

**ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ WILD TERRAIN
2019**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΓΩΝΩΝ (ΕΠ.Α.)



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΡΘΡΟ 1	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΩΝΩΝ	3
ΑΡΘΡΟ 2	ΟΡΟΛΟΓΙΑ	3
ΑΡΘΡΟ 3	ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ	4
ΑΡΘΡΟ 4	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	4
ΑΡΘΡΟ 5	ΔΕΚΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.....	4
ΑΡΘΡΟ 6	ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	5
ΑΡΘΡΟ 7	ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ και ΑΡΧΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	5
ΑΡΘΡΟ 8	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ	6
ΑΡΘΡΟ 9	ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....	7
ΑΡΘΡΟ 10	ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ	8
ΑΡΘΡΟ 11	ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ - ΠΟΙΝΕΣ	9
ΑΡΘΡΟ 12	ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ	9
ΑΡΘΡΟ 13	ΠΑΡΑΒΟΛΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ	10
ΑΡΘΡΟ 14	ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	10
ΑΡΘΡΟ 15	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	10
ΑΡΘΡΟ 16	ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ – ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	10
ΑΡΘΡΟ 17	ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ	10
ΑΡΘΡΟ 18	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ.....	11
ΑΡΘΡΟ 19	ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΠΟΝΑ	11
ΑΡΘΡΟ 20	ΚΑΤΑΤΑΞΗ - ΒΡΑΒΕΙΑ	11
ΑΡΘΡΟ 21	ΑΠΟΝΟΜΗ	12

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΑΡΘΡΟ 1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΩΝΩΝ

- 1.1 Ένας αγώνας WildTerrain είναι μια αγωνιστική εκδήλωση που διοργανώνεται μέσα στα όρια της Ελλάδας, μετά από έγκριση της ΕΠΑ / ΟΜΑΕ.
- 1.2 Οι αγώνες WildTerrain διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές κλειστές στη κυκλοφορία άλλων οχημάτων.
- 1.3 Σε κάθε όχημα επιβάλλεται να επιβαίνει διμελές πλήρωμα (οδηγός και συνοδηγός - πλοηγός). Ο αγώνας περιλαμβάνει μόνο Ειδικές Δοκιμασίες. Σε κάθε ημέρα του αγώνα πρέπει να διεξάγονται από 2 έως και 6 Ειδικές Δοκιμασίες.
- 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.
- 1.5 Το μήκος μιας ειδικής δοκιμασίας δε μπορεί να είναι πάνω από πεντακόσια (500) μέτρα. Συνιστάται να είναι κάτω από διακόσια (200) μέτρα με όσο το δυνατόν συμπτυκνωμένη δυσκολία χωρίς άσκοπα εύκολα μήκη διαδρομής.
Ειδικά για την ΟμάδαEntry: Οι οργανωτές θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη σχεδίαση των διαδρομών. Η συγκεκριμένη ομάδα προορίζεται για πληρώματα που δεν έχουν επαφή με τους αγώνες WildTerrain 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 πρόεδρος αγωνοδικών, έχει την υποχρέωση να ελέγξει τις διαδρομές της entry πριν την έναρξη του αγώνα και να επιβάλει τροποποιήσεις ή ακόμα και ακύρωση κάποιας διαδρομής εάν κρίνει ότι η επικινδυνότητά της ξεπερνάει το πνεύμα της κατηγορίας entry. Είναι επιβεβλημένη η διακοπή μίας διαδρομής entry εάν διαπιστωθεί στην πορεία ότι ανατράπηκε αυτοκίνητο λόγω του βαθμού δυσκολίας.
- 1.6 Ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος μίας ειδικής δοκιμασίας δε μπορεί να είναι πάνω από είκοσι (20) λεπτά.
- 1.7 Η κάθε ειδική δοκιμασία θα πρέπει να εκτελεστεί από όλα τα πληρώματα με τις ίδιες συνθήκες φωτισμού (δηλ. μέρα ή νύκτα)
- 1.8 Ένας αγώνας WildTerrain 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. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις πρέπει να εμφανίζονται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό με έντονα γράμματα (bold).
- 1.9 Η ημερολογιακή διάρκεια του αγώνα ξεκινάει από την ημέρα του διοικητικού ελέγχου και τελειώνει την ημέρα της απονομής των βραβείων.
- 1.10 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 Δοκιμασίες (ΕΔ) είναι διαδρομές εξαιρετικής δυσκολίας εκτός δρόμου σε φυσικό περιβάλλον. Οι Ειδικές Δοκιμασίες 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 Δοκιμασίας.
- 2.2 Σκέλος (ΣΚ): Κάθε τμήμα της διαδρομής που χωρίζεται από περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 8 ωρών.
- 2.3 Χρόνος Δοκιμασίας: Ο πραγματικός χρόνος που χρειάστηκε ένα πλήρωμα για να πραγματοποιήσει τη δοκιμασία.
- 2.4 Μέγιστος Επιτρεπτός Χρόνος δοκιμασίας: Ο μέγιστος χρόνος που έχει στη διάθεσή του κάθε αυτοκίνητο για την ολοκλήρωση κάθε Ειδικής Δοκιμασίας. 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. Σε καμία περίπτωση όμως ο χρόνος αυτός δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από είκοσι (20) λεπτά. Δεν επιτρέπεται να αλλάξει ο μέγιστος επιτρεπτός χρόνος μετά την εκκίνηση του πρώτου αυτοκινήτου.
- 2.5 Νεκρός Χρόνος: Ο χρόνος κατά τη διάρκεια του οποίου τα πληρώματα 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.

- 2.6 Ενημέρωση: Η ενημέρωση πρέπει να γίνεται από τον Αλυτάρχη του αγώνα ή τον βοηθό του, η δε παρουσία των αγωνιζομένων είναι υποχρεωτική.
- 2.7 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.
- 2.8 Αποκλεισμός: Η ποινή του αποκλεισμού από τον αγώνα επιβάλλεται, μετά από απόφαση των Αγωνοδίκων, για σοβαρή παράβαση των κανονισμών. Η ποινή αυτή μπορεί να προβλέπεται για συγκεκριμένη παράβαση ή να επιβληθεί από τους αγωνοδίκες.

ΑΡΘΡΟ 3 ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΓΩΝΑ

- 3.1 Παρατηρητής Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 3.2 Αγωνοδίκης Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ και μπορεί να είναι το ίδιο πρόσωπο με τον παρατηρητή.
- 3.3 Αλυτάρχης του αγώνα Από τον κατάλογο Αλυταρχών της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
- 3.4 Τεχνικοί Έφοροι Ορίζεται από την ΕΠΑ/ΟΜΑΕ.
- 3.5 Γραμματέας Αγώνα
- 3.6 Υπεύθυνος Ασφαλείας (μπορεί να είναι και ο Αλυτάρχης)
- 3.7 Επικεφαλής Ιατρός
- 3.8 Υπεύθυνος αποτελεσμάτων

ΑΡΘΡΟ 4 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Ένας Αγώνας WildTerrain διέπεται από τους πιο κάτω κανονισμούς:

- Τον Αθλητικό νόμο
- Τον Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ)
- Τις εγκυκλίους της ΕΠΑ/ΟΜΑΕ
- Τον παρόντα Γενικό Κανονισμό και τα Παραρτήματά του
- Τον Τεχνικό κανονισμό αγώνων εκτός δρόμου
- Τον Τεχνικό Κανονισμό 4X4 WildTerrain 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 Επιπληξείς, 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 όπως αυτές περιγράφονται στον Τεχνικό Κανονισμό αγώνων WildTerrain 4X4 της ΕΠΑ.

Αναλυτικά:

- Ομάδα Entry (κλάση Entry-33& κλάση Entry-33+)
- Ομάδα WT-36
- Ομάδα WT-Open (κλάση WT-Open 40 και κλάση WT-Open 40+)
- Ομάδα SSV/UTV

Σε όλες τις περιπτώσεις βλ. αντίστοιχους τεχνικούς κανονισμούς και εγκύκλιο 14 για λεπτομερείς προϋποθέσεις συμμετοχής και αντιστοίχιση σε κλάσεις

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.
- 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 παρουσιάστηκε 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 ασφαλείας από τους θεατές κατά τη διάρκεια χρήσης του εργάτη. Τα πληρώματα, παρ' όλα αυτά, πρέπει να φροντίζουν και αυτοί για την ασφάλεια των θεατών με κάθε τρόπο και μέσον και να ενημερώνουν τους κριτές για κάθε επικίνδυνη περίπτωση.

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

- είτε για συρματόσχοινο), επί ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι 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 δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι 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 δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- Στην περίπτωση που δε χρησιμοποιείται συρματόσχοινο αλλά σχοινί δεν είναι απαραίτητη η χρήση ειδικής κουβέρτας.
- Το συρματόσχοινο / σχοινί του εργάτη θα πρέπει πάντα να είναι μαζεμένο σε όλο το μήκος του στο τύμπανο πριν την εκκίνηση του οχήματος στην αρχή κάθε ειδικής δοκιμασίας και κάθε φορά που το όχημα κινείται μέσα στις δοκιμασίες χωρίς τη χρήση του εργάτη. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 8.6 Το δέσιμο του εργάτη σε κολώνα δικτύου (ΟΤΕ – ΔΕΗ κλπ.) απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.
- 8.7 Κοπή δέντρου απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού.
- 8.8 Κατά τη διεξαγωγή του αγώνα, αν χρειαστεί, θα δοθεί Νεκρός Χρόνος. Θα δίνεται από τον Κριτή ή τον Αλυτάρχη. Κατά τη διάρκεια του Νεκρού Χρόνου τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης (ParcFerme).
- 8.9 Οι επισκευές επιτρέπονται καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα, εκτός των χώρων επιτηρούμενης στάθμευσης.
- 8.10 Ο οργανωτής θα πρέπει σε κάθε Εκκίνηση / ΣΕΔ / Τερματισμό να έχει μεριμνήσει για την ύπαρξη πυροσβεστήρων (κατ' ελάχιστο 5 κιλών)
- 8.11 Ο υπεύθυνος ασφαλείας (ή οι βοηθοί του) θα πρέπει να έχει οπτική επαφή με το όχημα σε όλη τη διάρκεια της προσπάθειας του διατηρώντας απόσταση ασφαλείας από αυτό αλλά τόσο κοντά σε αυτό ώστε να έχει καθαρή εικόνα της προσπάθειας του πληρώματος και να έχει δυνατότητα να παρέμβει σε περίπτωση ανάγκης.
- 8.12 Αν σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα συμβεί κάτι από τα παρακάτω:
- Δεν λειτουργεί ο εργάτης
 - Δεν λειτουργεί το φρένο του εργάτη
 - Κοπεί το συρματόσχοινο / σχοινί ή το μήκος του είναι λιγότερο από το μήκος που αναφέρει ο τεχνικός κανονισμός
 - Δεν έχει ασφάλεια αντεπιστροφής ή καταστραφείο γάντζος του εργάτη
- α) Στην εκκίνηση μιας ειδικής δοκιμασίας:** Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση. Το πλήρωμα θα πρέπει να επισκευάσει την βλάβη με τα εργαλεία και ανταλλακτικά που έχει μαζί του, λαμβάνοντας τις ποινές απώλειας της σειράς εκκίνησης. Αν δε μπορεί να επισκευάσει, τότε θα χρεωθεί τις ποινές εγκατάλειψης / παράκαμψης ειδικής δοκιμασίας.
- β) Σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια ειδικής δοκιμασίας:** Το πλήρωμα θα πρέπει να σταματήσει και να επισκευάσει την βλάβη με τα εργαλεία και ανταλλακτικά που έχει μαζί του, μέσα στον προβλεπόμενο μέγιστο επιτρεπτό χρόνο της ειδικής δοκιμασίας. Σε περίπτωση αδυναμίας επισκευής θα αποκλείονται αμέσως από το υπόλοιπο της ειδικής δοκιμασίας (λαμβάνοντας τις προβλεπόμενες ποινές εγκατάλειψης / παράκαμψης).
- 8.13 Σε περίπτωση που το πλήρωμα χρησιμοποιήσει μη πιστοποιημένα κλειδιά ή μάντες τότε του επιβάλλεται ποινή δέκα λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.

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 Δοκιμασίες είναι φανεροί και τοποθετημένοι πριν την είσοδο του πρώτου πληρώματος.

- 9.3 Στα ΣΕΔ των Ειδικών Διαδρομών ο κριτής σημειώνει σε κατάσταση τον αριθμό του αυτοκινήτου που διέρχεται από αυτό χωρίς να σταματάει το αυτοκίνητο.
- 9.4 Για να θεωρηθεί ότι ένα αυτοκίνητο πέρασε το ΣΕΔ πρέπει να περάσει τον πάσσαλο που ορίζει το ΣΕΔ και το τελευταίο σημείο του αυτοκινήτου (πχ πίσω προφυλακτήρας) με τη φορά της ειδικής δοκιμασίας. Σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί ο Αλυτάρχης να ορίσει διαφορετικό τρόπο που θα θεωρείται διέλευση του ΣΕΔ (πχ. διέλευση μπροστινών τροχών). Οι περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διευκρινίζονται στον συμπληρωματικό κανονισμό ή με δελτίο πληροφοριών.
- 9.5 Σε κάθε ειδική δοκιμασία οι ποινές των ΣΕΔ θα είναι ενιαίες.

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. Όταν έρθει η σειρά του, γίνεται η κλήση του αυτοκινήτου από τον κριτή και δίνεται ένα λεπτό για την εκκίνησή του. 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.
- 10.2 Τα πληρώματα πρέπει να παρουσιάζονται στην αφητηρία μέσα στα αυτοκίνητα, φορώντας κράνη και ζώνες ασφαλείας και τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους. 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 αφητηρίας 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 αφήτη**, μέχρι την στιγμή που το όχημα θα διέλθει τη γραμμή τερματισμού (flying) **το πλήρωμα θα βρίσκεται στη θέση του δεμένο με τις ζώνες ασφαλείας**, τα δίχτυα κλειστά στερεωμένα στη θέση τους 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 τα πληρώματα χωρίς να εμποδίζουν τις προσπάθειες των άλλων πληρωμάτων. Μόνο για το πρώτο πλήρωμα που θα μπει στην δοκιμασία θα δοθεί χρόνος δέκα (10) λεπτών για την αναγνώριση της ειδικής. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ιμάντων, σημείων πρόσδεσης και όποιας άλλης βοήθειας κατά την αναγνώριση. Δεν επιτρέπεται η διαμόρφωση της δοκιμασίας κατά την αναγνώριση. Δεν επιτρέπεται η παρακώλυση της προσπάθειας άλλων πληρωμάτων 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. Δεν επιτρέπεται όμως 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 δοκιμασίας 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 **δεν** επιτρέπεται να τοποθετεί ιμάντες / σχοινιά για να χρησιμοποιηθούν από τα πληρώματα

για αγκύρωση, **επιτρέπονται μόνο συρματόσχοινα / αλυσίδες ελάχιστου πάχους 10χιλ.** Σε αυτή την περίπτωση ο μάντας που θα χρησιμοποιήσει ο οργανωτής για τυχόν προστασία των σημείων αγκύρωσης θα πρέπει να είναι πιστοποιημένος για 12 τόνους (σε μονή χρήση) και τα ναυτικά κλειδιά να έχουν ανάγλυφη πιστοποίηση με ελάχιστη διατομή μιας (1) ίντσας.

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

- 10.10 Σε κάθε Ειδική δοκιμασία 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 Για τη περίπτωση σκασμένου ελαστικού δίνεται από τον κριτή της αφετηρίας επιπλέον, χρόνος δέκα (10) λεπτών. Απαγορεύεται η αλλαγή σειράς εκκίνησης.
- 10.12 Ο οργανωτής μπορεί να ορίσει τμήματα διαδρομής (τα οποία θα οριοθετούνται απαραίτητα με ΣΕΔ) στα οποία είναι υποχρεωτική η χρήση εργάτη (ακόμα και αν το όχημα θα μπορούσε να περάσει χωρίς τη βοήθεια του).

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 δοκιμασίας 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 την Ειδική δοκιμασία χρεώνεται το χειρότερο χρόνο που επιτεύχθηκε συν τις ποινές των ΣΕΔ που δεν πέρασε συν την ποινή μη τερματισμού που αντιστοιχεί σε μια ποινή ΣΕΔ της συγκεκριμένης δοκιμασίας.
- 11.4 Εάν κάποιο πλήρωμα έχει υπερβεί τον προβλεπόμενο χρόνο για τη συγκεκριμένη ειδική δοκιμασία, αλλά καταφέρει να ολοκληρώσει την προσπάθειά του μέσα σε χρόνο ίσο με το 10% του προβλεπόμενου χρονικού ορίου της ειδικής δοκιμασίας, τότε θα θεωρείται εντός χρόνου η προσπάθεια του και θα χρεώνεται τον επιπλέον χρόνο.
- 11.5 Στις ειδικές δοκιμασίες ορισμένα σημεία προσδιορίζονται από πασσάλους ή/και κορδέλες ή με δελτίο πληροφοριών που υπογράφεται από τους αγωνιζόμενους, που ορίζουν τα όρια μέσα από τα οποία θα πρέπει να περάσουν τα αυτοκίνητα. Επαφή με πάσσαλο ή κορδέλα δεν επιφέρει ποινή. Αν ένα αυτοκίνητο περάσει έξω από το όριο τρεις τροχούς, για οποιοδήποτε λόγο, υποχρεούται να ξαναμπει από το ίδιο ή προγενέστερο σημείο στη διαδρομή για να συνεχίσει διαφορετικά θεωρείται ότι δεν ολοκλήρωσε το αυτοκίνητο την ειδική και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες ποινές του 11.3.
Συνιστάται η χάραξη των διαδρομών να είναι τέτοια ώστε να μην απαιτούνται κορδέλες/πάσσαλοι κλπ.
- 11.6 Οι χρόνοι εκκίνησης και τερματισμού της κάθε ειδικής δοκιμασίας, θα πρέπει να αναγράφονται αμέσως πριν την εκκίνηση και αμέσως μετά τον τερματισμό της κάθε δοκιμασίας 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.

ΑΡΘΡΟ 12 ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΟΙΝΕΣ

- 12.1 Χάσιμο σειράς στην εκκίνηση κάθε δοκιμασίας: 5 λεπτά για κάθε αυτοκίνητο που περνάει μπροστά.
- 12.2 Μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή στερέωσης διχτυών από μέλος του πληρώματος εν όσο βρίσκεται μέσα στο όχημα : ποινή πέντε λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο σύνολο του αγώνα.
- 12.3 Μη χρήση κράνους ασφαλείας κατά τη διάρκεια κίνησης του αυτοκινήτου εντός της δοκιμασίας ή και γυαλιών σύμφωνα με το άρθρο του Τ.Κ. : ποινή πέντε λεπτών την πρώτη φορά, είκοσι λεπτών τη δεύτερη και αποκλεισμό την τρίτη στο 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 / σχοινού 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 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 WildTerrain, σε περίπτωση απώλειας καυσίμου κατά τη διάρκεια του αγώνα τότε το πλήρωμα υποχρεούται να σβήσει τον κινητήρα και να εγκαταλείψει την ειδική δοκιμασία στο συγκεκριμένο σημείο, χωρίς δυνατότητα επανεισόδου σε αυτή, λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές. Το όχημα δεν θα μπορεί να συνεχίσει σε επόμενη ειδική δοκιμασία (λαμβάνοντας όλες τις σχετικές ποινές για τις ειδικές δοκιμασίες που έχασε) μέχρι την επισκευή της τάπας. 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 11.9ΕΑΚ).

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 θα δίνεται αφού έχει ελευθερωθεί η διαδρομή από το προηγούμενο αυτοκίνητο.

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.

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 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 θα 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 διπλά κύπελλα στο πρώτο πλήρωμα κάθε ομάδας και διπλά κύπελλα στα τρία πρώτα πληρώματα κάθε κλάσης. 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 & ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

- 22.1 Για την κατάρτιση του κανονισμού αυτού λήφθηκαν υπόψη οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί. Συγκεκριμένα ο κανονισμός αυτός συντάχθηκε για να καλύψει ανάγκες των Ελληνικών αγώνων όπως αυτό προβλέπεται από το Διεθνή Αθλητικό Κανονισμό της FIA, άρθρο 1.8 **“Each ASN may draw up its own National Competition rules which must be made available to the FIA.”** και τον ψηφισμένο Εθνικό Αθλητικό Κανονισμό (ΕΑΚ).
- 22.2 Ο παρόν Γενικός Κανονισμός του Αθλήματος αγώνων **WildTerrain4x4**, που περιέχει 22 άρθρα, ψηφίσθηκε από την Γενική Συνέλευση της Ομοσπονδίας Μηχανοκίνητου Αθλητισμού Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε στις 12 Φεβρουαρίου 2018 και ισχύει μέχρι ανακλήσεώς του.