll Bar ή cage είναι υποχρεωτική η χρήση ζωνών ασφαλείας 4 σημείων και αφρώδους υλικού στους σωλήνες που βρίσκονται γύρω του πληρώματος, καθώς και η χρήση κράνους.

Ελαστικά-τροχοί: Οι διαστάσεις των ελαστικών και των ζαντών είναι ελεύθερες, **αρκεί οι τροχοί να καλύπτονται πλήρως από τα φτερά** του αμαξώματος.

Ο αλυτάρχης θα μπορεί να ορίσει διαφορετική σειρά εκκίνησης, για την κάθε κατηγορία.

5.7 Λασπωτήρες: Η ύπαρξη λασπωτήρων, είναι υποχρεωτική, για τους οπίσθιους τροχούς. Σε περίπτωση που όχημα χάσει τους λασπωτήρες κατά την διάρκεια του αγώνα, θα πρέπει να τους αντικαταστήσει / αποκαταστήσει ώστε να μπορέσει να συνεχίσει.

5.8 Ο οργανωτής, μπορεί να ελέγξει την νομιμότητα των οχημάτων καθόλη τη διάρκεια του αγώνα. Οχήματα που δεν είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της κατηγορίας τους, θα αποκλείονται.

5.9 Κατά τον τεχνικό έλεγχο, η οργάνωση – τεχνικοί έφοροι, φροντίζουν πρωταρχικά να ελέγξουν τα συστήματα – μέτρα ασφαλείας του αυτοκινήτου, δηλαδή την αρτιότητά του σε θέματα ασφαλείας για το ίδιο το πλήρωμα αλλά και τους συναγωνιστές, ώστε να είναι κατάλληλο – νόμιμο ώστε να συμμετάσχει στον αγώνα.
Η οργάνωση – τεχνικοί έφοροι ΔΕΝ είναι υπεύθυνοι για έλεγχο της κατηγοριοποίησης του οχήματος την οποία έχει δηλώσει το πλήρωμα, ειδικά εάν υπάρχουν μετατροπές – επεμβάσεις που απαιτούν εκτενή τεχνικό έλεγχο.
Σε περίπτωση αμφιβολίας, ή / και μετά από ένσταση, ή κατά τον τελικό τεχνικό έλεγχο, τα οχήματα μπορεί να ελεγχθούν περαιτέρω.
Σε περίπτωση που το όχημα βρεθεί παράτυπο με την κατηγορία στην οποία έχει δηλωθεί, και αναλόγως της παρατυπίας έπειτα από την αναφορά του Τεχνικού Εφόρου, ο Αλυτάρχης μπορεί:

- **Να επιβάλλει ποινή αφήνοντας το όχημα στην κατάταξη της δηλωθείσας αρχικά κατηγορίας**
- **Να μεταθέσει το όχημα στην κατάταξη της κατηγορίας στην οποία ανήκει κανονικά και να επιβάλλει παράλληλα ποινή χρόνου στον αγωνιζόμενο, εάν το θεωρεί απαραίτητο**
- **Να ακυρώσει τον αγωνιζόμενο για τον συγκεκριμένο αγώνα**

Σε κάθε περίπτωση, ο οδηγός και το πλήρωμα είναι αποκλειστικά υπεύθυνο για την επιλογή της κατηγορίας του οχήματός τους, και σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί δικαιολογία η μη γνώση των κανονισμών, γενικού, ειδικού και τεχνικού.

ΑΡΘΡΟ 6 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

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

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

β. «Πλήρωμα»: Όρος που χρησιμοποιείται για τα φυσικά πρόσωπα που επιβαίνουν στο αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια του αγώνα και που περιλαμβάνει τον πρώτο οδηγό και τον συνοδηγό (ή συνοδηγούς). Στην περίπτωση των μοτοσικλετών, ο όρος «πλήρωμα» χρησιμοποιείται για το φυσικό πρόσωπο που επιβαίνει στη μοτοσικλέτα κατά τη διάρκεια του αγώνα.

6.2 Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε διαγωνιζομένου ή πληρώματος χωρίς να είναι υποχρεωμένη να αιτιολογήσει τους λόγους της άρνησής της. Εντούτοις να κοινοποιήσει στην **ΑΜΟΤΟΕ / ΟΜΑΕ - ΕΠΑ** τους λόγους της μη αποδοχής της εγγραφής του διαγωνιζομένου ή του οδηγού.

6.3 Γίνεται δεκτό κάθε πλήρωμα που δηλώνεται από ένα συμμετέχοντα, κάτοχο αθλητικού Δελτίου της **ΑΜΟΤΟΕ** ή άδειας διαγωνιζομένου της **ΟΜΑΕ - ΕΠΑ**. Για τους μη κατόχους αγωνιστικής άδειας, θα εκδίδονται ημερήσιες αγωνιστικές άδειες στην γραμματεία του αγώνα. Το πλήρωμα μπορεί να αποτελείται από 1 οδηγό, και 1 έως 3 συνοδηγούς για τα αυτοκίνητα ή ένα (1) οδηγό για τις μοτοσικλέτες. Τα μέλη του πληρώματος των αυτοκινήτων ονομάζονται ως πρώτος οδηγός και συνοδηγός(οί). Κατά τη διάρκεια του αγώνα μπορεί να οδηγήσουν μόνο τα μέλη του πληρώματος που έχουν δίπλωμα οδήγησης.

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

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

6.5 Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον συμμετέχοντα ή τα μέλη του πληρώματος θα κρίνεται από την οργανωτική επιτροπή που θα επιβάλουν ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι και τον αποκλεισμό από τον αγώνα για το συγκεκριμένο πλήρωμα. Οι οργανωτική επιτροπή μπορεί να ζητήσει από την Εθνική Αθλητική Αρχή να επιβάλει επιπλέον ποινή.

6.6 Η ύπαρξη ενός τουλάχιστον συνοδηγού, είναι υποχρεωτική στα αυτοκίνητα.

ΑΡΘΡΟ 7 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ο υπεύθυνος σχέσεων πρέπει να φέρει κάποιο διακριτικό ώστε να αναγνωρίζεται εύκολα και πρέπει να είναι παρών:
— Στον διοικητικό έλεγχο και τεχνικό έλεγχο εξακρίβωσης
— Στην εκκίνηση και στον τερματισμό κάθε σκέλους.
— Στις ανασυγκροτήσεις.

Τα καθήκοντά του είναι:
— να ενημερώνει τα πληρώματα και να βρίσκεται σε συνεχή επαφή μαζί τους.
— να απαντά με σαφήνεια και ακρίβεια στις ερωτήσεις που του γίνονται.
— να δίνει περαιτέρω πληροφορίες και λεπτομέρειες για τον κανονισμό και την εξέλιξη του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 8 ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

8.1 Όποιος επιθυμεί να συμμετάσχει στον αγώνα πρέπει να στείλει τη συμμετοχή του, πλήρως συμπληρωμένη, μαζί με το αντίστοιχο παράβολο στη γραμματεία του αγώνα. Η δήλωση συμμετοχής πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνει:
— Το πλήρες όνομα, τη διεύθυνση, τον αριθμό άδειας αγωνιζομένου ως και τον αριθμό άδειας οδήγησης, κάθε μέλους του πληρώματος.
— Τα χαρακτηριστικά του οχήματος

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

8.3 Μέχρι τον διοικητικό έλεγχο εξακρίβωσης ο διαγωνιζόμενος είναι ελεύθερος να αντικαταστήσει το δηλωθέν αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα με ένα άλλο της ίδιας ομάδας.

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

8.5 Εάν κατά τον έλεγχο εξακρίβωσης που διενεργείται πριν την εκκίνηση, ένα όχημα δεν ανταποκρίνεται στην ομάδα / κλάση που έχει δηλωθεί, αυτό το όχημα, με απόφαση του Τεχνικού Εφόρου μεταφέρεται σε διαφορετική ομάδα.

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

8.7 Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται στο ακέραιο άτοκα:
α. στους υποψήφιους που δεν έγινε δεκτή η συμμετοχή τους,
β. σε περίπτωση μη τέλεσης του αγώνα.

8.8 Ο οργανωτής επιστρέφει το παράβολο συμμετοχής παρακρατώντας ένα 50%, στο διαγωνιζόμενο που δεν παρουσιάσθηκε στην εκκίνηση για λόγους ανωτέρας βίας και εφόσον σχετικό αίτημα φθάσει σ' αυτόν με συστημένη επιστολή πριν από το τέλος του διοικητικού ελέγχου. Αυτή η επιστροφή πρέπει να γίνει το αργότερο εντός μηνός από τον τερματισμό του αγώνα.

8.9 Αν σε ένα «αγώνα αντοχής», υπάρχουν μετακινήσεις (με πλοίο, με τραίνο ή άλλα μέσα) που περιλαμβάνονται στον αγώνα αυτές πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του και τα έξοδα πρέπει να περιλαμβάνονται στο συνολικό ποσό του παραβόλου συμμετοχής.

ΑΡΘΡΟ 9 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

9.1 Η Οργανωτική Επιτροπή θα εφοδιάσει κάθε πλήρωμα με τουλάχιστον:
- Δύο αριθμούς συμμετοχής για τα αυτοκίνητα, ελάχιστων διαστάσεων Α4
- Ένα αριθμό συμμετοχής για τις μοτοσικλέτες, ελάχιστης διάστασης Α5

9.2 Στα αυτοκίνητα, οι αριθμοί συμμετοχής πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένοι στις δύο πλευρές του οχήματος σε όλη τη διάρκεια του αγώνα. Στις μοτοσικλέτες ο αριθμός συμμετοχής, πρέπει υποχρεωτικά να είναι τοποθετημένος μπροστά στον ειδικό χώρο (number plate), σε όλη τη διάρκεια του αγώνα.

9.3 Οι πινακίδες θα περιλαμβάνουν τον αριθμό συμμετοχής, την ονομασία του αγώνα και πιθανόν τους χορηγούς της οργάνωσης.
Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να καλύψουν ολικώς ή μερικώς τις πινακίδες νομίμου κυκλοφορίας του οχήματος.

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

9.5 Τα ονόματα του πληρώματος των αυτοκινήτων, όπως και οι εθνικές τους σημαίες, μπορούν να είναι τοποθετημένα στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου πάνω στα εμπρόσθια φτερά ή τις πόρτες. Το όνομα του οδηγού, στις μοτοσικλέτες καθώς και η εθνική του σημαία μπορούν να είναι τοποθετημένα πάνω στο κράνος του.

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

9.7 Σε περίπτωση που ο οργανωτής θέλει μπορεί να παρέχει μέχρι και 4 αριθμούς συμμετοχής. Στα τα αυτοκίνητα θα τοποθετούνται εμπρός, στις δύο πλευρές του οχήματος και πίσω. Στις μοτοσικλέτες εμπρός, στις δύο πλευρές και στην πλάτη του αναβάτη.

ΑΡΘΡΟ 10 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

10.1 Ένας πρόλογος, μπορεί να οργανωθεί, σε μορφή ειδικής διαδρομής. Ο ειδικός κανονισμός του αγώνα θα αναφέρει αν ο πρόλογος αυτός θα μετρά ή όχι στην κατάταξη.

10.2 Στην αρχή του προλόγου, ή αν δεν υπάρχει, στην αρχή του αγώνα η εκκίνηση θα δίνεται με τον τρόπο που θα επιλέξει ο αλυτάρχης. Προτείνεται η εκκίνηση να γίνεται με τον αύξοντα αριθμό συμμετοχής, ο οποίος θα καθορίζεται από τον οργανωτή.

10.3 Η εκκίνηση για το 2ο σκέλος και για όλα τα επόμενα σκέλη, θα δίνεται με τη σειρά της Τελευταίας Κατάταξης του προηγούμενου σκέλους εφόσον αυτό είναι δυνατόν.
Κατά τον καθορισμό της νέας σειράς εκκίνησης, ο Αλυτάρχης θα πρέπει να λάβει υπόψη τις πιθανές ποινές που εκφράζονται σε χρόνο οι οποίες έχουν επιβληθεί σε αγωνιζόμενο στο προηγούμενο σκέλος και να τις προσθέσει στο συνολικό χρόνο των διαδρομών. Αυτή η διαδικασία εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι οι ποινές έχουν καταγραφεί στο βιβλιάριο χρονομετρήσεων κάθε αγωνιζόμενου. Εάν αυτό δεν είναι δυνατόν τότε η σειρά εκκίνησης θα δοθεί σύμφωνα με την κατάταξη μιας ή περισσοτέρων προηγούμενων ημερών. Σε περίπτωση ισοβαθμίας η σειρά θα δοθεί με κλήρωση.

10.4 Στην εκκίνηση κάθε σκέλους τα πληρώματα θα εκκινούν σε χρόνο που θα αποφασίζεται από τον αλυτάρχη, ο οποίος όμως δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των δύο λεπτών και μικρότερος των 30 δευτερολέπτων.

10.5 Για λόγους ασφαλείας το πρώτο αυτοκίνητο θα ξεκινήσει μετά και την τελευταία μοτοσικλέτα. Το ελάχιστο διάστημα μεταξύ της τελευταίας μοτοσικλέτας και του πρώτου αυτοκινήτου έγκειται στον οργανωτή, δεν μπορεί όμως να είναι λιγότερο από 5 λεπτά.
Σε περίπτωση που οι ειδικές για την κατηγορία 4X4 Rally, είναι κλειστές στην κυκλοφορία, τότε η συγκεκριμένη και μόνο κατηγορία, μπορεί να ξεκινήσει πριν από τις μοτοσικλέτες. Η πρώτη μοτοσικλέτα, τότε, θα πρέπει να ξεκινήσει μετά το τελευταίο αυτοκίνητο 4X4 Rally. Η διαφορά χρόνου της, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον, ο χρόνος θέσεως εκτός αγώνα της κατηγορίας 4X4 Rally, προσαυξημένος κατά 50%.

10.6 Κάθε όχημα που θα παρουσιαστεί με καθυστέρηση στην εκκίνηση ενός σκέλους θα τιμωρείται με ενός λεπτού ποινή για κάθε λεπτό καθυστέρησης. Στα πληρώματα που θα παρουσιαστούν με καθυστέρηση μεγαλύτερη των 30 λεπτών, τότε θα τους επιβληθεί ποινή μιας (1) ώρας. Σε πληρώματα που θα καθυστερήσουν πάνω από μία (1) ώρα από τον ιδανικό χρόνο, δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση και θα αποκλειστούν αμέσως από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 11 ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟ (ROAD BOOK)

11.1 Κάθε πλήρωμα θα εφοδιαστεί με ένα δρομοβιβλίο όπου θα περιγράφεται λεπτομερώς η διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει και η οποία είναι υποχρεωτική επί ποινή αποκλεισμού.

11.2 Η καταγραφή της διαδρομής, πρέπει να γίνεται με όργανο ακριβείας τουλάχιστον 10 μέτρων. Τα επιτρεπόμενα όργανα καταγραφής είναι Terratrip, Midland, Brantz, ICO Rally ή Touratech IMO 100R50.
Στον ειδικό κανονισμό θα αναφέρεται το όργανο που χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή. Αν ένας οργανωτής, έχει κάποιο άλλο όργανο ακριβείας, αυτό θα πρέπει να εγκριθεί από την **ΑΜΟΤΟΕ / ΟΜΑΕ - ΕΠΑ**
Δεν επιτρέπεται η μέτρηση των αποστάσεων να γίνεται με GPS.
Ο οργανωτής θα πρέπει να έχει προβλέψει σημείο ρύθμισης κοντά στην εκκίνηση του αγώνα το οποίο θα πρέπει να αναφέρεται στον ειδικό κανονισμό, είτε με δελτίο πληροφοριών.

11.3 Η μορφή του δρομοβιβλίου για τους αγώνες αντοχής Trail Ride – Rally Raid, θα είναι υποχρεωτικά αυτή που περιγράφεται στον πίνακα Α **και ακολουθεί τα πρότυπα της FIA για τους αγώνες Cross-Country Rally.**

11.4 Για κάθε χωριό μέσω του οποίου διέρχονται οι αγωνιζόμενοι, πρέπει να αναφέρεται η κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθήσουν φεύγοντας από αυτό καθώς και το όνομά του.

11.5 Είναι υποχρεωτικό για τον οργανωτή να κάνει μια επαλήθευση του δρομοβιβλίου μέσα στις τρεις μέρες που προηγούνται του αγώνα και να ενημερώσει τους αγωνιζόμενους για κάθε αλλαγή που προέκυψε στη μορφολογία του εδάφους.

11.6 Η επίσημη διαδρομή του αγώνα είναι αυτή που περιγράφεται στο δρομοβιβλίο, όπως αυτό διανέμεται στους αγωνιζόμενους. Στις ζώνες πλοήγησης, όπου η ακριβής περιγραφή είναι δύσκολη, αυτή θα γίνεται με μια ευθεία γραμμή που θα συνδέει τα σημεία, σχήματα, συντεταγμένες ή συντεταγμένες GPS που δίνονται από τον οργανωτή.
Στους αγώνες που ο ειδικός κανονισμός επιβάλλει στους αγωνιζόμενους να διαθέτουν GPS, αυτοί δεν μπορούν να προφασιστούν άγνοια της θέσης τους σε σχέση με την επίσημη διαδρομή όπως αυτή ορίζεται παραπάνω.

11.7 Σε όλες τις περιπτώσεις, απαγορεύεται η απομάκρυνση πάνω από 5 χλμ. από την επίσημη διαδρομή με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό μετά από απόφαση της οργάνωσης.

11.8 Το δρομοβιβλίο και οι πιθανοί χάρτες πρέπει να μοιράζονται στους αγωνιζόμενους το αργότερο 1:30 ώρες πριν από την εκκίνηση κάθε σκέλους. **Σε πολυήμερους αγώνες, το δρομοβιβλίο και οι πιθανοί χάρτες πρέπει να μοιράζονται από τις 18:00 της προηγούμενης μέρας. Τυχόν αλλαγές πρέπει να έχουν ανακοινωθεί τουλάχιστον 1 ώρα πριν την ενημέρωση των αγωνιζομένων.**

ΑΡΘΡΟ 12 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

12.1 Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα, τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα να τηρούν απολύτως τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αυτές που ορίζονται στον ειδικό κανονισμό.
Η προσπέραση επιτρέπεται, εφόσον στο συγκεκριμένο σημείο επιτρέπεται από τον ΚΟΚ και ταυτόχρονα τηρείται το μέγιστο όριο ταχύτητας.
Κάθε πλήρωμα που παραβαίνει αυτούς τους κανόνες τιμωρείται ως κατωτέρω:

Για παραβάσεις ταχύτητας:
α. 1η παράβαση: 30 δευτερόλεπτα για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο
β. 2η παράβαση: 2 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο πάνω από το όριο
γ. 3η παράβαση: Αποκλεισμός

Για άλλες παραβάσεις:
α. 1η Παράβαση: Ποινή χρόνου 30 λεπτών.
β. 2η Παράβαση: Ποινή χρόνου 1 ώρας.
γ. 3η Παράβαση: Αποκλεισμός από τον αγώνα.

12.2 Τα αρμόδια όργανα που θα πιστοποιήσουν παράβαση του ΚΟΚ από κάποιον αγωνιζόμενο (αστυνομία, στελέχη ή εντεταλμένα άτομα κριτές γεγονότων) πρέπει να του το γνωστοποιήσουν το συντομότερο δυνατόν. Σε περίπτωση όμως που αποφασίσουν να μην σταματήσουν τον οδηγό ή δεν μπορούν, τότε μπορούν να ζητήσουν να του επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τον κανονισμό ποινές, με την προϋπόθεση ότι:
α. Η γνωστοποίηση της παράβασης θα γίνει και μέσω της επίσημης οδού πριν από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων της ημέρας που έγινε η παράβαση.

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

12.3 Απαγορεύεται με ποινή αποκλεισμού μετά από απόφαση του αλυτάρχη:
α. Η μεταφορά οχήματος από άλλο κατά τη διάρκεια των διαδρομών
β. να παρεμποδίζεται η διέλευση των άλλων οχημάτων ή το προσπέρασμα.

12.4 Η ρυμούλκηση οχήματος στις διαδρομές, επιφέρει ποινή 1 ώρας, εκτός αν αυτό επιτρέπεται από τον ειδικό κανονισμό.

12.5 Είναι υποχρεωτικό στα πληρώματα αυτοκινήτων, να φορούν ζώνες ασφαλείας σε όλη τη διάρκεια του αγώνα επί ποινή άμεσου αποκλεισμού. Είναι υποχρεωτικό οι αναβάτες να φορούν το κράνος τους σε όλη τη διάρκεια του αγώνα επί ποινή άμεσου αποκλεισμού.

12.6 Σε περίπτωση κολλήματος σε λάσπη, χιόνι ή ατυχήματος, ή κατολίσθησης, ή πτώση δέντρου ή άλλου εμποδίου, που αναγκάζει τη διακοπή της κυκλοφορίας, υποχρεώνονται οι αγωνιζόμενοι να βοηθήσουν στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας. Σε αυτή την περίπτωση για τους χρόνους των πληρωμάτων που δεν ολοκλήρωσαν τη διαδρομή, εάν δεν διασαφηνίζεται αλλιώς στον ειδικό κανονισμό, αποφασίζει ο αλυτάρχης.

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

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

12.9 Όταν η διαδρομή περνάει μέσα από χωριά ή μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα είναι τα 30χλμ, εκτός αν η σήμανση του ΚΟΚ, επιβάλει μικρότερο όριο.
Ο οργανωτής παροτρύνεται να ελέγχει με τη βοήθεια radar ή άλλου μέσου (GPS Trackers), την τήρηση του ανωτέρου ορίου.

ΑΡΘΡΟ 13 ΒΟΗΘΕΙΑ

13.1 Οι επισκευές και ο ανεφοδιασμός επιτρέπονται ελεύθερα σε όλη τη διάρκεια διεξαγωγής του αγώνα, εκτός όμως από τα σημεία όπου σαφώς απαγορεύεται και προβλέπεται από τον ειδικό κανονισμό.

13.2 Σε περίπτωση που το όχημα δεν μπορεί να κινηθεί με δικές του δυνάμεις ή του πληρώματος του σε περιοχές που θεωρούνται ότι βρίσκονται υπό καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης (parc ferme) τότε θα επιβάλλονται οι παρακάτω ποινές:
1. Σε ένα και το αυτό σκέλος
α. Στους χώρους ΣΕΧ και ΣΕΔ (εκτός από την αφετηρία σκέλους): 1 ώρα
β. Στη ζώνη αφετηρίας και τερματισμού χρονομετρημένης διαδρομής: 3 ώρες
γ. Στη ζώνη τερματισμού του αγώνα: 5 ώρες ή η προκαθορισμένη ποινή αν υπάρχει
δ. Στην αφετηρία του σκέλους: αποκλεισμός
2. Σε δεύτερο σκέλος: οι ποινές 1α, 1β, και 1γ διπλασιάζονται.
3. Σε τρίτο σκέλος: επιβάλλεται ο αποκλεισμός σε όλες τις περιπτώσεις

Η κίνηση με τη χρήση της μίζας επιτρέπεται, μόνο για την απελευθέρωση της διαδρομής.

ΑΡΘΡΟ 14 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει την ιατρική - ασφαλιστική κάλυψη των συμμετεχόντων και για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων σε κλειστές ειδικές διαδρομές. Στις ανοιχτές ειδικές διαδρομές τύπου regularity τα οχήματα είναι υποχρεωμένα να έχουν ασφαλιστική κάλυψη από την οποία θα καλυφτούν για υλικές ζημιές σε περίπτωση εμπλοκής τους σε ατύχημα με έτερο όχημα. Η ασφαλιστική κάλυψη ισχύει από τη στιγμή της εκκίνησης έως τη στιγμή του τερματισμού ή από τη στιγμή της εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού απ' αυτόν, εκτός από ειδικές περιπτώσεις που αναγράφονται στον ειδικό κανονισμό. Τα όρια ασφαλιστικής κάλυψης πρέπει να αναφέρονται στον ειδικό κανονισμό.

(Τυχόν οχήματα υποστήριξης των διαγωνιζομένων έστω και αν είναι εφοδιασμένα με τις ειδικές πινακίδες "SERVICE" του Οργανωτή, δεν μπορούν να θεωρηθούν σαν συμμετέχοντα στον αγώνα, κατά συνέπεια δεν καλύπτονται από την ασφάλισή του και κινούνται κάτω από τη δική τους και μόνο ευθύνη).

ΑΡΘΡΟ 15 ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ (βλέπε σχέδιο τοποθέτησης)

15.1 Οι διαγωνιζόμενοι μπορούν να επικολλήσουν κάθε είδους διαφήμιση στο όχημα τους υπό την προϋπόθεση ότι:
α. επιτρέπεται από τους κανονισμούς της ΕΘΕΑ και τους Ελληνικούς νόμους
β. δεν προσβάλει τα ήθη και έθιμα
γ. δεν καλύπτει τον χώρο που ανήκει στην οργάνωση για τις πινακίδες, τα νούμερα συμμετοχής και τον χώρο για τη διαφήμιση του οργανωτή
δ. δεν ενοχλεί την ορατότητα του πληρώματος.

15.2 Τα πληρώματα οφείλουν να εξασφαλίζουν τη σωστή τοποθέτηση της διαφήμισης καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. Η αφαίρεση ή η μη σωστή τοποθέτηση της υποχρεωτικής ή προαιρετικής διαφήμισης θα τιμωρείται με πρόστιμο ίσο με το 10 % του παραβόλου συμμετοχής την πρώτη φορά, 100 % τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη

15.3 Ο αγωνιζόμενος μπορεί να επιβαρυνθεί με το 100 % του παραβόλου συμμετοχής για άρνηση προαιρετικής διαφήμισης που έχει σχέση με κατασκευαστή αυτοκινήτων, ελαστικών, καυσίμων ή λιπαντικών.

ΑΡΘΡΟ 16 ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΕΩΝ (ΚΑΡΝΕ)

16.1 Στην εκκίνηση του αγώνα θα δοθεί σε κάθε πλήρωμα ένα καρνέ. Αυτό το βιβλιάριο / κάρτα πρέπει να επιστραφεί στο ΣΕΧ στο τέλος κάθε σκέλους και μπορεί να αντικατασταθεί με ένα νέο βιβλιάριο / κάρτα στην εκκίνηση του επόμενου σκέλους. Κάθε πλήρωμα είναι το μόνο υπεύθυνο για το βιβλιάριό του και η απώλεια του επιφέρει αυτόματα ποινή αποκλεισμού.

16.2 Κάθε αλλαγή ή τροποποίηση που θα εμφανιστεί στο καρνέ θα επιφέρει τον αποκλεισμό από τον αγώνα εκτός και εάν έχει γραπτή θεώρηση από τον υπεύθυνο κριτή

16.3 Η παρουσίαση του καρνέ σε όλους τους σταθμούς και η ακρίβεια των εγγραφών είναι αποκλειστικά ευθύνη του πληρώματος. Μόνο οι χρονομέτρες είναι εξουσιοδοτημένοι να γράψουν τον χρόνο στο βιβλιάριο ιδιοχείρως ή μέσω εκτυπωτικού μηχανισμού.

16.4 Τα πληρώματα είναι υποχρεωμένα, με ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να σφραγίσουν το καρνέ τους σε όλους τους σταθμούς ελέγχου που αναγράφονται σ' αυτό και με την καθορισμένη σειρά. Η απουσία μιας σφραγίδας ή η μη παρουσίαση του καρνέ σε οποιονδήποτε σταθμό ελέγχου θα επιφέρει ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό.

16.5 Το πλήρωμα που θα εμφανίσει το καρνέ του σε σταθμό χωρίς το όχημα του θα αποκλειστεί από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 17 ΖΩΝΕΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ

Όλοι οι σταθμοί ελέγχου όπως π.χ. ελέγχου χρόνου, εκκίνησης και τερματισμού διαδρομών, διέλευσης κλπ, θα πρέπει να επισημαίνονται με τα τυποποιημένα σήματα (άρθρο 23) ως ακολούθως:

17.1 Η αρχή της περιοχής του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με προειδοποιητική πινακίδα με κίτρινο φόντο. Σε απόσταση 25 -100 μ. περίπου η θέση του σταθμού ελέγχου επισημαίνεται με πινακίδα με κόκκινο φόντο. Το τέλος της περιοχής του σταθμού ελέγχου που βρίσκεται σε απόσταση 25-100 μ. περίπου από αυτόν, επισημαίνεται με πινακίδα με μπεζ φόντο και 3 πλάγιες μαύρες γραμμές.
Οι πινακίδες πρέπει να είναι πάντα τοποθετημένες στη δεξιά πλευρά της διαδρομής του αγώνα.

Το μέγιστο πλάτος του σταθμού ελέγχου δεν πρέπει να ξεπερνά τα 15μ. Συνιστάται τα όρια αυτού του πλάτους να σηματοδοτούνται από διπλές πινακίδες ή άλλα μέσα, όπου αυτό απαιτείται.

17.2 Όλες οι περιοχές των σταθμών ελέγχου (δηλαδή οι περιοχές που περιλαμβάνονται μεταξύ της πρώτης προειδοποιητικής πινακίδας με κίτρινο φόντο και της τελευταίας πινακίδας χρώματος μπεζ με 3 πλάγιες μαύρες γραμμές) θεωρούνται χώροι επιτηρούμενης στάθμευσης (Parc Ferme) και μέσα στο χώρο του σταθμού απαγορεύεται η βοήθεια ή ο ανεφοδιασμός. Η διάρκεια στάθμευσης μέσα στην παραπάνω περιοχή δεν μπορεί να υπερβεί τον χρόνο που απαιτείται για να συμπληρωθεί ο απαραίτητος έλεγχος.

17.3 Απαγορεύεται αυστηρά η είσοδος και έξοδος του οχήματος σε σταθμό ελέγχου με φορά διαφορετική από αυτήν του αγώνα, καθώς και η επανείσοδος του οχήματος από την περιοχή σταθμού ελέγχου, εφόσον το βιβλιάριο του αγώνα ήδη σφραγίστηκε στον σταθμό αυτό.
- 1η παράβαση: ποινή 10 λεπτών
- 2η παράβαση: ποινή 1 ώρας
- 3η παράβαση: αποκλεισμός

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

17.5 Όλοι οι σταθμοί ελέγχου θα αρχίσουν να λειτουργούν 30 λεπτά πριν από την ιδανική ώρα άφιξης του πρώτου οχήματος. Εκτός εάν ο αλυτάρχης αποφασίσει διαφορετικά, θα κλείσουν 30 λεπτά μετά τον ιδανικό χρόνο του τελευταίου διαγωνιζομένου οχήματος, πλέον του ορίου θέσης εκτός αγώνα, ή, όταν ο ειδικός κανονισμός του αγώνα προβλέπει την επιβολή προκαθορισμένης ποινής, οι ΣΕΧ εκκίνησης και τερματισμού των διαδρομών θα κλείσουν σε χρόνο που θα υπολογισθεί λαμβανομένων υπόψη του μέγιστου επιτρεπτού χρόνου(ων) πριν απ ' αυτό τον σταθμό για τον τελευταίο καταταγμένο διαγωνιζόμενο.

17.6 Οι αγωνιζόμενοι, επί ποινή που μπορεί να φθάσει και μέχρι τον αποκλεισμό, πρέπει να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του εντεταλμένου εφόρου ή του βοηθού του οποιουδήποτε σταθμού ελέγχου. (Όλες οι πιθανές περιπτώσεις που μπορούν να εμφανιστούν, θα εξετάζονται από τους οργανωτές, μετά από έγγραφη αναφορά του υπεύθυνου κριτή).

ΑΡΘΡΟ 18 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΧΡΟΝΟΥ (ΣΕΧ)

18.1 Εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά από τον αλυτάρχη, οι σταθμοί ελέγχου πρέπει να αρχίσουν να λειτουργούν 30 λεπτά πριν τον ιδανικό χρόνο άφιξης του πρώτου οχήματος και να σταματήσουν 30 λεπτά μετά τον ιδανικό χρόνο άφιξης του τελευταίου, λαμβάνοντας υπόψη, εκτός των άλλων:

α) το χρόνο για θέση εκτός αγώνα
β) το μέγιστο επιτρεπτό χρόνο του τελευταίου αυξανόμενο κατά 60 λεπτά

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

18.3 Η διαδικασία σφράγισης αρχίζει από τη στιγμή που το όχημα περνάει την πινακίδα εισόδου της περιοχής του ΣΕΧ.

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

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

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

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

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

18.9 Κάθε διαφορά μεταξύ της ιδανικής ώρας και της πραγματικής ώρας σφράγισης θα επιφέρει ποινή όπως παρακάτω:
α. Για καθυστέρηση: Ένα (1) λεπτό για κάθε λεπτό ή μέρος αυτού καθυστέρησης
β. Για προάφιξη: Δύο (2) λεπτά για κάθε λεπτό ή μέρος αυτού προπορείας

18.10 Οι χρόνοι των διαδρομών θα αναφέρονται με μέγιστη ακρίβεια δευτερολέπτου, εκτός από την κατατακτήρια διαδρομή, όπου η ακρίβεια μέτρησης θα είναι στο 1/10 του δευτερολέπτου, για να κρίνονται οι ισοπαλίες. Όταν η σειρά εκκίνησης για την πρώτη ειδική έχουν καθορισθεί, θα γίνεται στρογγυλοποίηση προς τα κάτω και οι χρόνοι θα αναφερθούν σε δευτερόλεπτα.

18.11 Η προάφιξη στους σταθμούς ανασυγκρότησης του τέλους κάθε σκέλους επιτρέπεται και δεν επιφέρει ποινή. Όσον αφορά τον ΣΕΧ του τερματισμού του αγώνα ο συμπληρωματικός κανονισμός πρέπει να αναφέρει αν επιτρέπεται ή όχι η προάφιξη.

18.12 Κάθε παράβαση αναφερόμενη εναντίον ενός πληρώματος σχετικά με τους κανονισμούς της διαδικασίας σφράγισης, όπως ορίζονται παραπάνω (και ιδίως όσον αφορά την είσοδο στην περιοχή του σταθμού ελέγχου νωρίτερα από ένα λεπτό πριν την ιδανική ώρα σφράγισης), θα αποτελέσει αντικείμενο έγγραφης αναφοράς του επικεφαλής του σταθμού ελέγχου που πρέπει να σταλεί αμέσως στον Αλυτάρχη του αγώνα.

18.13 Ο χρόνος θέσης εκτός αγώνος ή μία ή περισσότερες μέγιστες επιτρεπτές καθυστερήσεις που καθορίζονται στον ειδικό κανονισμό, μπορεί να τροποποιηθούν από την οργάνωση οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, μετά από πρόταση του αλυτάρχη.
Οι ενδιαφερόμενοι αγωνιζόμενοι θα πληροφορηθούν αυτήν την απόφαση το δυνατόν συντομότερα.
Ο αποκλεισμός ενός αγωνιζομένου ή η επιβολή της "καθορισμένης ποινής" για υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπτής καθυστέρησης ανακοινώνεται μόνο στο τέλος ενός σκέλους.

18.13.1 Εάν το επόμενο τμήμα διαδρομής δεν ξεκινά με χρονομετρημένη διαδρομή η ώρα σφράγισης του βιβλιαρίου του αγώνα αντιστοιχεί στην ώρα άφιξης του προηγούμενου τμήματος διαδρομής και ταυτόχρονα στην ώρα εκκίνησης για το επόμενο.

18.13.2 Όταν ένας ΣΕΧ ακολουθείται από αφετηρία χρονομετρημένης διαδρομής τότε αυτοί οι δύο σταθμοί θα περιλαμβάνονται σε ένα ενιαίο σταθμό και οι αντίστοιχες πινακίδες είναι οι παρακάτω:
- **α.** Προειδοποιητική κίτρινη πινακίδα (αρχή περιοχής)
- **β.** Σε απόσταση 25-100μ περίπου από την προειδοποιητική κίτρινη πινακίδα θα είναι ο σταθμός ελέγχου χρόνου (κόκκινη πινακίδα με ρολόι)
- **γ.** Σε απόσταση 10 - 200 μ περίπου θα βρίσκεται η αφετηρία της χρονομετρημένης διαδρομής (κόκκινη πινακίδα με σημαία)
- **δ.** Σε απόσταση 25-100 μ πιο πέρα θα βρίσκεται η μπεζ πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές που σημαίνει και το τέλος της περιοχής

18.13.3 Εάν η αρχή μιας χρονομετρημένης διαδρομής συμπίπτει με την αρχή σκέλους ο χρόνος αναχώρησης για την χρονομετρημένη διαδρομή θα είναι και αυτός του σκέλους.

18.13.4 Στον τερματισμό μιας χρονομετρημένης διαδρομής το σημείο STOP μπορεί να ενοποιηθεί με έναν ΣΕΧ. Οι πινακίδες θα είναι τοποθετημένες όπως παρακάτω:
- **α.** Πινακίδα κίτρινη με ρολόι (αρχή περιοχής)
- **β.** Πινακίδες κόκκινες (ρολόι και STOP)
- **γ.** Μπεζ με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές.

18.14 Στον ΣΕΧ τέλους τμήματος διαδρομής (που ακολουθείται από αφετηρία χρονομετρημένης διαδρομής), ο Έφορος θα γράψει στο καρνέ αφ' ενός την ώρα άφιξης του πληρώματος, αφ' ετέρου την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης για την επόμενη χρονομετρημένη διαδρομή. Για τον υπολογισμό αυτής της ώρας θα πρέπει να υπολογίσει ένα κενό χρόνου 5' λεπτών, για να μπορέσει το πλήρωμα να ετοιμασθεί για την εκκίνηση. Για την περίπτωση σκασμένου ελαστικού, θα πρέπει να παραχωρήσει στο πλήρωμα 10 επιπλέον λεπτά (15 λεπτά συνολικά).

Μετά τη σφράγιση στον ΣΕΧ το πλήρωμα πρέπει να κατευθυνθεί αμέσως στην αφετηρία της χρονομετρημένης διαδρομής. Ο αρμόδιος Έφορος θα γράψει στο καρνέ την πραγματική ώρα εκκίνησης και στη συνέχεια θα δώσει την εκκίνηση στο πλήρωμα σ' αυτήν ακριβώς την ώρα.

Εάν σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος υπάρξει διαφορά μεταξύ της προτεινόμενης και της πραγματικής ώρας εκκίνησης επικρατέστερη είναι η πραγματική ώρα εκκίνησης της χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν αποφασίσει διαφορετικά ο αλυτάρχης.

ΑΡΘΡΟ 19 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Δ.)

19.1 Προκειμένου να ελεγχθεί ότι τα πληρώματα ακολουθούν την υποχρεωτική διαδρομή του δρομοβιβλίου θα τοποθετηθούν ενδιάμεσοι σταθμοί σε ορισμένα σημεία αυτής που **μπορούν να** αναφέρονται και να αριθμούνται είτε στο δρομοβιβλίο είτε σε δελτίο πληροφοριών.
Κάθε θέση ΣΕΔ μπορεί να σημειώνεται από ενδείξεις GPS.

Οι σταθμοί ελέγχου διέλευσης θα σημειώνονται με τις παρακάτω πινακίδες:
α. Κίτρινη πινακίδα με σφραγίδα (αρχή περιοχής)
β. Σε απόσταση 25-100μ περίπου από την κίτρινη πινακίδα, πινακίδα κόκκινη με σφραγίδα (σταθμός διέλευσης)
γ. Τέλος, σε απόσταση 25-100μ πιο πέρα θα βρίσκεται η μπεζ πινακίδα με τις τρεις πλάγιες μαύρες γραμμές.

19.2 Χρόνος κλεισίματος ενός ΣΕΔ:
Ο χρόνος κλεισίματος του σταθμού διέλευσης θα ορίζεται λαμβάνοντας υπόψη:
— Την απόσταση που θα διανύσουν τα οχήματα από την εκκίνηση του συγκεκριμένου τμήματος διαδρομής μέχρι τον ΣΕΔ.
— Τον μέσο χρόνο της συγκεκριμένης διαδρομής (χρονομετρημένης ή Τμήμα) σε συνάρτηση με τον μέγιστο επιτρεπτό χρόνο.
— Τον ιδανικό χρόνο του τελευταίου αγωνιζόμενου, επαυξημένου κατά 60 λεπτά.

Ο χρόνος αυτός πρέπει να αναφέρεται στο δρομοβιβλίο ή στο ωράριο του σκέλους ή σε δελτίο πληροφοριών.

19.3 Ποινές : Ο ειδικός κανονισμός πρέπει να προβλέπει την κλίμακα ποινών για κάθε ΣΕΔ από τον οποίο δεν πέρασαν οι αγωνιζόμενοι. Η ποινή αυτή μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

ΑΡΘΡΟ 20 ΕΙΔΙΚΕΣ (ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ) ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

20.1 Κατά τη διάρκεια των ειδικών διαδρομών τα μέλη του πληρώματος συνίστανται να φορούν εγκεκριμένο προστατευτικό κράνος το οποίο επιβάλλεται όταν το όχημα φέρει Roll Cage ή Roll Bar σε απόσταση που μπορεί να έρθει σε επαφή με το κεφάλι σε πιθανή ανατροπή – σύγκρουση – αναπήδηση. Επιβάλλεται επίσης να φορούν και εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας, όπως σε όλη την διάρκεια του αγώνα. Μη συμμόρφωση, επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

20.2 Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους, επί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να κατευθύνουν τα οχήματα τους, αντίθετα με τη φορά του αγώνα.

20.3 Η εκκίνηση των ειδικών διαδρομών θα δίνεται ως εξής:
Όταν το όχημα στο οποίο θα επιβαίνει το πλήρωμα σταθμεύσει μπροστά στο τραπέζι του εφόρου αυτός θα αναγράψει την πραγματική ώρα εκκίνησης του αγωνιζομένου στο καρνέ (ώρα + λεπτό + δευτερόλεπτο) και θα μετρήσει υψηλόφωνα 30 ' - 15" - 10" και τα 5' τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα κρατώντας τη σημαία εκκίνησης οριζοντίως μπροστά στο όχημα. Μόλις περάσουν τα πέντε αυτά δευτερόλεπτα δίνεται η εκκίνηση με το σήκωμα της σημαίας οπότε το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση.
Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 20" που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή 2΄λεπτών.
Αδυναμία εκκίνησης του οχήματος με δικά του μέσα επιφέρει επιβολή ποινής σύμφωνα με το άρθρο 13.

20.4 Εσφαλμένη εκκίνηση, ιδίως δε εκκίνηση πριν ο έφορος δώσει το σχετικό σήμα, επιφέρει ποινή τουλάχιστον 1 λεπτού ανάλογα με την αναφορά του κριτή. Η ποινή αυτή δεν αποκλείει βαρύτερες κυρώσεις που μπορεί να επιβάλει ο αλυτάρχης, ιδίως σε περίπτωση υποτροπής.

20.5 Η εκκίνηση μιας ειδικής διαδρομής μπορεί να καθυστερήσει από τον έφορο της αφετηρίας, σε σχέση με την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης, μόνο για λόγους ανωτέρας βίας.

20.6 Ο τερματισμός των ειδικών διαδρομών θα γίνεται εν κινήσει (flying). Οι πινακίδες που πρέπει να τοποθετηθούν είναι:
α. Πινακίδα με καρό σημαία σε κίτρινο φόντο (Αρχή περιοχής)
β. Περίπου 100m μετά, πινακίδα με καρό σημαία σε κόκκινο φόντο (τερματισμός – flying)
γ. Σε απόσταση 150 με 300 m, δύο πινακίδες κόκκινες (ρολόι και STOP)
δ. Τέλος 100m, μετά, πινακίδα μπεζ με τις τρεις πλάγιες γραμμές.

Απαγορεύεται η στάθμευση μεταξύ της προειδοποιητικής κίτρινης πινακίδας και της πινακίδας STOP με ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

Η χρονομέτρηση γίνεται στη «γραμμή του τερματισμού» με αυτόματα μηχανήματα χρονομέτρησης, υποχρεωτικά εφοδιασμένα με εκτυπωτικό μηχανισμό. Επίσης θα υπάρχουν και εφεδρικά χρονόμετρα χειρός χωρίς ή με εκτυπωτικό μηχανισμό.

Σε απόσταση 150-300m μετά τον τερματισμό το πλήρωμα πρέπει να σταματήσει στο σταθμό ελέγχου που έχει σηματοδοτηθεί από την κόκκινη πινακίδα STOP και την κόκκινη πινακίδα με το ρολόι. Ο κριτής θα γράψει στο καρνέ το χρόνο άφιξης (χρόνο τερματισμού της ειδικής διαδρομής (ώρα-λεπτά-δευτερόλεπτα) που θα είναι συγχρόνως (σε ώρες και πρώτα λεπτά) η ώρα εκκίνησης για το επόμενο τμήμα (αν STOP και ΣΕΧ είναι κοινός σταθμός).
Σε περίπτωσης περισσοτέρων αφίξεων στο ίδιο λεπτό ο κριτής θα ορίζει τον χρόνο εκκίνησης σε διαστήματα που θα προβλέπονται στον συμπληρωματικό κανονισμό (τουλάχιστον 30 δευτερολέπτων) με τη σειρά άφιξης των αγωνιζομένων.
Αν ένας αγωνιζόμενος δε μπορεί να σταματήσει μέσα σε αυτό τον χώρο ή να ξεκινήσει με δικές του δυνάμεις θα εφαρμόζονται οι ποινές του άρθρου 13.

20.7 Αν ο αγωνιζόμενος δεν σταματήσει στο σημείο STOP για την εγγραφή του χρόνου του θα του επιβάλλεται ποινή μιας ώρας.

20.8 Κατά τη διάρκεια μιας χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τον συμπληρωματικό κανονισμό, η εξωτερική βοήθεια απαγορεύεται εκτός αν δίνεται από άλλο συμμετέχον πλήρωμα και με τα μέσα που διαθέτει στο όχημα του. Οι οργανωτές μπορούν να προβλέψουν περιοχές εξωτερικής βοήθειας (assistance zones).

20.9 Το χρονικό διάστημα μεταξύ των εκκινήσεων στις ειδικές διαδρομές θα ακολουθεί τις ίδιες διατάξεις που προβλέπονται για την εκκίνηση του σκέλους του αγώνα εκτός αν έχει επιβληθεί ποινή χρόνου για το τμήμα της διαδρομής.

20.10 Σε κάθε πλήρωμα που αρνείται να λάβει εκκίνηση στην αφετηρία μιας ειδικής διαδρομής στην ώρα και στη σειρά που του έχει καθορισθεί, θα του επιβληθεί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

20.11 Διακοπή Χρονομετρημένης Διαδρομής:

Εάν για οποιονδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας ειδικής διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της Ε.Δ. δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή, λόγω της διακοπής, τον χειρότερο χρόνο που επετεύχθη πριν από τη διακοπή του αγώνα.

Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμη και εάν ένα μόνο πλήρωμα πέρασε την ειδική διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες.

Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Αλυτάρχη.

Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό τον 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 καμιά περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι μεγαλύτερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για λόγους ασφαλείας, ο αλυτάρχης μπορεί να διακόψει μια ειδική διαδρομή στο ΣΕΧ που ακολουθεί και οι αγωνιζόμενοι μπορούν να συνεχίσουν την ειδική διαδρομή αφού έχουν περάσει την επικίνδυνη περιοχή.

Η κατάταξη που θα καθοριστεί θα αποτελείται από το άθροισμα των δύο τμημάτων της ειδικής διαδρομής.

ΑΡΘΡΟ 21 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ - REGULARITY

21.1 Κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων διαδρομών ακριβείας, τα πληρώματα θα πρέπει να οδηγήσουν σύμφωνα με την μέση ωριαία ταχύτητα, που τους έχει δοθεί για μια διαδρομή.

21.2 Ένα ή περισσότερα **φανερά ή μυστικά σημεία ελέγχου** θα τοποθετηθούν κάπου μέσα στη διαδρομή. Οι χρονομετρημένες διαδρομές ακριβείας βαθμολογούνται αναλόγως του πόσο κοντά πλησίασαν τα πληρώματα στην δοθείσα ΜΩΤ, περνώντας από το σημείο ελέγχου, με βάση τον απλό υπολογισμό χρόνος = απόσταση / ταχύτητα. Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μεγαλύτερης από τον ιδανικό χρόνο (καθυστέρηση), θα επιφέρει ποινή ενός δευτερολέπτου. Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, απόκλισης μικρότερης από τον ιδανικό χρόνο (προπορεία), θα επιφέρει **ποινή ενός (1) δευτερολέπτου.**

ΠΧ. Δοθείσα ΜΩΤ 45χλμ/ω
Μήκος χρονομετρημένης διαδρομής ακριβείας, 5.1 χλμ
Ιδανικός χρόνος: 6 λεπτά 48 δεύτερα
Α. χρόνος 6 λεπτά 59 δεύτερα, (Καθυστέρηση): ποινή 11 δεύτερα
Β. χρόνος 6 λεπτά 31 δεύτερα, (Προπορεία): ποινή 17 δεύτερα
Γ. χρόνος 6 λεπτά 48 δεύτερα, (Ακριβώς): ποινή 0 δευτέρα

21.3 Κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων διαδρομών ακριβείας, όλα τα μέλη του πληρώματος των αυτοκινήτων, πρέπει να φορούν ζώνες ασφαλείας. Μη συμμόρφωση επιφέρει ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα. Συνιστάται η χρήση κράνους.

21.4 Απαγορεύεται στους αγωνιζόμενους, επί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό, να κατευθύνουν τα οχήματα τους, αντίθετα με τη φορά του αγώνα.

21.5 Η εκκίνηση των χρονομετρημένων διαδρομών θα δίνεται ως εξής:

Όταν το όχημα στο οποίο θα επιβαίνει το πλήρωμα σταθμεύσει μπροστά στο τραπέζι του εφόρου αυτός θα αναγράψει την πραγματική ώρα εκκίνησης του αγωνιζομένου στο καρνέ (ώρα + λεπτό + δευτερόλεπτο) και θα μετρήσει υψηλόφωνα 30' - 15" - 10" και τα 5' τελευταία δευτερόλεπτα ένα προς ένα κρατώντας τη σημαία εκκίνησης οριζοντίως μπροστά στο όχημα. Μόλις περάσουν τα πέντε αυτά δευτερόλεπτα δίνεται η εκκίνηση με το σήκωμα της σημαίας οπότε το πλήρωμα πρέπει να εκκινήσει χωρίς καμία καθυστέρηση.

Σε κάθε πλήρωμα που δεν θα εκκινήσει μέσα στα 30" που ακολουθούν το σήμα εκκίνησης θα επιβληθεί ποινή 2΄λεπτών.

Αδυναμία εκκίνησης του οχήματος με δικά του μέσα επιφέρει επιβολή ποινής σύμφωνα με το άρθρο 13.

21.6 Εσφαλμένη εκκίνηση, ιδίως δε εκκίνηση πριν ο έφορος δώσει το σχετικό σήμα, επιφέρει ποινή τουλάχιστον 1 λεπτού ανάλογα με την αναφορά του κριτή. Η ποινή αυτή δεν αποκλείει βαρύτερες κυρώσεις που μπορεί να επιβάλει ο αλυτάρχης, ιδίως σε περίπτωση υποτροπής.

21.7 Η εκκίνηση μιας χρονομετρημένης διαδρομής μπορεί να καθυστερήσει από τον έφορο της αφετηρίας, σε σχέση με την προτεινόμενη ώρα εκκίνησης, μόνο για λόγους ανωτέρας βίας.

21.8 Κατά τη διάρκεια μιας χρονομετρημένης διαδρομής, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από τον συμπληρωματικό κανονισμό, η εξωτερική βοήθεια απαγορεύεται εκτός αν δίνεται από άλλο συμμετέχον πλήρωμα και με τα μέσα που διαθέτει στο όχημα του. Οι οργανωτές μπορούν να προβλέψουν περιοχές εξωτερικής βοήθειας (assistance zones).

21.9 Σε κάθε πλήρωμα που αρνείται να λάβει εκκίνηση στην αφετηρία μιας χρονομετρημένης διαδρομής στην ώρα και στη σειρά που του έχει καθορισθεί, θα του επιβληθεί ποινή που μπορεί να φτάσει μέχρι και τον αποκλεισμό.

21.10 Αν ο αγωνιζόμενος δεν σταματήσει στο σημείο STOP για την εγγραφή του χρόνου του θα του επιβάλλεται ποινή μιας ώρας.

21.11 Διακοπή Χρονομετρημένης Διαδρομής:

Εάν για οποιονδήποτε λόγο σταματήσει οριστικά η διεξαγωγή μιας χρονομετρημένης διαδρομής πριν από τη διέλευση του τελευταίου πληρώματος, είναι δυνατόν να διαμορφωθεί κατάταξη της Χ.Δ. δίνοντας σε όλα τα πληρώματα που δεν συμπλήρωσαν τη διαδρομή, λόγω της διακοπής, τον χειρότερο χρόνο που επετεύχθη πριν από τη διακοπή του αγώνα.

Αυτή η κατάταξη μπορεί να διαμορφωθεί ακόμη και εάν ένα μόνο πλήρωμα πέρασε την ειδική διαδρομή σε φυσιολογικές συνθήκες.

Η εφαρμογή αυτών των διατάξεων ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Αλυτάρχη.

Σε περίπτωση που ο Αλυτάρχης θεωρήσει σαν μη φυσιολογικό τον 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 καμιά περίπτωση να ωφεληθεί από αυτό το μέτρο. Θα χρεωθεί με τον χρόνο που επέτυχε ασχέτως αν ο χρόνος αυτός είναι μεγαλύτερος από τον υποθετικό χρόνο που δόθηκε στα άλλα πληρώματα.

ΑΡΘΡΟ 22 ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΙΣ

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

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

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

22.3 Για λόγους ασφαλείας ο αλυτάρχης, μπορεί να αποφασίσει να σταματήσει ένα σκέλος του αγώνα πριν τον προγραμματισμένο τερματισμό του. Στην περίπτωση αυτή θα οργανωθεί ένας ΣΕΧ που θα λειτουργήσει σαν τερματισμός σκέλους και όπου οι χρόνοι που πραγματοποιήθηκαν μέχρι το ΣΕΧ, θα χρησιμεύουν για την κατάταξη του σκέλους αυτού.

Με απόφαση του Αλυτάρχη αυτό το σκέλος μπορεί να συνεχιστεί ή όχι, μπορεί να δοθεί νεκρός χρόνος, τα αυτοκίνητα μπορούν να μετακινηθούν σε φάλαγγα, ή ακόμα μπορεί να οργανωθεί ένας τερματισμός που θα υπόκειται ή όχι στους κανονισμούς του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης.

22.4 Στις ανασυγκροτήσεις απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού, οποιαδήποτε εξωτερική βοήθεια και service.

ΑΡΘΡΟ 23 ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΤΟ ΦΩΣ ΤΟΥ ΗΛΙΟΥ

23.1 Νυκτερινά Σκέλη

Ο οργανωτής πρέπει να μεριμνεί, ώστε οι ειδικές διαδρομές / χρονομετρημένες διαδρομές ακριβείας (Regularity) να ξεκινούν και να έχουν ολοκληρωθεί με το φως του ήλιου. Και αυτό, διότι στους αγώνες Rally Raid, και βάση των Διεθνών Κανονισμών της FIM (Federation International de Motorcyclism), δεν επιτρέπεται να εκκινούν ειδικές διαδρομές πριν την ανατολή και μετά την δύση του ηλίου για λόγους ασφαλείας των αναβατών.

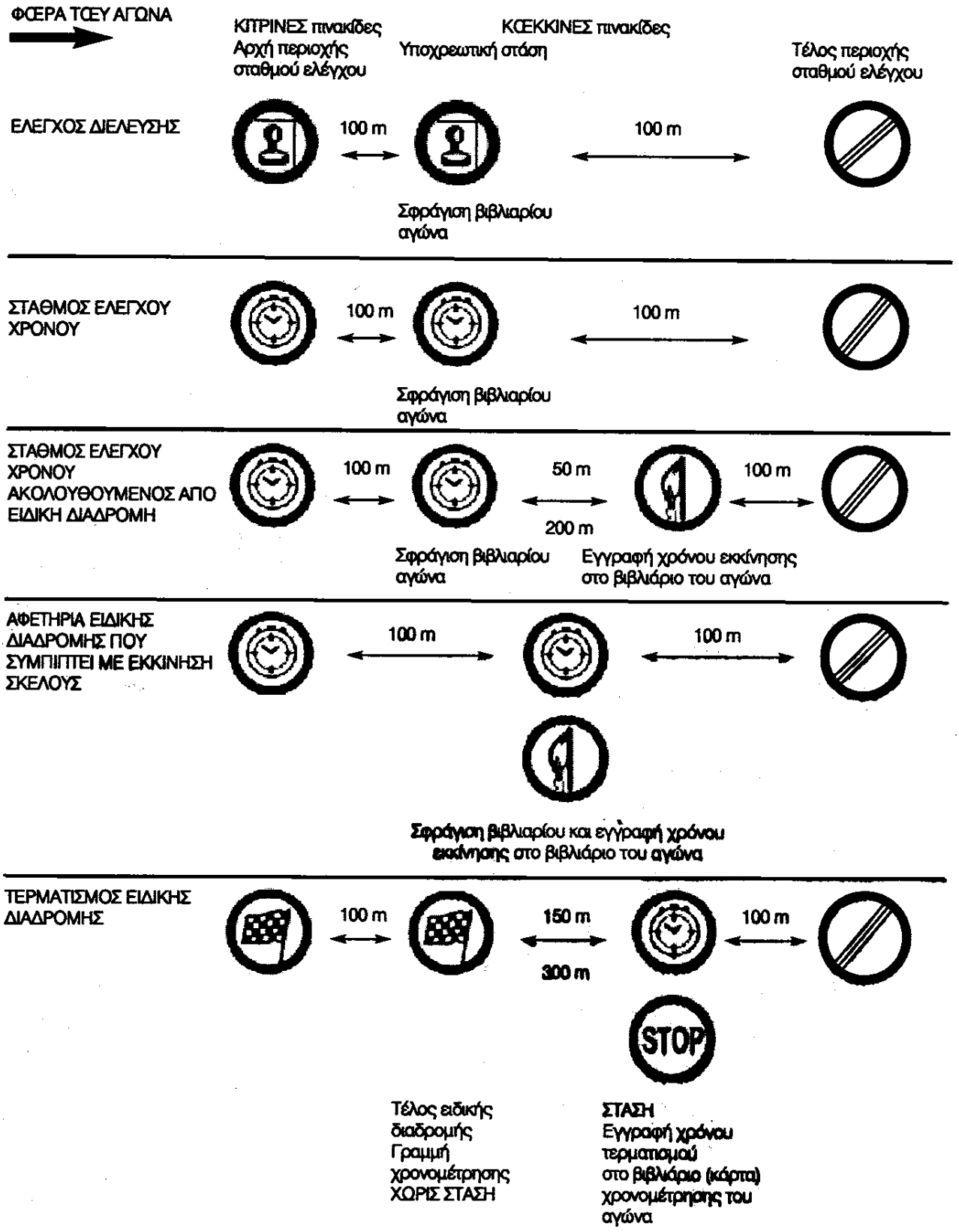
23.2 Σε περίπτωση που καθυστερημένοι αναβάτες βρεθούν νύχτα μέσα σε ειδική διαδρομή, ο Αλυτάρχης θα κρίνει για την έκβαση του αγώνα, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση τους σε σχέση με τον τερματισμό της ειδικής διαδρομής.

Εάν βρίσκονται κοντά στον τερματισμό της μπορεί να τους επιτρέψει να την συνεχίσουν.

Εάν όμως βρίσκονται μακριά από τον τερματισμό, μπορεί να τους ενημερώσει ότι μπορούν να την συνεχίσουν ως απλή διαδρομή, ή να την παρακάμψουν για να φτάσουν στο επόμενο Σταθμό Διέλευσης, λαμβάνοντας σε κάθε περίπτωση τις προβλεπόμενες ποινές.

23.3 Απλές – συνδετικές διαδρομές, επιτρέπεται να ξεκινούν πριν την ανατολή του ηλίου.

ΑΡΘΡΟ 24: ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ



ΑΡΘΡΟ 25 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

25.1 Τα οχήματα θα υπόκεινται στους κανονισμούς των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης. Απαγορεύεται οποιαδήποτε επισκευή ή ανεφοδιασμός στην εκκίνηση κάθε σκέλους. Η θέση του κινητήρα σε λειτουργία με ρυμούλκηση ή ώθηση από άλλον αγωνιζόμενο που συνεχίζει τον αγώνα στον χώρο του parc ferme τιμωρείται με 5 λεπτά ποινή.

α. Από τη στιγμή εισόδου τους σε έναν χώρο εκκίνησης ή σε ένα χώρο ανασυγκρότησης ή στο χώρο στάθμευσης στο τέλος ενός σκέλους και μέχρι την αναχώρησή τους από αυτούς, αν υφίστανται.

β. Από τη στιγμή εισόδου τους σε έναν χώρο σταθμού και μέχρι την αναχώρησή τους από αυτόν.

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

25.3 Εάν οι υπεύθυνοι ασφαλείας ή τεχνικοί έφοροι αν υπάρχουν, του αγώνα κρίνουν ότι στους χώρους εκκίνησης των σκελών ή στις εξόδους των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης ένα όχημα βρίσκεται σε επικίνδυνη κατάσταση για να κυκλοφορήσει πρέπει να ενημερώσουν αμέσως τον Αλυτάρχη ο οποίος μπορεί να ζητήσει την επισκευή του.
Στην περίπτωση αυτή τα λεπτά που θα απαιτηθούν γι' αυτήν την επισκευή θα εκληφθούν σαν λεπτά καθυστέρησης σε τμήμα διαδρομής. Για να μην υποχρεωθεί το πλήρωμα να καλύψει την καθυστέρηση στη διαδρομή θα του δοθεί νέος χρόνος εκκίνησης. Κάθε πλήρωμα που εμφανίζεται στην εκκίνηση με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 1 ώρα θα αποκλείεται από τον αγώνα (βλέπε άρθρο 10).

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

25.5 Κατ' εξαίρεση και με την επίβλεψη του αρμοδίου εφόρου, επιτρέπεται σε ένα πλήρωμα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης της εκκίνησης, των σταθμών ανασυγκρότησης ή στον τερματισμό σκέλους του αγώνα:
- Να αλλάξει ή επισκευάσει ένα ή δύο κατεστραμμένα λάστιχα με τα μέσα που διαθέτει το όχημα.
- Να αντικαταστήσει ένα σπασμένο παρ-μπριζ με δικαίωμα εξωτερικής βοήθειας, με άδεια του αλυτάρχη.
  Αυτές οι επεμβάσεις πρέπει να έχουν τελειώσει πριν από την ώρα εκκίνησης διαφορετικά για κάθε λεπτό καθυστέρησης θα επιβάλλεται ποινή 1 λεπτού.

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

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

ΑΡΘΡΟ 26 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

26.1 Όλα τα συμμετέχοντα στον αγώνα οχήματα πρέπει να παρουσιασθούν στον προβλεπόμενο διοικητικό έλεγχο ή / και στον τεχνικό έλεγχο στις ώρες που αναφέρονται στο πρόγραμμα του αγώνα. Ο οργανωτής επιτρέπεται να εφαρμόσει άλλο σύστημα, με την έγκριση της ΕΘΕΑ.
Η εκπρόθεσμη προσέλευση συνεπάγεται την απαγόρευση εκκίνησης στον αγώνα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας που θα κριθεί από την οργάνωση.
Ο τόπος διεξαγωγής του διοικητικού και του τεχνικού ελέγχου αναφέρεται στο πρόγραμμα. Εάν όχι θα ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών.

26.2 Ο διοικητικός έλεγχος θα αφορά έλεγχο των εγγράφων που αναφέρονται στον συμπληρωματικό κανονισμό:
- αγωνιστικές άδειες
- άδειες οδήγησης
- πιστοποιητικό ιδιοκτησίας του οχήματος
- διάφορες εξουσιοδοτήσεις
- ασφάλεια οχήματος

Θα γίνει εξακρίβωση:
- της ταυτότητας του πληρώματος. Κάθε μέλος θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με 1 φωτογραφία τύπου ταυτότητας εκτός και εάν αυτό δεν προβλέπεται από τον ειδικό κανονισμό.
- των στοιχείων του οχήματος βάσει των επισήμων εγγράφων του, δηλαδή πινακίδες και άδειες κυκλοφορίας, έλεγχος κυριότητας των οχημάτων με βάση των αριθμό πλαισίου κλπ.

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

26.3 Μόνον τα πληρώματα τα οποία έχουν περάσει από τον διοικητικό έλεγχο μπορούν να παρουσιαστούν με το όχημα τους, που θα φέρει τις πινακίδες και τα νούμερα συμμετοχής, στον τεχνικό έλεγχο, ο οποίος θα είναι γενικής μορφής, (τύπος και κατασκευαστής οχήματος, ορατή συμφωνία του οχήματος με την ομάδα που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας, συμμόρφωσή του προς τον ΚΟΚ κλπ.
Εάν μετά τον έλεγχο κάποιο όχημα βρεθεί να μην είναι σύμφωνο με τους τεχνικούς ή τους κανονισμούς ασφαλείας, ο αλυτάρχης μπορεί να ορίσει ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο να ετοιμαστεί το όχημα.

26.4 Σε κανένα όχημα δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση αν δεν είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς ασφαλείας της FIA / FIM και τον παρόντα κανονισμό. Ένα όχημα το οποίο είναι επικίνδυνο, μπορεί να αποκλειστεί από τον αλυτάρχη.

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

26.6 Εάν έχουν τεθεί ειδικά σήματα σφράγισης κάθε διαγωνιζόμενος πρέπει με δική του ευθύνη να φροντίσει για τη διατήρησή τους ως το τέλος του αγώνα. Έλλειψη σφραγίδας επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα. Οι παραβάτες διαγωνιζόμενοι πρέπει να ειδοποιηθούν γραπτώς.

26.7 Κάθε παραβίαση ή παραχάραξη των σημάτων σφράγισης που θα διαπιστωθεί επιφέρει άμεσα τον αποκλεισμό του πληρώματος από τον αγώνα καθώς επίσης και κάθε άλλου διαγωνιζόμενου ή πληρώματος που τυχόν συνεργάστηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Αυτό δεν αποκλείει την επιβολή και βαρύτερων κυρώσεων που ίσως θα μπορούσε να ζητηθεί να επιβάλει η Εθνική Αθλητική Αρχή που ανήκει ο αγωνιζόμενος.

26.8 Ένας πλήρης τεχνικός έλεγχος που προβλέπει ως και την αποσυναρμολόγηση του αυτοκινήτου μπορεί να γίνει στον τερματισμό για τα αυτοκίνητα που έχουν καταταγεί στις πρώτες θέσεις της γενικής κατάταξης, σ' αυτά που έχουν καταταγεί πρώτα σε κάθε ομάδα και κλάση, καθώς επίσης και σε κάθε άλλο αυτοκίνητο, κατά την απόλυτη κρίση του αλυτάρχη, που ενεργεί αυτεπάγγελτα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Τ.Ε.

ΑΡΘΡΟ 27 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

Τα αποτελέσματα και οι αποφάσεις της οργανωτικής επιτροπής και του αλυτάρχη δεν εφεσιβάλλονται και δεν αμφισβητούνται.

ΑΡΘΡΟ 28 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ

28.1 Ο Αλυτάρχης είναι υπεύθυνος για τη χρονομέτρηση του αγώνα.

28.2 Για καθυστερημένη άφιξη στους προ του αγώνα ελέγχους που ορίζονται από τον οργανωτή στο πρόγραμμα πρέπει να ορισθούν χρηματικές ποινές. Για καθυστερημένη άφιξη πληρώματος ή απουσία αυτού στις ενημερώσεις αγωνιζομένων που ορίζονται από τον οργανωτή στο πρόγραμμα, πρέπει να ορισθούν χρηματικές ποινές. Οι ποινές θα εισπράττονται πριν την εκκίνηση.

28.3 Τα τελικά αποτελέσματα θα προσδιορίζονται από την πρόσθεση των χρόνων που επετεύχθησαν στις ειδικές (επιλεγμένες) διαδρομές, των ποινών από τις ειδικές regularity, των ποινών των απλών διαδρομών και των τυχόν άλλων ποινών που προέκυψαν και εκφράζονται σε χρόνο.

28.4 Το πλήρωμα που συγκεντρώνει το μικρότερο σύνολο χρόνων & ποινών ανακηρύσσεται νικητής της ομάδας που ανήκει, ο δε επόμενος της ίδιας ομάδας στη σειρά δεύτερος και ούτω καθ' εξής.

28.5 Σε περίπτωση ισοπαλίας νικητής ανακηρύσσεται όποιος έχει την καλύτερη επίδοση στην τελευταία χρονομετρημένη διαδρομή. Αν αυτό δεν αρκεί για να δώσει λύση στην ισοπαλία, λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι των προηγούμενων χρονομετρημένων διαδρομών κλπ. Εκτός από τα σκέλη και τη δοκιμασία κατάταξης όπου καμία ειδική διαδρομή δεν έχει γίνει, οι ισοβαθμίες θα επιλύονται βάσει της μικρότερης κατηγορίας προς τη μεγαλύτερη.

28.6 Τα προσωρινά αποτελέσματα πρέπει να αναρτώνται στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων το αργότερο 3 ώρες μετά τον τερματισμό του πρώτου οχήματος

ΑΡΘΡΟ 29 ΠΟΙΝΕΣ

Αιτία	Άρθρο	Επιπλέον ποινές ΕΑΑ	Απαγόρευση εκκίνησης	Αποκλεισμός	Καθορισμένη ποινή	Ποινή χρόνου	Χρηματική ποινή	Ποινή με απόφαση αγωνοδικών
Υπέρβαση μέγιστου επιτρεπτού χρόνου καθυστέρησης	2			X	X			Μπορεί να φτάσει μέχρι την καθορισμένη ποινή ή αποκλεισμό
Εγκατάλειψη μέλους πληρώματος ή επιβίβαση τρίτου προσώπου στο αυτοκίνητο	6.5			X				
Αντικανονική, δόλια ή αντιαθλητική πράξη διαγωνιζομένου ή αγωνιζομένου	6.6	X με αίτημα αλυτάρχη		X				Μπορεί να φτάσει μέχρι αποκλεισμό
Όχημα μη σύμφωνο με δήλωση συμμετοχής	8.5		X					Μεταφορά σε άλλη ομάδα ή απαγόρευση εκκίνησης
Έλλειψη ή κακή τοποθέτηση 1 αγωνιστικής πινακίδας ή 1 αριθμού συμμετοχής 2 αγωνιστικών πινακίδων ή αριθμών συμμετοχής	9.4			X			10% συμμετοχής 20% συμμετοχής	Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Έλλειψη ονομάτων πληρώματος ή σημαίας στο όχημα (όταν προβλέπεται)	9.5						10% συμμετοχής	

Αιτία	Άρθρο	Επιπλέον ποινές ΕΑΑ	Απαγόρευση εκκίνησης	Αποκλεισμός	Καθορισμένη ποινή	Ποινή χρόνου	Χρηματική ποινή	Ποινή με απόφαση αγωνοδικών
Καθυστέρηση σε αφετηρία ειδικής ή σκέλους Για κάθε λεπτό καθυστέρησης μέχρι 30 λεπτά Καθυστέρηση πάνω 30 λεπτά και ως 1 ώρα Καθυστέρηση πάνω από 1 ώρα	10.5		 X	 X	 X	 +1 λεπτό + 1 ώρα		 Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη τήρηση διαδρομής βιβλίου διαδρομής (Road Book)	11		X	X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη τήρηση του ΚΟΚ Παραβάσεις ορίου 1η παράβαση 2η παράβαση 3η παράβαση Για άλλες παραβάσεις 1η παράβαση 2η παράβαση 3η παράβαση	12.1			 X X		 30 δεύτερα για κάθε χιλιόμετρο 2 λεπτά για κάθε χιλιόμετρο 30 λεπτά 1 ώρα		
Απαγόρευση μεταφοράς οχήματος	12.3			X				
Παρεμπόδιση διέλευσης ή προσπεράσματος	12.3			X				
Ρυμούλκηση σε απλή διαδρομή	12.4				X	1 ώρα		
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας / κράνους	12.5			X				
Εξωτερική βοήθεια **α. 1ο σκέλος ΣΕΧ+ΣΕΔ** Αφετηρία + τερματισμός ΣΕΧ Τερματισμού Αφετηρία σκέλους **β. 2ο σκέλος** **γ. 3ο σκέλος**	13.2			 X X	 X	 1 ώρα 3 ώρες 5 ώρες Διπλασιασμός ποινών		 Αποκλεισμός Αποκλεισμός
Έλλειψη ή λάθος τοποθέτηση υποχρεωτικής ή προαιρετικής διαφήμισης 1η παράβαση 2η παράβαση	15.2						 10% 100%	
3η παράβαση				X				
Διόρθωση ή προσθήκη στο καρνέ	16.2			X				
Έλλειψη εγγραφής ή σφραγίδας ή μη παράδοση του καρνέ σε οποιοδήποτε σταθμό ελέγχου	16.4			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Είσοδος σε σταθμό ανάποδα ή επανείσοδος εάν έχει κτυπηθεί ο χρόνος	17.3							
1η παράβαση						10 λεπτά		
2η παράβαση						1 ώρα		
3η παράβαση				X	X			Μπορεί να φτάσει μέχρι την καθορισμένη ποινή ή τον αποκλεισμό
Μη υπακοή σε οδηγίες υπευθύνων των σταθμών	17.6			X		30 λεπτά		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού καθυστέρησης	18.9					1 λεπτό		
Για κάθε λεπτό ή κλάσμα λεπτού προάφιξης	18.9					2 λεπτό		
Μη διέλευση από ΣΕΔ	19.3			X	X	1 ώρα		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Μη χρήση κράνους ή ζώνης ασφαλείας	20.1			X				
Οδήγηση σε ειδική διαδρομή αντίθετα με τη φορά του αγώνα	20.2			X		1 ώρα		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Παραμονή στην αφετηρία περισσότερο από 20 δευτερόλεπτα μετά το σήμα εκκίνησης	20.3					2 λεπτά		
Αδυναμία εκκίνησης με δικά του μέσα	20.5							Εφαρμόζονται ποινές ίδιες με το άρθρο 13.2
Λανθασμένη εκκίνηση πριν από το σήμα του κριτή	20.6					Τουλάχιστον ένα λεπτό		
2η παράβαση				X	X			Επιπλέον ποινή
Άρνηση πληρώματος να εκκινήσει σε προκαθορισμένο χρόνο και σειρά	20.9			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Σταμάτημα μεταξύ κίτρινης πινακίδας και πινακίδας STOP	20.10			X				
Αδυναμία σταματήματος στον σταθμό ή αδυναμία εκκίνησης με δικά του μέσα	20.10							Εφαρμόζονται ποινές ίδιες με το άρθρο 13.2
Μη στάση για εγγραφή χρόνου στο STOP	20.10					1 ώρα		
Regularity. Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, καθυστέρησης από τον ιδανικό χρόνο.	21.2					1 δευτερόλεπτο		
Κάθε δευτερόλεπτο ή μέρος αυτού, προπορείας από τον ιδανικό χρόνο.	21.2					1 δευτερόλεπτα		

Αιτία	Άρθρο	Επιπλέον ποινές ΕΑΑ	Απαγόρευση εκκίνησης	Αποκλεισμός	Καθορισμένη ποινή	Ποινή χρόνου	Χρηματική ποινή	Ποινή με απόφαση αγωνοδικών
Μη χρήση κράνους ή ζώνης ασφαλείας	21.3			X				
Οδήγηση σε ειδική διαδρομή αντίθετα με τη φορά του αγώνα	21.4			X		1 ώρα		Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Παραμονή στην αφετηρία περισσότερο από 30 δευτερόλεπτα μετά το σήμα εκκίνησης	21.5					2 λεπτά		
Αδυναμία εκκίνησης με δικά του μέσα	21.5							Εφαρμόζονται ποινές ίδιες με το άρθρο 13.2
Λανθασμένη εκκίνηση πριν από το σήμα του κριτή	21.6					Τουλάχιστον ένα λεπτό		
2η παράβαση				X	X			Επιπλέον ποινή
Άρνηση πληρώματος να εκκινήσει σε προκαθορισμένο χρόνο και σειρά	21.9			X				Μπορεί να φτάσει μέχρι τον αποκλεισμό
Σταμάτημα μεταξύ κίτρινης πινακίδας και πινακίδας STOP	21.10			X				
Αδυναμία σταματήματος στον σταθμό ή αδυναμία εκκίνησης με δικά του μέσα	21.10							Εφαρμόζονται ποινές ίδιες με το άρθρο 13.2
Μη στάση για εγγραφή χρόνου στο STOP	21.10					1 ώρα		
Θέση κινητήρα σε λειτουργία με βοήθεια ή σπρώξιμο σε parc ferme	24.1					5 λεπτά		
Παράβαση κανονισμών του parc ferme	24.2			X		10 ώρες		Μπορεί να φτάσει
Μη συμμόρφωση οχήματος με θέματα ασφαλείας	25.4		X					
Έλλειψη σφραγίδας ή μαρκαρίσματος	25.6			X				
Δόλια πράξη αγωνιζομένου που αφορά παραχάραξη σφραγίδας	25.7	X		X				Μπορεί να ζητήσουν επιπλέον ποινές
Και του πληρώματος που βοήθησε στη δόλια πράξη	25.7	X		X				
Καθυστερημένη άφιξη πληρώματος στους ελέγχους πριν τον αγώνα ή καθυστέρηση ή απουσία στις ενημερώσεις αγωνιζομένων	27.2						X	

ΑΡΘΡΟ 30 ΕΠΑΘΛΑ - ΚΥΠΕΛΛΑ

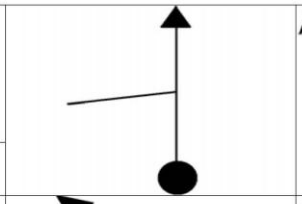
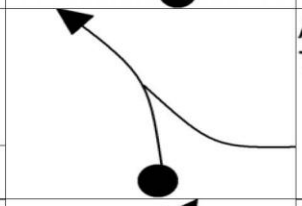
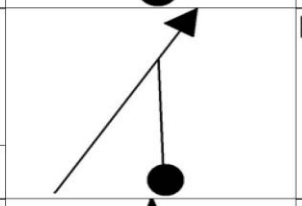
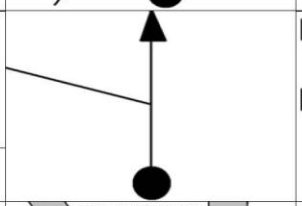
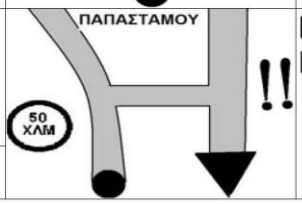
Κατάλογος των Υποχρεωτικών Κυπέλλων και Μεταλλίων.
Κάθε Οργανωτής μπορεί ελεύθερα να βελτιώσει αυτόν τον κατάλογο χωρίζοντας τις ομάδες σε επιμέρους κλάσεις.

— ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ
  Στους νικητές Κύπελλα
  Στους δεύτερους Κύπελλα
  Στους τρίτους Κύπελλα
- Σε όλους τους λοιπούς τερματίσαντες: Μετάλλια

ΑΡΘΡΟ 31 ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των βραβείων και επάθλων θα γίνει την ημέρα και ώρα που αναφέρεται στο πρόγραμμα. (Εάν δεν είναι γνωστό από πριν μπορεί να ανακοινωθεί με δελτίο πληροφοριών).
Εάν οι νικητές των διαφόρων επάθλων δεν εμφανιστούν στην τελετή της απονομής θα χάσουν το δικαίωμα παραλαβής οποιουδήποτε βραβείου (χρηματικού ή κυπέλλου / μεταλλίου), χωρίς όμως αυτό να επηρεάζει την κατάταξη. Εάν παρουσιαστεί μόνο ένα μέλος του πληρώματος η ποινή επαφίεται στην κρίση των οργανωτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α': ΜΟΡΦΗ ΔΡΟΜΟΒΙΒΛΙΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (Άρθρο 11)

ΣΕΛΙΔΑ 11	Trail Ride για τον Αλέκο 20 Ιανουαρίου 2008 - Μαραθώνας - Πεντέλη **EASY** **Ολικά km**: 62,4 **ΜΩΤ**: Ελεύθερη **Όριο**: 4h30'	
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΛΜ / **ΜΕΡΙΚΑ ΧΛΜ**	**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ**	**ΣΧΟΛΙΑ**
25,85 51 **1,02**		ΛΙΓΟ ΑΚΟΜΑ...
26,65 52 **0,80**		ΑΝΤΕ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΩΣΑΜΕ...
27,03 53 **0,38**		ΕΦΤΑΣΕΕΕΕΣ!
27,49 54 **0,46**		ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΣΦΑΛΤΟΣ ΜΕΝΕΙΣ ΒΑΣΙΚΟ
28,49 55 **1,00**		ΒΓΑΙΝΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΑΣ ΔΕΞΙΑ

1. Η σχεδίαση του ΒΙΒΛΙΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ βασίζεται στα πρότυπα των διεθνών Rally Raid.
2. Στο κάθε φύλλο θα υπάρχουν 5 τουλίπες τα οποία έχουν αύξοντα αριθμό, διαβάζοντας από πάνω προς τα κάτω.
3. Κάθε τουλίπα χωρίζεται σε 3 κουτάκια.
4. **Στο μεσαίο** υπάρχει το σχήμα της τρέχουσας διασταύρωσης / σημείου καθώς και η πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί, η οποία επισημαίνεται με βέλος.
5. **Στο αριστερό**, εμφανίζονται τα ολικά χιλιόμετρα του τμήματος διαδρομής, που πρέπει να έχουν διανυθεί για να φτάσει κάποιος στο σημείο / διασταύρωση. Κάτω από τα ολικά χιλιόμετρα, εμφανίζονται τα μερικά, από το προηγούμενο σημείο **ή προς το επόμενο σημείο,** καθώς και ένας αύξων αριθμός, ο αριθμός της τρέχουσας τουλίπας της συγκεκριμένης διαδρομής
6. **Στο δεξί** κουτάκι υπάρχουν διάφορα σχόλια / επισημάνσεις που αφορούν την τρέχουσα τουλίπα.
7. Στην επικεφαλίδα κάθε σελίδας αναφέρονται διάφορα σχόλια σχετικά με τη διαδρομή, όπως: ονομασία της διαδρομής, το τρέχον τμήμα, τα συνολικά χιλιόμετρα της διαδρομής, τα μερικά του κάθε επιμέρους τμήματος κ.α.
8. Το δρομοβιβλίο, θα είναι τυπωμένο σε διάσταση κατακόρυφου Α5, σύμφωνα με το ανωτέρω δείγμα.
9. Ειδικά για τα δρομοβιβλία που προορίζονται για τις μοτοσικλέτες, πέρα από τις προκαθορισμένες διαστάσεις, τα φύλλα θα πρέπει να είναι τυπωμένα υποχρεωτικά μόνο από τη μία πλευρά για να μπορούν να επικολληθούν μεταξύ τους σε ρόλο.
10. Ο οργανωτής μπορεί να προβλέψει την περίπτωση επικόλλησης δύο σελίδων Α5 σε μια Α4 έτσι ώστε αυτές να μπορούν να τοποθετηθούν σε διαφανή φάκελο στο τιμόνι των μοτοσικλετών που δεν διαθέτουν ειδική συσκευή.
11. Ο Οργανωτής θα πρέπει να παρέχει το RB σε ρολό σε όσους αναβάτες το επιθυμούν
12. Στο ρολό RB, τα μερικά χιλιόμετρα που αναγράφονται σε κάθε τουλίπα αφορούν την απόσταση για την επόμενη τουλίπα.