



Μοτοσυκλετιστικός Όμιλος Καστοριάς site : www.mokastorias.gr email :

ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΜΟΤΟΕ

Γενικός Κανονισμός

Αγώνων Enduro

2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

1.2 ΔΙΑΔΡΟΜΗ

1.3 ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1.4 ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1.5 ΕΠΙΒΛΕΨΗ

1.7 ΜΕΤΑΛΛΙΑ ΑΝΑΒΑΤΩΝ

1.8 ΚΑΤΑΤΑΞΗ

1.9 ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

1.10 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ)

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

1.11 ΔΕΛΤΙΑ ΑΘΛΗΤΩΝ

1.12 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

1.13 ΛΗΞΗ ΕΓΓΡΑΦΩΝ - ΑΡΝΗΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗΣ - ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

1.14 ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

1.21 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

1.21.1 ΑΡΙΘΜΟΔΟΤΗΣΗ

1.22 ΦΩΤΑ - ΟΡΓΑΝΑ - ΤΑΧΥΜΕΤΡΑ – ΦΤΕΡΑ - ΤΙΜΟΝΙ

1.23 ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

1.23.1 ΜαρκάρισμαΤΑ

1.23.2 ΦΟΝΤΑ - ΝΟΥΜΕΡΑ

1.23.3 ΑΛΛΑΓΗ – ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΙΓΑΣΤΗΡΑ

1.23.4 Στάθμη θορύβου

1.23.5 Ανταλλακτικά

1.23.6 Εργαλεία

1.23.7 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

1.23.8service

1.24 ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1.31 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

1.32 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARCFERME)

1.32.1 Έννοια

1.32.2 Περιγραφή

1.32.3 Απαγορεύσεις

1.32.4 Ειδικός περιορισμός

1.32.5 Κάπνισμα

1.32.6 Κάλυψη

1.33 ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

1.33.1 Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης

1.33.2 Χώρος ΑΝΑΜΟΝΗΣ

1.33.3 ΓΡΑΜΜΗ Εκκίνησης

1.33.4 Χρόνος ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΟ PARCFERME

1.33.5 Γενικά

1.33.6 Εξωτερική Βοήθεια

1.33.7 Λειτουργία Κινητήρα

1.34 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

1.35 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

1.36 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

1.36.1 Γραμμή 20 Μέτρων

1.36.2 Καθυστέρηση

1.36.3 Λειτουργία Κινητήρα

1.36.4 Πέρασμα Γραμμής 20 Μέτρων

1.36.5 Εκκρεμότητες

1.37 ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

1.37.2 Χώροι Ανεφοδιασμού

1.37.3 Περιορισμοί

1.37.4 Μεταφορά Καυσίμων

1.37.5 ΛΙΠΑΝΣΗ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

1.37.6 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

1.38 ΚΙΝΗΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΠΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟ ΔΥΝΑΜΗ

1.39 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

1.40 ΣΥΝΟΔΕΙΑ ή ΜΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

1.41 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

1.42 ΣΗΜΑΝΣΗ

1.42.1 Διαδρομή

1.42.2 Συγκεκριμένο Τμήμα Διαδρομής

1.42.3 Σήματα

1.43 ΤΗΡΗΣΗ Κ.Ο.Κ.

1.44 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1.45 ΑΠΡΟΣΠΕΛΑΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ – ΕΛΕΓΧΟΣ

1.51 ΘΕΣΕΙΣ Σ.Ε.Χ.

1.51.1 Εκκίνηση

1.51.2 Τερματισμός

1.51.3 Ενδιάμεσα

1.51.4 Ειδικές Δοκιμασίες

1.51.5 Μ.Ω.Τ.

1.51.6 Αλλαγή Ωραρίου

1.51.7 ΧΡΟΝΟΙ ΣΤΑ Σ.Ε.Χ.

1.52 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ – ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

1.53 ΒΙΒΛΙΑΡΙΑ ΠΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

1.53.1 Ευθύνη Αναβατών

1.53.2 Ιδανικοί Χρόνοι

1.53.3 Ελλειψη Αναγραφής

1.53.4 Απώλεια Βιβλιαρίου

1.53.5 Απώλεια Σ.Ε.Χ. ή Σ.Ε.Δ.

1.54 ΣΗΜΑΝΣΗ Σ.Ε.Χ.

1.55 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΟΥΣ Σ.Ε.Χ.

1.55.1 PRE-FINISH

1.56 ΑΝΟΧΗ ΣΤΗΝ ΑΦΙΞΗ

1.57 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΟΙΝΩΝ ΑΠΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1.57.1 Ποινές απλών διαδρομών

1.58 ΟΡΙΟ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

1.59 ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΟΧΕΣ

1.60 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Δ.)

1.61 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

1.61.1 Κλειστές Ειδικές Διαδρομές CROSS(CROSSTEST)

1.61.2 Ειδικές Δοκιμασίες ENDURO (ENDURO TEST)

1.61.3 Ειδικές Δοκιμασίες SPECIAL TEST (EXTREME TEST)

1.61.4 Κατάταξη

1.62 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΑΣΙΩΝ

1.63 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1.64 ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΠΟΙΝΩΝ

1.64.1 Επιβολή Βαθμών Ποινής

1.64.2 Ποινή Αποκλεισμού

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

1.71 ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1.72 ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

1.73 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

1.73.1 Ενστάσεις κατά Μοτοσυκλέτας

1.73.2 Ενστάσεις κατά των Αποτελεσμάτων

1.73.3 Εφέσεις

1.74 ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΑΡΑΒΟΛΩΝ

1.75 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1.76 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Οι αγώνες enduro διοργανώνονται μετά από έγκριση της ΑΜΟΤΟΕ σύμφωνα με:

α. Τις διατάξεις του παρόντος Γενικού Κανονισμού Enduro.

β. Τη σχετική Προκήρυξη των Επάθλων, Κυπέλλων ή Πρωταθλημάτων στα οποία προσμετρά αντίστοιχα κάθε αγώνας.

γ. Τις σχετικές Εγκυκλίους της ΑΜΟΤΟΕ.

δ. Τις διατάξεις του Ειδικού Κανονισμού του κάθε αγώνα, που συμπληρώνει τον παρόντα αφού πρώτα εγκριθεί από την ΑΜΟΤΟΕ.

Οι αγώνες αυτοί μπορούν να είναι μονοήμεροι ή διήμεροι και έχουν σκοπό να αποδείξουν την αξιοπιστία των μοτοσυκλετών και τις ικανότητες των συμμετεχόντων αναβατών, οι οποίοι πρέπει να καλύψουν το σύνολο της διαδρομής κάτω από τους περιγραφόμενους στον παρόντα κανονισμό όρους.

Οι διήμεροι αγώνες είναι δύο χωριστοί και ανεξάρτητοι αγώνες που διεξάγονται σε δύο συνεχόμενες αγωνιστικές ημέρες, βαθμολογούνται σαν δύο ξεχωριστοί αγώνες και για κάθε ημέρα απονέμονται χωριστά έπαθλα. Στην περίπτωση που ένας αναβάτης δεν πάρει εκκίνηση ή δεν τερματίσει την πρώτη ημέρα μπορεί να εκκινήσει τη δεύτερη.

Ένας αναβάτης μπορεί να δηλώσει συμμετοχή και να συμμετάσχει σε μία μόνο αγωνιστική ημέρα αν το επιθυμεί, αρκεί να το έχει δηλώσει. Ένας αναβάτης δεν μπορεί να συμμετέχει σε διαφορετικές κατηγορίες τις δύο αγωνιστικές ημέρες.

1.2 ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Η διαδρομή πρέπει να μπορεί να πραγματοποιηθεί κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες και από οποιαδήποτε μοτοσυκλέτα οποιασδήποτε κατηγορίας. Η συνολική διαδρομή του πανελληνίου πρωταθληματικού αγώνα πρέπει να είναι διάρκειας το λιγότερο 6 ώρες και 30 λεπτά και το περισσότερο 8 ώρες. Στους διήμερους αγώνες η διαδρομή της 2^{ης}

ημέρας μπορεί να έχει μικρότερη διάρκεια (έναν γύρο λιγότερο, ή γύρο με ελαττωμένα χιλιόμετρα). Για αγώνα πρωταθλήματος Βορείου - Νοτίου Ελλάδος ή άλλων κυπέλλων πρέπει να έχει διάρκεια το λιγότερο 4 ώρες και το περισσότερο 5 ώρες και 30 λεπτά ανά ημέρα. Η συνολική διαδρομή του πανελληνίου πρωταθληματικού αγώνα πρέπει να αποτελείται από 180 έως 240 χλμ εάν είναι μονοήμερος ή από 300 μέχρι 480 χλμ, αν είναι διήμερος, ενώ του αγώνα πρωταθλήματος Βορείου - Νοτίου ή κυπέλλων πρέπει να αποτελείται από 90 έως 160 χλμ. ανά ημέρα.

Ο αγώνας πρωταθλήματος ή κυπέλλου πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από 2 κύκλους ανά αγωνιστική ημέρα και κάθε μέρα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 5 ειδικές διαδρομές για το Πρωτάθλημα ή τουλάχιστον 3 ειδικές διαδρομές για το κύπελλο

Σε κάθε κύκλο πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 2 διαφορετικές ειδικές διαδρομές έως και 4 ειδικές διαδρομές που επαναλαμβάνονται ή όχι.

Σε αγώνες Περιφερειακών θεσμών ή κυπέλλων που δεν συνδυάζονται με αγώνα Πανελληνίου Πρωταθλήματος, μπορεί να υπάρχει και 1 ειδική σε κάθε κύκλο.

1.3 ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Ο Ειδικός Κανονισμός κάθε αγώνα πρέπει υποχρεωτικά να αναφέρει και τα εξής:

- Τη σύνθεση της Οργανωτικής Επιτροπής και του Συμβουλίου Αγωνοδικών, όπως επίσης τα Στελέχη του αγώνα (Αλυτάρχη, Πρόεδρο Αγωνοδικών, Αγωνοδίκες, Γραμματεία, Τεχνικό Έφορο, Επιθεωρητή Διαδρομής, Επιθεωρητή Αγώνα, Ιατρό αγώνα).
- Το αν και σε ποιο Έπαθλο, Κύπελλο ή Πρωτάθλημα προσμετρά ο αγώνας.
- Τον χώρο και τα ωράρια λειτουργίας της Γραμματείας.
- Το επίσημο πρόγραμμα του αγώνα.
- Τον χώρο και τα ωράρια λειτουργίας της Γραμματείας, του Ελέγχου Εξακριβωσης και του Τεχνικού Ελέγχου.
- Τα δικαιώματα συμμετοχής Αθλητών και Ομάδων.
- Τα έπαθλα που θα απονεμηθούν.
- Τον χώρο και τον χρόνο της απονομής των επάθλων.
- Άλλες πληροφορίες σχετικές με τον συγκεκριμένο αγώνα και τη διαδρομή του, τις μέσες

ωριαίες ταχύτητες, τα μέτρα ασφαλείας, το είδος των Ειδικών δοκιμασιών και ότι άλλο κριθεί χρήσιμο.

Η Οργανωτική Επιτροπή έχει το δικαίωμα να τροποποιεί διατάξεις του Ειδικού Κανονισμού που αφορούν την ασφάλεια και την αντιμετώπιση συμβάντων που χαρακτηρίζονται ως "ανωτέρα βία", πρέπει όμως να έχει την προηγούμενη έγκριση του Συμβουλίου των Αγωνοδικών και να ενημερώνει έγκαιρα όσους δήλωσαν συμμετοχή.

Κάθε τέτοια τροποποίηση πρέπει να γνωστοποιείται με αριθμημένα και χρονολογημένα Δελτία Πληροφοριών τα οποία θα αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος του Ειδικού Κανονισμού. Τα Δελτία αυτά θα ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της ΑΜΟΤΟΕ και θα τοιχοκολλώνται στη Γραμματεία και στους Πίνακες Ανακοινώσεων του αγώνα.

1.4 ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Η δήλωση συμμετοχής πρέπει απαραίτητα να αποστέλλεται μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος της ΑΜΟΤΟΕ, μέσω του Αθλητικού Σωματείου στο οποίο ανήκει ο κάθε αθλητής.

1.5 ΕΠΙΒΛΕΨΗ

Το Συμβούλιο των Αγωνοδικών θα επιβλέπει και θα βοηθά στην πιστή τήρηση και εφαρμογή του παρόντος Γενικού Κανονισμού, του Ειδικού Κανονισμού του αγώνα και των Εγκυκλίων της ΑΜΟΤΟΕ.

Το Συμβούλιο των Αγωνοδικών θα εξετάζει τις ενστάσεις, θα αποφασίζει για αυτές και θα επικυρώνει τα οριστικά αποτελέσματα.

Επίσης θα αποφασίζει για κάθε θέμα που δεν προβλέπεται από τον Γενικό ή/και τον Ειδικό Κανονισμό όπως και για τυχόν ασάφειές τους.

1.7 ΕΠΑΘΛΑ ΑΘΛΗΤΩΝ

Στους διακριθέντες αθλητές ο οργανωτής θα επιδώσει τα εξής:

Στον νικητή, στον δεύτερο και στον τρίτο κύπελλο

Στους τέταρτο, πέμπτο κι έκτο πλακέτες ή μετάλλια

Στο Πρώτο σωματείο και στην Πρώτη Ομάδα κύπελλο

Εάν επιθυμεί, μπορεί να δώσει και στους υπόλοιπους τερματίσαντες μετάλλια.

1.8 ΚΑΤΑΤΑΞΗ

Η κατάταξη γίνεται βάσει των βαθμών ποινής ή του χρόνου που συγκέντρωσε κάθε αθλητής και όπως προβλέπει το άρθρο 01.64 του παρόντος.

Νικητής σε κάθε κλάση αναδεικνύεται ο αναβάτης που θα συγκεντρώσει τους λιγότερους βαθμούς ποινής ή το μικρότερο συνολικό χρόνο συμπεριλαμβανομένων και των ποινών.

1.9 ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

Στο τέλος κάθε αγωνιστικής ημέρας οι 15 καλύτεροι αναβάτες κάθε κατηγορίας βαθμολογούνται βάσει του παρακάτω βαθμολογικού πίνακα, ανάλογα με την θέση που τερμάτισαν σε κάθε αγώνα, και σύμφωνα με την προκήρυξη των αντιστοιχών επάθλων, κυπέλλων ή πρωταθλημάτων.

Θέση - Βαθμοί:

1η 25β 6η 10β 11η 5β

2η 20β 7η 9β 12η 4β

3η 16β 8η 8β 13η 3β

4η 13β 9η 7β 14η 2β

5η 11β 10η 6β 15η 1β

Σε περίπτωση ισοβαθμίας στο τέλος του θεσμού, προηγείται ο αγωνιζόμενος με τους καλύτερους τερματισμούς. Σε περίπτωση περαιτέρω ισοβαθμίας προσμετρά το τελευταίο χρονικά αποτέλεσμα.

1.10 ΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ)

- Εάν ένας αγώνας διακοπεί με απόφαση αγωνοδίκων πριν ολοκληρωθεί δεν μπορεί να επαναληφθεί.

- Εάν ένας αγώνας διακοπεί πριν οι περισσότεροι αναβάτες συμπληρώσουν τουλάχιστον το μισό της συνολικής απόστασης ο αγώνας αυτός κηρύσσεται άκυρος.

- Εάν ο αγώνας διακοπεί σε μεταγενέστερο οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποφασίσουν εάν θα κηρυχθεί άκυρος ή εάν θα θεωρηθεί ολοκληρωμένος, με την ανάλογη τεκμηριωμένη αιτιολόγηση, οπότε και θα απονεμηθούν τα αθλοθετημένα έπαθλα ανάλογα με τις ειδικές κάθε φορά περιστάσεις.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

1.11 ΔΕΛΤΙΑ ΑΘΛΗΤΩΝ

Γίνεται δεκτό κάθε φυσικό πρόσωπο που κατέχει ανανεωμένο Δελτίο Αθλητή σύμφωνα με το Νόμο 2725/99. Επίσης ο αθλητής πρέπει να διαθέτει δίπλωμα οδήγησης μοτοσυκλέτας σε ισχύ και η μοτοσυκλέτα να διαθέτει άδεια κυκλοφορίας, κρατικές πινακίδες και ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

1.12 ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα να μη δεχθεί περισσότερες από 200 συμμετοχές. Αν οι Δηλώσεις Συμμετοχής είναι περισσότερες από τον μέγιστο αριθμό που προβλέπει ένας Ειδικός Κανονισμός τότε δίνεται προτεραιότητα στους 6 πρώτους του περυσινού Επάθλου, Κυπέλλου και Πρωταθλήματος, καθώς και σε όσους έχουν αποκτήσει βαθμούς για το τρέχον έτος.

1.13 ΛΗΞΗ ΕΓΓΡΑΦΩΝ - ΑΡΝΗΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗΣ - ΔΗΛΩΣΕΙΣ και ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

- Η λήξη της προθεσμίας υποβολής δηλώσεων συμμετοχής ορίζεται υποχρεωτικά στον ειδικό κανονισμό και το πρόγραμμα.

- Όποιος Αθλητής θέλει να συμμετάσχει σε έναν αγώνα πρέπει να απευθυνθεί στον υπεύθυνο του Αθλητικού Σωματείου στο οποίο ανήκει, να συμπληρώσει την ηλεκτρονική Δήλωση Συμμετοχής και να αποσταλεί μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος της ΑΜΟΤΟΕ.

- Η δήλωση αυτή πρέπει να αποσταλεί μέσα στις προθεσμίες που θα προβλέπει το επίσημο πρόγραμμα του αγώνα.

- Η υπογραφή της ηλεκτρονικής δήλωσης συμμετοχής σημαίνει αυτόματα ότι ο υπογράφων αποδέχεται ανεπιφύλακτα τον παρόντα Γενικό Κανονισμό και τον Ειδικό Κανονισμό του αγώνα.

- Τα δικαιώματα (παράβολα) συμμετοχής αθλητών, καθορίζονται κάθε χρόνο από σχετική εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ και σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβασή τους.

- Το παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνει την ασφάλιση του Αθλητή όπως ορίζουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που έχει συνάψει η ΑΜΟΤΟΕ με τις ασφαλιστικές εταιρίες.

- Η ασφάλιση αυτή καλύπτει τις επίσημες δοκιμές του άρθρου 1.61.2 και τον αγώνα, από την εκκίνησή του μέχρι και τον τερματισμό ή την εγκατάλειψη του αθλητή.

- Το παράβολο συμμετοχής επιστρέφεται μόνον αν ο αγώνας αναβληθεί ή ματαιωθεί.

1.14 ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ (Αφορά πολυήμερους αγώνες)

Αναβάτης που δεν τερμάτισε την πρώτη ημέρα μπορεί να συμμετάσχει στον αγώνα της δεύτερης μέρας υπό τους εξής όρους:

- Εφόσον περάσει έγκαιρα τον τεχνικό έλεγχο που γίνεται στο τέλος της πρώτης μέρας.

- Το πλαίσιο της μοτοσυκλέτας του πρέπει να είναι αυτό με το οποίο ελέγχθηκε η μοτοσυκλέτα στον έλεγχο εξακρίβωσης πριν από την εκκίνηση της πρώτης ημέρας (βλέπε άρθρο 1.23.1).

- Η μοτοσυκλέτα πρέπει να υποστεί πρώτα ένα πλήρη τεχνικό έλεγχο, συμπεριλαμβανομένου το ελέγχου στάθμης θορύβου (βλέπε άρθρα 1.21, 1.22, 1.23).

- Οι αναβάτες που έχουν αποκλειστεί από τον αλυτάρχη μπορούν να προχωρήσουν σύμφωνα με τις παραπάνω παραγράφους 1, 2, 3 και να περιμένουν την απόφαση των αγωνοδικών (βλέπε άρθρο 1.36.5).

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ

1.21 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Κάθε μοτοσυκλέτα της Κατηγορίας enduro ή ψευδο-enduro (on-off) που καλύπτει τις απαιτήσεις του Κ.Ο.Κ. και που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές μιας από τις παρακάτω κατηγορίες μπορεί να συμμετάσχει στους αγώνες enduro. Οι κατηγορίες αυτές χωρίζονται ως εξής:

E1 Αθλητές με μοτοσυκλέτες έως 150 cc δίχρονες και έως 250 cc τετράχρονες

E2 Αθλητές με μοτοσυκλέτες από 175 έως 250 cc δίχρονες και από 270 έως 450 cc τετράχρονες

E3 Αθλητές με μοτοσυκλέτες Από 270 έως 500 cc δίχρονες και από 475 έως 650 cc τετράχρονες

ES (Senior) Αθλητές που έχουν συμπληρώσει τα 42 έτη την 1^η Ιανουαρίου του έτους που αφορά το Πρωτάθλημα ή ο αντίστοιχος θεσμός (ορίζεται και στην προκήρυξη), ανεξαρτήτως κυβισμού – τύπου μοτοσυκλέτας

EN (Νέοι) Αθλητές που δεν έχουν συμπληρώσει τα 23 έτη την 1^η Ιανουαρίου του έτους που αφορά το Πρωτάθλημα ή ο αντίστοιχος θεσμός (ορίζεται και στην προκήρυξη), ανεξαρτήτως κυβισμού και τύπου μοτοσυκλέτας

EYouth Αθλητές από την κατηγορία EN με μοτοσυκλέτες έως 125 κ.ε. και άδεια οδήγησης τύπου A1 που δεν έχουν συμπληρώσει τα 23 έτη την 1^η Ιανουαρίου του έτους που αφορά το Πρωτάθλημα ή ο αντίστοιχος θεσμός (ορίζεται και στην προκήρυξη), οι οποίοι βαθμολογούνται και στην κατηγορία EN

EW (Women) Γυναίκες Αθλήτριες ανεξαρτήτως ηλικίας και τύπου μοτοσυκλέτας

EH (Hobby)(μόνο στα περιφερειακά πρωταθλήματα) Αθλητές που δεν έχουν βαθμολογηθεί τα προηγούμενα έτη στις κατηγορίες E1, E2, E3, και είναι κάτοχοι νέων αθλητικών δελτίων 2 έτη το πολύ, ανεξαρτήτως ηλικίας και τύπου μοτοσυκλέτας

EnduroGP Γενική κατάταξη των αθλητών που συμμετέχουν στις κατηγορίες E1, E2, E3, ES, EN Βαθμολογούνται οι δεκαπέντε πρώτοι αθλητές του Αγώνα.

EE (Expert)(μόνο στα περιφερειακά πρωταθλήματα) Αθλητές που δεν δικαιούνται να συμμετάσχουν στις κατηγορίες E1, E2, E3, και ES, των Περιφερειακών Πρωταθλημάτων Βορείου & Νοτίου Ελλάδας. ΗΚατηγορία αυτή δεν βαθμολογείται, ούτε προσμετρά σε πρωτάθλημα. Δεν υπάρχει περιορισμός στον κυβισμό και στον τύπο μοτοσυκλέτας.

EJunior Sprint Συμμετέχουν Αθλητές από 15 έως 18 ετών. Ο αγώνας Junior Sprint διεξάγεται παράλληλα με τους αγώνες Enduro Βόρειας και Νότιας Ελλάδας. Ο αγώνας διεξάγεται σε μία από τις ειδικές του αγώνα Enduro και έχει την μορφή ατομικών χρονομετρημένων διελεύσεων, ο αριθμός των οποίων θα αναφέρεται στον ειδικό κανονισμό του αγώνα.

ETeam (Ομάδων) Οι ομάδες βαθμολογούνται από τους δηλωθέντες αθλητές των στις κατηγορίες E1-E2-E3-EN-ES. Βραβεύεται η ομάδα με το λιγότερο σύνολο βαθμών ποινής των δυο καλύτερων εκ των αθλητών που την απαρτίζουν. Κάθε ομάδα μπορεί να συμμετέχει με όσους αθλητές θέλει. Κάθε αθλητής μπορεί να συμμετέχει σε μία και μόνο ομάδα.

EClub(Σωματεία) Βραβεύεται το πρώτο Αθλητικό Σωματείο στο σύνολο της βαθμολογίας όλων των αθλητών του σε όλες τις κατηγορίες του Πρωταθλήματος. Η βαθμολογία αυτή είναι ανεξάρτητη από την βαθμολογία των ομάδων.

Απόκλιση από τον δηλωθέντα κυβισμό έως και $\pm 3\%$ επιτρέπεται και δεν αποτελεί παράβαση. Εάν κατά τη διάρκεια του Πρωταθλήματος ένας αναβάτης βαθμολογηθεί σε κάποια κατηγορία, δεν έχει το δικαίωμα να μεταφέρει αυτούς τους βαθμούς σε άλλη κατηγορία.

1.21.1 ΑΡΙΘΜΟΔΟΤΗΣΗ

Οι αριθμοί συμμετοχής μπορεί να είναι διψήφιοι και τριψήφιοι με πρώτο ψηφίο τον αριθμό της κατηγορίας κάθε μοτοσυκλέτας.

Για παράδειγμα μια μοτοσυκλέτα έως 125cc ανήκει στην κατηγορία E1 επομένως μπορεί να πάρει τον αριθμό συμμετοχής από 11 έως 19, και από 100 έως 199, όπου το ένα (1) υποδηλώνει την κατηγορία 1 ενώ τα άλλα είναι συμπληρωματικός αριθμός που βγήκε από την περσινή τους κατάταξη στο πρωτάθλημα ή στα κύπελλα ή δόθηκε από την ΑΜΟΤΟΕ.

Για το Πρωτάθλημα αθροίζονται μόνον οι βαθμοί που κερδίζονται σε κάθε μια από τις παραπάνω κατηγορίες χωριστά.

1.22 ΦΩΤΑ - ΟΡΓΑΝΑ - ΤΑΧΥΜΕΤΡΑ - ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ – ΦΤΕΡΑ – ΤΙΜΟΝΙ - ΣΤΑΝΤ

Οι μοτοσυκλέτες πρέπει υποχρεωτικά να διαθέτουν:

\$1- Φώτα πορείας εμπρός και πίσω.

\$1- Φώτα φρένων

\$1- Ταχύμετρο – οδόμετρο σε λειτουργία.

Πηγή ενέργειας για τα φώτα πρέπει να είναι ο κινητήρας και όχι η μπαταρία και αυτά πρέπει να λειτουργούν ανεξάρτητα από την ύπαρξη μπαταρίας ή όχι.

\$1- Πλαϊνό ή κεντρικό σταντ.

\$1- Η ελάχιστη επιτρεπόμενη διάμετρος κάθε πρόσθιου προβολέα είναι 100mm ή ισομεγέθους επιφάνεια.

\$1- Ο αριθμός κυκλοφορίας της μοτοσυκλέτας πρέπει να είναι τοποθετημένος σε έλασμα σταθερά στερεωμένος στο πίσω φτερό ή για λόγους ασφαλείας ακριβής φωτοτυπία πλαστικοποιημένη – με την επίδειξη της γνήσιας πινακίδας στην γραμματεία. (Απαγορεύεται να είναι γραμμένος πρόχειρα κατευθείαν πάνω στο φτερό και πρέπει να φαίνεται από πίσω).

\$1- Οι πινακίδες με τον αριθμό συμμετοχής πρέπει να είναι φτιαγμένες από ευλύγιστο υλικό χωρίς κοφτερές αιχμές.

\$1- Το μπροστινό φτερό πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 100° από την περιφέρεια του τροχού.

\$1- Το πίσω φτερό πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον 120° της περιφέρειας του τροχού.

\$1- Το τιμόνι πρέπει να καλύπτεται με αφρώδες υλικό στο πάνω μέρος του (στο μπαράκι ή στο σημείο έδρασης του με την πάνω πλάκα) όπου μπορεί μετά από πτώση να έρθει σε επαφή με το θώρακα ή το κεφάλι του αθλητή.

Ο Οργανωτής, με τον Ειδικό Κανονισμό, μπορεί να ζητήσει και άλλες πρόσθετες απαιτήσεις.

1.23 ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΡΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

1.23.1 Μαρκάρια

Κατά τη διάρκεια του Τεχνικού Ελέγχου Εξακρίβωσης, για τον οποίο λεπτομέρειες θα αναφέρει ο ειδικός κανονισμός κάθε αγώνα, θα μαρκάρονται τα παρακάτω αναφερόμενα μέρη κάθε μοτοσυκλέτας, προκειμένου να εξασφαλισθεί η αναγνώρισή τους. Τα μαρκαρισμένα αυτά μέρη πρέπει να χρησιμοποιούνται σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και να υπάρχουν κατά τον Τελικό Τεχνικό Έλεγχο ασχέτως αν είναι απαραίτητα για την κίνηση της μοτοσυκλέτας. Η αντικατάσταση των μαρκαρισμένων μερών (εκτός του σιγαστήρα) τιμωρείται με αποκλεισμό από τον αγώνα. Μόνο τα παρακάτω 5 σημεία μιας μοτοσυκλέτας πρέπει να μαρκάρονται:

Κυρίως πλαίσιο: 1 μαρκάρισμα στη δεξιά πλευρά του λαιμού του τιμονιού

Κάρτερ κινητήρα: 1 μαρκάρισμα στη δεξιά πλευρά του, στην ένωση κάρτερ - κυλίνδρου

Τροχοί (μουαγιέ): 1 μαρκάρισμα σε κάθε κέντρο τροχού (2 μαρκαρίσματα)

Σιγαστήρας: 1 μαρκάρισμα

Τα χρώματα που θα χρησιμοποιηθούν για όλα τα μαρκαρίσματα πρέπει να αντέχουν σε υψηλές θερμοκρασίες και να είναι μοναδικά (να μην είναι εύκολα αντιγράψιμα).

Αποδοχή

Κάθε αθλητής πρέπει να υπογράψει μια δήλωση που θα βεβαιώνει ότι τα μαρκαρίσματα έγιναν σωστά και όπως προβλέπει το προηγούμενο άρθρο.

Αυτή η βεβαίωση πρέπει να αναφέρει τον αριθμό πλαισίου της μηχανής.

1.23.2 – φόντα / νούμερα

Τα number plates (φόντα και νούμερα) των συμμετεχόντων στο Ελληνικό Πρωτάθλημα είναι ως εξής:

Πανελλήνιο Πρωτάθλημα:

Κατηγορία E1 Μαύρο φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 1

Κατηγορία E2 Κόκκινο φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 2

Κατηγορία E3 Κίτρινο φόντο Μαύρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 3

Κατηγορία EN Πράσινο φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 4

Κατηγορία ES Μπλε φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 5

Περιφερειακά Πρωταθλήματα:

Πρωτάθλημα Βόρειας Ελλάδας

Δικαιούνται να συμμετάσχουν οι Αθλητές των Αθλητικών Σωματείων των περιοχών:

Μακεδονίας - Θράκης - Ηπείρου - και Θεσσαλίας που δεν συμμετέχουν στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro

Πρωτάθλημα Νότιας Ελλάδας

Δικαιούνται να συμμετάσχουν οι Αθλητές των Αθλητικών Σωματείων των περιοχών: Στερεάς Ελλάδας - Πελοποννήσου που δεν συμμετέχουν στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Enduro.

Κατηγορία B/NE1 Μαύρο φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 6

Κατηγορία B/N E2 Κόκκινο φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 7

Κατηγορία B/N E3 Κίτρινο φόντο Μαύρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 8

Κατηγορία B/N ES Μπλε φόντο Άσπρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 9

Κατηγορία B/N EW Ροζ φόντο Μαύρα νούμερα - Πρώτο Νούμερο 6 Ο αγώνας της κατηγορίας EW είναι ο μικρότερος δυνατόν, συνήθως 1 γύρος.

Κατηγορία B/N EE Δεν υπάρχει περιορισμός στα φόντα και στον αριθμό

Κατηγορία B/N E Junior Sprint Ειδική αριθμοδότηση σύμφωνα με τον Ειδικό Κανονισμό

Κατηγορία B/N EHobbyΠορτοκαλί φόντο - Μαύροι αριθμοί. (οι αριθμοί αρχίζουν με το ψηφίο 0). Ο αγώνας της κατηγορίας EH είναι ο μικρότερος δυνατός, συνήθως 1 γύρος.

1.23.3 ΑΛΛΑΓΗ – επισκευή ΣΙΓΑΣΤΗΡΑ

Οι σιγαστήρες πρέπει πρώτα να ελέγχονται ως προς τη στάθμη του θορύβου και μετά να μαρκάρονται από τον Οργανωτή.

- Για ενδεχόμενη επισκευή ή αντικατάσταση σιγαστήρα σε 2ήμερο αγώνα ισχύουν τα εξής:

1. Ο αθλητής που επιθυμεί να επισκευάσει ή να αντικαταστήσει τον σιγαστήρα του επιτρέπεται να το κάνει στο τέλος κάθε ημέρας μετά τον τελευταίο Σταθμό Ελέγχου Χρόνου και πριν την είσοδο στον Χώρο Επιτηρούμενης Στάθμευσης.

2. Η εργασία αυτή πρέπει να γίνει κάτω από την επιτήρηση Τεχνικού Εφόρου ή Βοηθού και δίνεται επί πλέον χρόνος 30' λεπτών για αυτήν. Το ίδιο ισχύει και για τους αθλητές στους οποίους ο Αλυτάρχης έχει πει ότι πρέπει να ελέγξουν τις μοτοσυκλέτες τους.

3. Ένας αθλητής μπορεί να ζητήσει από την Οργάνωση όσους ελέγχους στάθμης θορύβου θέλει μέσα στο επιτρεπτό όριο των 30' αυτών λεπτών.

4. Αφού περάσουν τα 30' αυτά λεπτά ο αθλητής θα κληθεί να παρουσιάσει τη μοτοσυκλέτα του για έλεγχο στον υπεύθυνο για τον έλεγχο στάθμης θορύβου.

5. Μετά τα 30' αυτά λεπτά αν η στάθμη του θορύβου είναι πάνω από το ανεκτό όριο δεν θα επιτραπεί στον αθλητή να λάβει εκκίνηση την επόμενη μέρα.

6. Εάν ο σιγαστήρας αλλαχθεί κατά τη διάρκεια της ημέρας πρέπει να μαρκαριστεί με διαφορετικό χρώμα στον επόμενο σταθμό ελέγχου χρόνου μετά την αλλαγή. Στο τέλος αυτής της ημέρας θα γίνει έλεγχος της στάθμης θορύβου μέσα στα 30' επιτρεπόμενα λεπτά. Εάν ο έλεγχος αποδείξει ότι η στάθμη θορύβου είναι στα επιτρεπτά όρια ο σιγαστήρας θα μαρκαριστεί με το επίσημο χρώμα της Οργάνωσης, διαφορετικά ο αθλητής θα αποκλεισθεί από τον αγώνα.

7. Το άρθρο αυτό ισχύει και για όσους αθλητές γίνει αυτεπάγγελτος έλεγχος μετά από εντολή του Αλυτάρχη ή του Τεχνικού Εφόρου. Ο έλεγχος αυτός μπορεί να γίνει οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα πριν ή μετά την είσοδο στον Χώρο Επιτηρούμενης Στάθμευσης.

1.23.4 Στάθμη θορύβου

Πριν μαρκαριστεί ο σιγαστήρας πρέπει να μετρηθεί η στάθμη θορύβου βάσει των αναφερομένων στον Τεχνικό Κανονισμό Αγώνων ENDURO. Ένας αθλητής μπορεί να ελέγξει και ένα επί πλέον σιγαστήρα που θα διατηρήσει σαν ανταλλακτικό και που πρέπει να μαρκαριστεί και αυτός κανονικά.

Η μέτρηση γίνεται με κατάλληλο όργανο μέτρησης θορύβου (ντεσιμπελόμετρο) με την στατική μέθοδο 2 MeterMAX. Η στάθμη θορύβου μετρούμενη σε απόσταση 2 μέτρων από το άκρο της εξάτμισης υπό γωνία 45° υπό τον εγκάρσιο άξονα της μοτοσυκλέτας, δεν πρέπει να ξεπερνά τα 114dB με τις στροφές του κινητήρα στο μέγιστο όριο –το οποίο πρέπει να κρατηθεί για ένα τουλάχιστον δευτερόλεπτο. Μετά τον αγώνα, στον τελικό τεχνικό έλεγχο, η στάθμη θορύβου μπορεί να είναι έως 115dB.

1.23.5 Ανταλλακτικά

Επιτρέπεται στους αθλητές να αντικαταστήσουν οποιοδήποτε τμήμα της μοτοσυκλέτας τους που δεν είναι μαρκαρισμένο. Αυτά μπορούν να αλλαχθούν μόνο στον χώρο επισκευών και στους Σταθμούς Ελέγχου Χρόνου, μεταξύ της λευκής και της κίτρινης σημαίας. Τα χρησιμοποιημένα ανταλλακτικά μπορούν να αφεθούν στον χώρο όπου έγινε η επισκευή. Κάθε παράβαση του άρθρου αυτού θα θεωρείται σαν παράβαση του άρθρου 1.40 και θα επιφέρει τον αποκλεισμό του αθλητή.

1.23.6 Εργαλεία

Δεν επιτρέπεται στους αθλητές να δέχονται σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής εξωτερική βοήθεια, εργαλεία ή ανταλλακτικά. Ο Αθλητής μπορεί να επέμβει στη μοτοσυκλέτα του μόνον με όσα εργαλεία φέρει στο σακιδιό του. Επιτρέπεται να κάνει μόνος του τις επισκευές, αφού απαγορεύεται κάθε είδους εξωτερική βοήθεια, εκτός από όσα προβλέπονται από τα άρθρα 1.39.1, 1.39.2 και 1.39.3 και 1.39.5. Απαγορεύονται τα ηλεκτρικά ή τα αεροκίνητα εργαλεία που τροφοδοτούνται από εξωτερικές πηγές ενέργειας εκτός και αν η πηγή ενέργειας είναι ενσωματωμένη σε αυτά (αναφορτιζόμενοι ή όχι συσσωρευτές, ενσωματωμένες φιάλες αερίου υπό πίεση κλπ).

1.23.7 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Οι διαστάσεις των μπροστινών ελαστικών είναι ελεύθερες.

Απαγορεύονται τα λάστιχα που είναι εφοδιασμένα με μεταλλικά καρφιά, βελόνες, αλυσίδες ή κάθε άλλου τύπου συστήματα για την αποφυγή γλιστρήματος. Επίσης απαγορεύονται τα λάστιχα τύπου Scoop, με ακτινωτές λωρίδες τύπου Paddle.

Επιτρέπονται μόνο τα λάστιχα του συνηθούς εμπορίου που διατίθενται στα καταστήματα, και είναι νόμιμα για χρήση δρόμου ή έχουν την ένδειξη "FIMapproved".

Αυτά πρέπει να αναφέρονται στους καταλόγους των κατασκευαστών ή στους πίνακες των προδιαγραφών των ελαστικών που πωλούνται στο κοινό. Πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ελαστικών και ζαντών (ETRTO) σε ότι αφορά τα ανεκτά φορτία και τους κώδικες ταχύτητας και πρέπει να έχουν ένα ελάχιστο χαρακτηριστικό λειτουργίας 45 M.

Και τα δύο ελαστικά, εμπρός και πίσω, πρέπει να έχουν ένα σημάδι «E» και / ή έγκριση «DOT» (AmericanDepartmentofTransportation) και ο αριθμός της έγκρισης DOT πρέπει να είναι χαραγμένο ανάγλυφα στα πλαϊνά τοιχώματα των ελαστικών.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση των ελαστικών με χημικά, μαχαίρια ή χαράκτες, όπως επίσης και οι θερμαντικές ηλεκτρικές κουβέρτες, και γενικά οτιδήποτε δύναται να μεταβάλει την σκληρότητά τους, την θερμοκρασία τους, το σχήμα τους ή λοιπά χαρακτηριστικά τους.

Το βάθος του πέλματος, σε οποιοδήποτε σημείο του ελαστικού –κεντρικά ή στο πλάι, δεν επιτρέπεται να ξεπερνά τα 13mm.

1.23.8 SERVICE

Πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 2 ΣΕΧ με service και ανεφοδιασμό σε κάθε κύκλο της διαδρομής του αγώνα. Το service και η εξωτερική βοήθεια από μηχανικούς που μπορούν να εργαστούν πάνω στην μοτοσυκλέτα του αθλητή, η αντικατάσταση ανταλλακτικών και η αποδοχή εργαλείων από τρίτους προς τους αθλητές επιτρέπονται μόνο σε αυτά τα σημεία όπου υπάρχει και ανεφοδιασμός. Μόνο ο αναβάτης αθλητής μπορεί να αντικαταστήσει τα ελαστικά της μοτοσυκλέτας του, και μπορεί να το κάνει αυτό μόνο στο τελευταίο ΣΕΧ της αγωνιστικής ημέρας. Επιτρέπεται στους μηχανικούς να αφαιρέσουν και να επανατοποθετήσουν τους τροχούς στην μοτοσυκλέτα.

Η μοτοσυκλέτα μπορεί να καθαριστεί στα σημεία service, αλλά χωρίς την βοήθεια μηχανημάτων πίεσης νερού.

Η ποινή για την μη τήρηση των παραπάνω είναι αποκλεισμός ή άλλες κυρώσεις που προβλέπονται από τον Πειθαρχικό Κώδικα της Α.ΜΟ.ΤΟ.Ε.

1.24 ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ

Ο Οργανωτής (μέσω του Τεχνικού Εφόρου ή βοηθούς αυτού) μπορεί να ελέγχει σε κάθε Σταθμό Ελέγχου Χρόνου όλα τα μαρκαρισμένα μέρη οποιασδήποτε μοτοσυκλέτας. Στην περίπτωση έλλειψης κάποιου μαρκαρίσματος ή αν υπάρξει κάποια αμφιβολία, ο υπεύθυνος Κριτής του σταθμού πρέπει να μαρκάρει με άλλο χρώμα το εξάρτημα από το οποίο λείπει το μαρκάρισμα. Στον τελικό τεχνικό έλεγχο της ημέρας ο Τεχνικός Έφορος, με εντολή του Αλυτάρχη, θα ελέγξει τη μοτοσυκλέτα και θα ετοιμάσει μια αναφορά προς τους Αγωνοδίκες. Κάθε παράβαση του άρθρου 1.23.6 θα θέτει τον αθλητή εκτός αγώνος (βλέπε

άρθρο 1.36.5). Κάθε μοτοσυκλέτα, πριν της επιτραπεί να αποχωρήσει από τον χώρο επισκευών, πρέπει να έχει την έγκριση του τεχνικού εφόρου ότι είναι σε άρτια λειτουργική κατάσταση. Όλες οι εργασίες που πρέπει να γίνουν για να δοθεί αυτή η έγκριση θα γίνουν στον χώρο επισκευών χωρίς να δοθεί επιπλέον χρόνος από τον επιτρεπτό.

ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

1.31 ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Μετά τη λήξη της προθεσμίας εγγραφής κάθε αίτηση αλλαγής στον κατασκευαστή ή στην κατηγορία της μοτοσυκλέτας πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να αναφέρει τους λόγους της αίτησης. Τέτοιες αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται στον Αλυτάρχη πριν τον έλεγχο εξακρίβωσης.

1.32 ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

1.32.1 εννοια

Κάθε αγώνας enduro, εκτός του καθαρά αγωνιστικού χρόνου και του ελεύθερου χρόνου πριν την εκκίνηση κάθε αγωνιστικής ημέρας, που προβλέπονται στο άρθρο 1.36, περιλαμβάνει και χρόνο κατά τον οποίο οι μοτοσυκλέτες βρίσκονται υπό καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης σε ειδικούς χώρους (parc-ferme) που προβλέπει ο Οργανωτής, ο οποίος έχει την επιτήρηση και την ευθύνη τους.

1.32.2 Περιγραφή

Ο χώρος επιτηρούμενης στάθμευσης πρέπει να είναι περιφραγμένος ώστε να εμποδίζεται η είσοδος σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα. Τα όριά του πρέπει να είναι σαφή και πρέπει να φωτίζεται και να περιφρουρείται από έναν ικανό αριθμό ατόμων, ώστε να έρχονται σε επαφή με τις μοτοσυκλέτες μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα. Ο χώρος εισόδου και εξόδου των χώρων αυτών πρέπει να σηματοδοτείται εμφανώς. Οι υπεύθυνοι πρέπει να φορούν κάποιο διακριτικό σήμα που να αναγνωρίζεται εύκολα από τους ενδιαφερόμενους και ιδίως από τους αθλητές.

1.32.3 Απαγορεύσεις

Στους χώρους επιτηρούμενης στάθμευσης απαγορεύεται η είσοδος σε οποιονδήποτε άλλο εκτός των Αγωνοδικών, του Αλυτάρχη, των Τεχνικών Εφόρων, των Κριτών του χώρου και των αθλητών (μόνο για να βάλουν ή να βγάλουν τη μοτοσυκλέτα τους). Οι αθλητές, μετά τη σημείωση της ώρας άφιξής τους στον ΣΕΧ που προηγείται του parc-ferme οφείλουν να σταματήσουν τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας τους και να την σπρώξουν ως το σημείο που θα τους υποδειχθεί. Απαγορεύεται ο ανεφοδιασμός ή οποιαδήποτε επισκευή της μοτοσυκλέτας κατά τη διαδρομή της από το ΣΕΧ μέχρι και τον χώρο της επιτηρούμενης στάθμευσης. Αθλητής που δεν συμμορφώνεται με τα ανωτέρω τίθεται εκτός αγώνα, με

εξαιρέση τα προβλεπόμενα από το άρθρο 1.23.2.

1.32.4 Ειδικός περιορισμός

Στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης απαγορεύονται στους αθλητές, επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα, τα εξής: να αγγίζουν μοτοσυκλέτα άλλου αθλητή, να αγγίζουν τη μοτοσυκλέτα τους (εκτός από τη στιγμή της εισόδου ή της εξόδου τους, οπότε τη σπρώχνουν), να θέτουν σε λειτουργία τον κινητήρα τους.

1.32.5 Κάπνισμα

Κάθε αθλητής που καπνίζει μέσα στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης θα τίθεται εκτός αγώνα.

1.32.6 Κάλυψη

Απαγορεύεται η κάλυψη (σκέπασμα) των μοτοσυκλετών που βρίσκονται υπό καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης.

1.33 ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Αυτή η περιοχή αποτελείται από:

- Το ParcFerme

- Την περιοχή αναμονής εκκίνησης

- Την Γραμμή εκκίνησης

- Την Γραμμή των 20 μέτρων

Η περιοχή εκκίνησης και η πρόσβαση ανάμεσα στο ParcFerme και στην περιοχή αναμονής ή στην περιοχή εκκίνησης θεωρούνται ως ParcFerme

Η κίνηση με την μοτοσικλέτα σε αυτήν την περιοχή δεν επιτρέπεται μέχρι να δοθεί το σήμα εκκίνησης. Η ποινή για αυτό είναι ο αποκλεισμός.

Οποιοσδήποτε αναβάτης συλληφθεί να καπνίζει στην περιοχή εκκίνησης θα αποκλειστεί (ή θα δοθούν άλλες κυρώσεις όπως προβλέπεται Πειθαρχικό Κώδικα της Α.ΜΟ.ΤΟ.Ε.).

ΠΛΑΝΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ PARCFERME ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

A = Parcferme

B = Γραμμή / Ράμπα εκκίνησης με χώρο για 2 μοτοσικλετιστές

C = Περιοχή αναμονής εκκίνησης

D = είσοδος αθλητών

E = Γραμμή των 20 μέτρων

Η απόσταση μεταξύ A και B δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 20 μέτρα και πρέπει να είναι κλειστή περιοχή. Εάν πρέπει να γίνει κάποια εξαίρεση, θα πρέπει να είναι επικυρωμένη από το συμβούλιο Αγωνοδικών.

Απαγορεύεται να ξεκινήσει ο κινητήρας της μοτοσικλέτας στη ζώνη αναμονής στον χώρο της εκκίνησης. Η ποινή για αυτό είναι 1 λεπτό.

Επίσης απαγορεύεται να ξεκινήσει ο κινητήρας στη γραμμή εκκίνησης πριν δοθεί το σήμα εκκίνησης. Η ποινή για αυτό είναι 1 λεπτό.

Η περιοχή εκκίνησης είναι μια μικρή περιφραγμένη περιοχή όπου οι αναβάτες περιμένουν το σήμα εκκίνησης.

1.33.1 Χώρος Επιτηρούμενης Στάθμευσης

Ένα χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης δηλαδή μια περιφραγμένη περιοχή ώστε να μπορεί να ελέγχεται άριστα από τους Κριτές. Η είσοδος σε αυτόν επιτρέπεται μόνον όπως προβλέπεται από το άρθρο 1.32.3. Ο χώρος αυτός πρέπει να έχει μόνον μια είσοδο και μια έξοδο που θα οδηγεί προς τον χώρο επισκευών.

1.33.2 Χώρος ΑΝΑΜΟΝΗΣ Εκκίνησης

Είναι ο χώρος μεταξύ της Γραμμής / Ράμπας εκκίνησης και του ParcFerme. Συνδέεται μεταξύ τους και είναι επίσης περιφραγμένος. Ο χώρος αυτός θα έχει μόνο μια έξοδο προς τον χώρο εκκίνησης Σε αυτόν τον χώρο ΔΕΝ επιτρέπονται οι ρυθμίσεις, οι επισκευές, ο ανεφοδιασμός, ο καθαρισμός των μοτοσυκλετών, κ.λ.π. Στον χώρο αυτόν απαγορεύεται το κάπνισμα επί ποινή αποκλεισμού.

1.33.3 ΓΡΑΜΜΗ Εκκίνησης

Είναι ο περιφραγμένος χώρος όπου οι αθλητές περιμένουν τη σειρά τους για να εκκινήσουν. Η γραμμή εκκίνησης μπορεί να βρίσκεται πάνω σε υπερυψωμένη ράμπα. Στη γραμμή εκκίνησης θα πρέπει να υπάρχει αρκετός χώρος ώστε οι αθλητές να παρατάσσονται σε 2 ομάδες των 2 ή 3 μοτοσυκλετών, στην ίδια ευθεία. Με αυτό τον τρόπο, σε περίπτωση που δεν τεθεί έστω και μία μοτοσυκλέτα μιας ομάδας ο κινητήρας σε λειτουργία μέσα σε 60 δευτερόλεπτα, όπως προβλέπεται, θα μπορούν να εκκινήσουν από τη επόμενη δυάδα ή τριάδα χωρίς πρόβλημα.

Καμία εργασία δεν επιτρέπεται στον χώρο αυτόν επί ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα.

Όταν οι συμμετοχές δεν ξεπερνούν τις 100, οι οργανωτές θα πρέπει να εκκινούν δύο αθλητές ανά λεπτό. Σε περισσότερες των 100 συμμετοχών οι οργανωτές μπορούν να εκκινούν έως και τρεις αθλητές ανά λεπτό εκτός από την περίπτωση σκόνης όπου υποχρεωτικά θα διώχνουν 2 αθλητές το λεπτό.

1.33.4 ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ στο PARCFERME

Οι μοτοσυκλέτες παραμένουν στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης υπό την επίβλεψη και την ευθύνη του Οργανωτή, από την ώρα που προβλέπει ο Ειδικός Κανονισμός και ολοκληρώνεται ο τεχνικός έλεγχος μέχρι την εκκίνηση κάθε αγωνιστικής ημέρας και από το τέλος της κάθε αγωνιστικής ημέρας μέχρι την εκκίνηση της επόμενης. Η είσοδος στον χώρο αυτόν διέπεται από τους όρους του άρθρου 1.32.3

1.33.5 Γενικά

Στον χώρο εκκίνησης, και αναμονής εκκίνησης μπορούν να εισέρχονται μόνον οι

Αγωνοδίκες, οι υπεύθυνοι των ομάδων και κάθε άλλο πρόσωπο που αναφέρεται ειδικά στον Ειδικό Κανονισμό. Ο Οργανωτής μπορεί επίσης να επιτρέψει την είσοδο σε δημοσιογράφους και φωτογράφους, αφού ορίσει τους όρους και αφού προκαθορίσει τον αριθμό τους ώστε να μην εμποδίζονται οι αθλητές.

1.33.6 Εξωτερική βοήθεια

Καμία εξωτερική βοήθεια δεν επιτρέπεται στον χώρο του ParcFerme, εκκίνησης ή αναμονής εκκίνησης.

1.33.7 Λειτουργία κινητήρα

Απαγορεύεται επί ποινή αποκλεισμού να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας της μοτοσυκλέτας στον χώρο του ParcFerme.

Απαγορεύεται να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας στον χώρο αναμονής εκκίνησης ή στην γραμμή εκκίνησης πριν δοθεί το σήμα εκκίνησης. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλεται ποινή 60 βαθμών (δευτερολέπτων)

1.34 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η σειρά εκκίνησης στους αγώνες Enduro ορίζεται στην προκήρυξη του εκάστοτε θεσμού ή στον Ειδικό Κανονισμό του αγώνα με βαθμολογία από την έως τότε κατάταξη)

Γενικώς ισχύει:

1ος Αγώνας EGP- E1 – E2 – E3 – EN – ES – EW

2ος Αγώνας EGP- E2 – E3 – EN – ES – E1 – EW

3ος Αγώνας EGP- E3 – EN – ES – E1 – E2 – EW

4ος Αγώνας EGP- EN – ES– E1 – E2 – E3 – EW

5ος Αγώνας EGP- ES – E1 – E2 – E3 – EN – EW

6ος Αγώνας EGP– E1 – E2 – E3 – EN– ES – EW

7ος Αγώνας EGP– E2 – E3 – EN – ES – E1 – EW

8ος Αγώνας EGP– E3 – EN – ES – E1 – E2 – EW

1. Κατηγορία Γενικής (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και

προς τα κάτω)

2. Κατηγορία E1 (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 100 έως το 199)

3. Κατηγορία E2 (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 100 έως το 199)

4. Κατηγορία E3 (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 100 έως το 199)

5. Κατηγορία EN (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 400 έως το 499)

6. Κατηγορία ES (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 500 έως το 599)

7. Κατηγορία EW (Εκκινούν σύμφωνα με την τρέχουσα βαθμολογία από τον πρώτο και προς τα κάτω) για όσους δεν έχουν βαθμούς (από το 61 έως το 699)

1.35 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Κάθε αγωνιστική ημέρα, 5' λεπτά πριν τη θεωρητική ώρα εκκίνησής τους, οι αθλητές μπορούν να εισέλθουν στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης μόνον για να μετακινήσουν με τα χέρια τη μοτοσικλέτα τους προς την έξοδο του χώρου αυτού, στη γραμμή της εκκίνησης. Καμία εργασία δεν επιτρέπεται στον χώρο αυτόν επί ποινή αποκλεισμού.

1.36 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

1.36.1 Γραμμή 20 μέτρων

Στην αρχή κάθε αγωνιστικής ημέρας κάθε αθλητής θα λαμβάνει σήμα εκκίνησης στην ώρα που προβλέπεται για κάθε έναν. Μέσα σε ένα λεπτό από το σήμα εκκίνησης κάθε αθλητής πρέπει να θέσει σε λειτουργία τον κινητήρα του και να περάσει μια δεύτερη γραμμή που βρίσκεται 20 μέτρα μετά τη γραμμή εκκίνησης χρησιμοποιώντας μόνο τη δύναμη του κινητήρα του.

1.36.2 Καθυστέρηση

Αν ένας αθλητής δεν βρίσκεται στη γραμμή εκκίνησης την προκαθορισμένη ώρα εκκίνησής του, δεν παίρνει βαθμούς ποινής, εφόσον μέσα στο επόμενο λεπτό έρθει στη γραμμή εκκίνησης, θέσει σε λειτουργία τον κινητήρα του και περάσει τη γραμμή των 20 μέτρων. Οι

αθλητές που θα φθάσουν στη γραμμή εκκίνησης με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 1' λεπτό θα παίρνουν 60 βαθμούς ποινής για κάθε λεπτό. Σαν χρόνος εκκίνησης τους θα θεωρείται ο πραγματικός χρόνος και θα ακολουθείται η διαδικασία του προηγούμενου άρθρου 1.36.1. Στον σταθμό της αφετηρίας δεν θα επιτραπεί ανοχή στην άφιξη. Αθλητές με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 30' λεπτά θα αποκλείονται από τον αγώνα και δεν θα μπορούν να πάρουν εκκίνηση.

1.36.3 Λειτουργία κινητήρα

Οι κινητήρες των μοτοσυκλετών πρέπει να μπαίνουν σε λειτουργία με μανιβέλα ή οποιοδήποτε άλλον τρόπο, μηχανικό ή ηλεκτρικό (μίζα), αλλά χωρίς να χρειασθεί να γυρίσει ο κινητήριος τροχός.

Αν ο κινητήρας σβήσει πριν η μοτοσυκλέτα περάσει τη γραμμή των 20 μέτρων ο αθλητής πρέπει να τον ξαναβάλει σε λειτουργία και να περάσει τη γραμμή των 20 μέτρων μέσα σε 1' λεπτό από τη στιγμή που δόθηκε το σήμα εκκίνησης, για να μην πάρει βαθμούς ποινής. Αν καθυστερήσει πάνω από 1' λεπτό να περάσει τη γραμμή των 20 μέτρων χρεώνεται με 10 βαθμούς ποινής.

1.36.4 Πέρασμα γραμμής 20 μέτρων

Αθλητής που χρεώθηκε βαθμούς ποινής επειδή δεν πέρασε τη γραμμή των 20 μέτρων με την κίνηση του κινητήρα του μέσα σε ένα λεπτό από το σήμα εκκίνησης, πρέπει να βάλει σε κίνηση τη μοτοσυκλέτα του με όποιον τρόπο επιθυμεί και να περάσει τη γραμμή εκκίνησης πριν προχωρήσει. Ο αθλητής που δεν κατάφερε να θέσει σε κίνηση τη μοτοσυκλέτα του ή του οποίου η μοτοσυκλέτα σταμάτησε μεταξύ της γραμμής εκκίνησης και της γραμμής των 20 μέτρων δεν πρέπει να επιστρέψει στο χώρο εκκίνησης, αλλά πρέπει να την σπρώξει με τη φορά του αγώνα και να περάσει τα 20 μέτρα, ώστε να μην παρεμποδίσει άλλους

αθλητές.

1.36.5 Εκκρεμότητες

Αθλητής του οποίου η περίπτωση εξετάζεται από το Συμβούλιο Αγωνοδικών είτε αυτεπάγγελτα είτε μετά από ένσταση και ο οποίος επιθυμεί να εκκινήσει, μπορεί να το κάνει, υπό τον όρο ότι η μοτοσυκλέτα του είχε κρατηθεί στο parc ferme, όπως ορίζει ο κανονισμός, εκτός εάν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας. Ο αθλητής χάνει το δικαίωμα να εκκινήσει μόνον αφού αποφασίσει οριστικά το Συμβούλιο των Αγωνοδικών ότι αποκλείεται από τον αγώνα.

1.37 ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

1.37.2 Χώροι ανεφοδιασμού

Επί πλέον του χώρου ανεφοδιασμού πριν τον τερματισμό πρέπει να προβλέπονται και άλλοι τέτοιοι χώροι κατά μήκος της διαδρομής σε ΣΕΧ ή αλλού, που πρέπει να αναφέρονται στις πληροφορίες της διαδρομής.

Για κάθε 50 χλμ. πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένα σημείο ανεφοδιασμού

1.37.3 Περιορισμοί

- Ο ανεφοδιασμός μπορεί να γίνει μόνον στα σημεία που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο και σε Σταθμούς Ελέγχου Χρόνου, συγκεκριμένα πριν από αυτούς, μεταξύ της λευκής και της κίτρινης σημαίας.

- Στα Σημεία Ανεφοδιασμού που βρίσκονται μετά τους ΣΕΧ, επιτρέπονται οι ανεφοδιασμοί σε καύσιμα και σε λιπαντικά καθώς και η λίπανση της αλυσίδας (βλέπε άρθρο 1.37.5). Κάθε άλλη εργασία απαγορεύεται.

- Η λίπανση της αλυσίδας επιτρέπεται μόνο στις περιοχές ανεφοδιασμού.

- Η ποινή για ανεφοδιασμό, ή / και για εργασίες που θα γίνουν στη μοτοσυκλέτα μετά την κίτρινη σημαία είναι ο αποκλεισμός του αθλητή.

- Ο τελικός ανεφοδιασμός (αφορά τους 2ήμερους αγώνες) θα γίνεται πριν τον τελευταίο ΣΕΧ και θα γίνεται μέσα στον χώρο των paddocks.

- Απαγορεύεται σε αθλητή, επί ποινή αποκλεισμού, να τοποθετήσει τη μοτοσυκλέτα του μέσα σε κλειστό χώρο (τέντα, φορτηγάκι κλπ.) οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, με σκοπό

τον ανεφοδιασμό ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, εκτός εάν επιτραπεί από τον οργανωτή.

- Κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού, κάθε αθλητής ή ομάδα πρέπει να έχει έναν φορητό πυροσβεστήρα (ABC πολυδύναμο σκόνης) 5 kg τουλάχιστον, σε μικρή απόσταση από τη θέση ανεφοδιασμού (max. 5 μ απόσταση). Η έλλειψη πυροσβεστήρα θα οδηγήσει σε ποινή 60 ευρώ.

- Η χρήση ενός τάπητα περιβάλλοντος, ή άλλος κατάλληλος εξοπλισμός, είναι υποχρεωτική στον τόπο όπου η συντήρηση και ο ανεφοδιασμός έχει αποφασιστεί να γίνεται από τον διοργανωτή. Η ποινή για την παράβαση του παρόντος κανονισμού θα είναι πρόστιμο 60 ευρώ για κάθε παράβαση.

- Ο αναβάτης πρέπει να πληρώσει αυτό το ποσό πριν την τελευταία συνάντηση της διεύθυνσης αγώνα, ειδάλλως δεν θα είναι σε θέση να λάβει μέρος στον επόμενο αγώνα ή θα του επιβληθούν άλλες κυρώσεις που αναφέρονται στο πειθαρχικό κώδικα της Α.ΜΟ.ΤΟ.Ε για την ομάδα ή / και τον οδηγό της μοτοσυκλέτας.

- Το ελάχιστο μέγεθος του τάπητα θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το μεταξόνιο της μοτοσυκλέτας και το πλάτος του τιμονιού. Αυτό το χαλάκι θα αποτελείται από μια αδιάβροχη σόλα και ένα απορροφητικό ύφασμα.

- Το πρόστιμο για μη τήρηση των προαναφερθέντων κανόνων σχετικά με τον ανεφοδιασμό και για τις περιοχές ανεφοδιασμού είναι η αποβολή (ή άλλες κυρώσεις, όπως προβλέπεται στον Πειθαρχικό Κώδικα της Α.ΜΟ.ΤΟ.Ε).

1.37.4 Μεταφορά καυσίμων

Απαγορεύεται, επί ποινή αποκλεισμού, η μεταφορά καυσίμων με τη μοτοσυκλέτα ή τον αναβάτη. Εξαιρείται η ποσότητα καυσίμων που περιέχεται στη μόνιμη και σταθερή δεξαμενή (reservoir) της.

Στους χώρους ανεφοδιασμού τα καύσιμα πρέπει να μεταφέρονται σε κάνιστρα ασφαλείας και να φέρουν γραμμένα ευκρινώς τον αριθμό συμμετοχής του αθλητή στον οποίο ανήκουν. Στους σταθμούς ανεφοδιασμού είναι απαραίτητη η παρουσία επαρκούς αριθμού φορητών πυροσβεστήρων με χειριστές έτοιμους να επέμβουν. Ο χώρος ανεφοδιασμού να επιλέγεται με κριτήριο την εύκολη πρόσβαση του πυροσβεστικού οχήματος. Οι οργανωτές οφείλουν να ελέγχουν την τήρηση όλων των ανωτέρω με σχολαστική επιμέλεια.

1.37.5 Λίπανση αλυσίδας

Επιτρέπεται η λίπανση της αλυσίδας MONO στους χώρους ανεφοδιασμού.

1.37.6 Κινητήρας

Κατά τη διάρκεια των ανεφοδιασμών ο κινητήρας πρέπει να είναι σβησμένος. Η μη συμμόρφωση θα επιφέρει ποινή αποκλεισμού του αθλητή από τον αγώνα.

1.38 ΚΙΝΗΣΗ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ ΑΠΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΟ ΔΥΝΑΜΗ

Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα η μοτοσυκλέτα πρέπει να κινείται ή από τον κινητήρα της, ή από τη μυϊκή δύναμη του αναβάτη της, ή από κάποια φυσική δύναμη (κατηφόρα π.χ.). Κάθε άλλος τρόπος επιφέρει τον αποκλεισμό του αθλητή από τον αγώνα.

1.39 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Εξωτερική βοήθεια νοείται οποιαδήποτε επέμβαση τρίτου πάνω στην μοτοσυκλέτα ή στον αθλητή, είτε με την μορφή τεχνικής βοήθειας, είτε με την μορφή σπρωξιματος.

Κατά την διάρκεια του αγώνα και της διαδρομής απαγορεύεται κάθε είδους εξωτερική βοήθεια, με μόνη εξαίρεση τη βοήθεια κατά τους ανεφοδιασμούς που γίνονται στους χώρους που χαρακτηρίζονται σαν χώροι ανεφοδιασμού. Η επαφή οποιουδήποτε ατόμου με τη μοτοσυκλέτα θεωρείται εξωτερική βοήθεια. Εξαιρούνται ο αθλητής και τα Στελέχη του Αγώνα μόνο κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

Η ποινή για εξωτερική βοήθεια είναι ο αποκλεισμός του αθλητή.

Εξωτερική βοήθεια επιτρέπεται μόνο στους χώρους των ΣΕΧ, μεταξύ λευκής και κίτρινης

σημείας.

Εκεί, βοηθοί ή μηχανικοί μπορούν να επέμβουν στην μοτοσυκλέτα, να την επισκευάσουν, να την εφοδιάσουν, να επέμβουν σε αναρτήσεις, φρένα, λιπαντικά, να κάνουν ρυθμίσεις και να εξάγουν / εισάγουν τροχούς.

ΔΕΝ επιτρέπεται πλην των αθλητών, να αλλάξουν τα ελαστικά.

Τα ελαστικά αλλάζονται μόνο από τους αθλητές και ΜΟΝΟ στο τελευταίο ΣΕΧ της κάθε αγωνιστικής ημέρας πριν την είσοδο στο ParcFerme. (βλ. 1.23.8)

1.40 ΣΥΝΟΔΕΙΑ ή ΜΗ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Απαγορεύεται στους αθλητές επί ποινή αποκλεισμού να συνοδεύονται σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής του αγώνα καθώς και να λαμβάνουν ή να εκπέμπουν σήματα ραδιοεπικοινωνίας.

1.41 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ

Κάθε αθλητής που εγκαταλείπει υποχρεούται να βγει από τη διαδρομή του αγώνα και να μην συνεχίσει ακολουθώντας άλλον αθλητή ή κοντά σε άλλον αθλητή. Παράβαση του άρθρου επιφέρει την αναφορά του αθλητή και τον αποκλεισμό πιθανώς του άλλου ή των άλλων αθλητών που ακολούθησε ο εγκαταλείψας.

1.42 ΣΗΜΑΝΣΗ

1.42.1 Διαδρομή

Η διαδρομή του αγώνα, που είναι υποχρεωτική για όλους του αθλητές θα περιγράφεται στα δοθέντα στοιχεία της διαδρομής (άρθρο 1.53.) και θα σηματοδοτείται.

Οι αναφερόμενες αποστάσεις θεωρούνται υποχρεωτικά σαν σωστές.

Η σήμανση της διαδρομής θα γίνεται με διαφορετικό χρώμα κάθε αγωνιστική ημέρα, εφόσον η διαδρομή της 2ης μέρας είναι διαφορετική από αυτή της 1ης.

Η οριοθέτηση των ειδικών διαδρομών (special tests) πρέπει να γίνεται με κορδέλα δεξιά και αριστερά. Το χρώμα της δεξιάς κορδέλας πρέπει να είναι διαφορετικό από αυτό της αριστερής και να παραμένει πάντα το ίδιο, για παράδειγμα δεξιά πάντα κόκκινο και αριστερά πάντα άσπρο κατά το όλο μήκος μια συγκεκριμένης ειδικής.

Είναι ευθύνη του κάθε αθλητή να ακολουθήσει τη διαδρομή του αγώνα. Αν κάποιος χαθεί στη διαδρομή το γεγονός αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν δικαιολογία για την μη εμφάνισή του σε ένα ΣΕΧ ή ένα ΣΕΔ.

Απαγορεύεται στους αθλητές να κινούνται έξω από τη διαδρομή του αγώνα ή αντίθετα με αυτήν επί ποινή αποκλεισμού τους.

1.42.2 Συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής

Στις περιπτώσεις που οι αθλητές είναι υποχρεωμένοι να ακολουθούν συγκεκριμένη διαδρομή (λιβάδι, μονοπάτι, κλπ), ο Οργανωτής υποχρεούται να το σηματοδοτήσει εμφανώς με ακρίβεια.

1.42.3 Σήματα

Παραδείγματα όλων των χρησιμοποιούμενων κατά τον αγώνα σημάτων, όπως αυτά εμφανίζονται παρακάτω, πρέπει να επιδεικνύονται εμφανώς στον χώρο εκκίνησης.

1.43 ΤΗΡΗΣΗ του Κ.Ο.Κ

Οι αθλητές υποχρεούνται σε όλη τη διάρκεια του αγώνα (εκτός των ειδικών διαδρομών) να τηρούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Κάθε αθλητής που, διαπιστωμένα, παραβεί τον ΚΟΚ κατά την διάρκεια, με απόφαση του Σ.Α. θα τίθεται εκτός αγώνα.

1.44 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οι αθλητές, κατά τη διάρκεια του αγώνα, είναι ασφαλισμένοι σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια που έχει συνάψει η ΑΜΟΤΟΕ με τις ασφαλιστικές εταιρίες.

1.45 ΑΠΡΟΣΠΕΛΑΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Εάν κατά τη διάρκεια του αγώνα ο Αλυτάρχης διαπιστώσει ότι κάποιο τμήμα της έγινε απροσπέλαστο ή ότι είναι προσπελάσιμο από τους αθλητές μόνον αν δεχθούν εξωτερική βοήθεια (βλέπε άρθρο 1.39) και αφού πάρει τη σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου των Αγωνοδικών, πρέπει να ακυρώσει το τμήμα αυτό της διαδρομής μέχρι τον επόμενο ΣΕΧ ή να παρέχει τη σχετική εξωτερική βοήθεια με ανθρώπινο δυναμικό και να ρυθμίσει τα σχετικά θέματα επιβολής βαθμών ποινής.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

1.51 ΘΕΣΕΙΣ Σ.Ε.Χ.

Σταθμοί Ελέγχου Χρόνου (ΣΕΧ) θα βρίσκονται στα σημεία που περιγράφονται παρακάτω:

1.51.1 Εκκίνηση

Στην έξοδο του χώρου εκκίνησης, κατά την έναρξη κάθε αγωνιστικής ημέρας.

1.51.2 Τερματισμός

Στην είσοδο του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης κατά τη λήξη κάθε αγωνιστικής ημέρας.

1.51.3 Ενδιάμεσα

Σε ενδιάμεσα σημεία επιλεγμένα από τον Οργανωτή. Η ακριβής θέση τους, η μεταξύ τους απόσταση καθώς και ο απαιτούμενος χρόνος για την κάλυψή τους θα περιγράφονται στις δοθείσες πληροφορίες της διαδρομής. Η απόσταση μεταξύ δύο συνεχόμενων ΣΕΧ πρέπει να έχει μετρηθεί με ακρίβεια, να εκφράζεται σε χιλιόμετρα και μέτρα και προτείνεται να είναι μεγαλύτερη από 5 και μικρότερη από 35 χλμ, η δε χρονική διάρκειά της προτείνεται να μην υπερβαίνει τα 60 λεπτά.

1.51.4 Ειδικές Δοκιμασίες

Σε σημεία της διαδρομής όπου υπάρχουν ειδικές δοκιμασίες, για τη χρονομέτρησή τους.

1.51.5 Μ.Ω.Τ.

Η μέση ωριαία ταχύτητα μεταξύ δύο συνεχόμενων ΣΕΧ, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα 45 χλμ/ώρα.

1.51.6 Αλλαγή ωραρίου

Σε περίπτωση ανωτέρας βίας (π.χ. άσχημες καιρικές συνθήκες), ο Αλυτάρχης μπορεί, αφού λάβει και την έγκριση του Συμβουλίου των Αγωνοδικών, να αλλάξει το ωράριο του αγώνα. Αυτή η αλλαγή μπορεί να ανακοινωθεί μέχρι και τη στιγμή της εκκίνησης του 1ου αναβάτη κάθε αγωνιστικής ημέρας ή κάθε γύρου.

1.51.7 ΧΡΟΝΟΙ ΣΤΑ ΣΕΧ

Στους ΣΕΧ οι χρόνοι αναφέρονται σε ακέραια λεπτά με τη βοήθεια χρονομέτρου με εκτυπωτή ή αντίστοιχων μηχανημάτων – τεχνολογιών. Ο χρόνος καταγράφεται στην λίστα του κριτή – χρονομέτρη αλλά και στην κάρτα (βιβλιάριο ποινών) του αναβάτη.

1.52 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ - ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ.

ΟΡΓΑΝΑ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Ο εξοπλισμός χρονομέτρησης πρέπει να είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές που έχει θέσει η ΑΜΟΤΟΕ, με ηλεκτρονικούς αισθητήρες, οθόνες ενδείξεων και αυτόματο σύστημα υπολογισμού αποτελεσμάτων, υπό την επίβλεψη επισήμου χρονομέτρη. Σαφώς πρέπει να

υπάρχει και σύστημα back-up, ώστε σε περίπτωση βλάβης του αυτόματου συστήματος οι χρόνοι πρέπει να καταγράφονται με χρονόμετρο φωτοκύτταρου ή/και χειρός. Για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους οι χρονομέτρες των αθλητικών συναντήσεων πρέπει, ανάλογα με τον αγώνα, να χρησιμοποιούν:

\$1· Ένα πολύ καλό χρονόμετρο με ενδείξεις ακριβείας τουλάχιστον 1/100 του δευτερολέπτου, με διπλό μηχανισμό βελόνας στιγμιαίας ένδειξης (split - stop) συγχρονισμένο με την ώρα του αγώνα.

\$1· Ένα ηλεκτρικό (ή ηλεκτρονικό) μηχανισμό με σύστημα καταγραφής των χρονομετρήσεων ακριβείας τουλάχιστον 1/100 του δευτερολέπτου ή καλύτερης, συγχρονισμένο με την πραγματική ώρα.

\$1· Μια αυτόματη συσκευή συγχρονισμένη με την πραγματική ώρα και με ακρίβεια εγγραφών τουλάχιστον 1/100 του δευτερολέπτου. Για τις συσκευές αυτού του είδους απαιτείται ένα πιστοποιητικό, που όχι μόνο πιστοποιεί την ακρίβεια χρονομέτρησης, αλλά και την απόδοση σαν μια συνολική μονάδα που θα λειτουργήσει κάτω από τις συνθήκες για τις οποίες είναι κατάλληλη. Ειδικότερα απαιτείται για τις προσπάθειες επίτευξης επίδοσης.

\$1· Ένας χρονομέτρης που ασκεί καθήκοντα πρέπει να διαθέτει ένα εφεδρικό χρονόμετρο (όπως αυτό που περιγράφεται στη δεύτερη παράγραφο αυτού του άρθρου) για να μπορεί να ελέγχει τα όργανα που χρησιμοποιούνται.

Τα πιο πάνω όργανα πρέπει να έχουν ένα πρώτης τάξης πιστοποιητικό ακριβείας που να έχει εκδοθεί από επίσημο αντιπρόσωπο ή εθνικό ινστιτούτο χρονομέτρησης.

Οι αθλητές πρέπει να δέχονται οποιοδήποτε σύστημα χρονομέτρησης εγκεκριμένο από τη ΑΜΟΤΟΕ.

1.53 ΒΙΒΛΙΑΡΙΑ ΠΟΙΝΩΝ (Ατομικές κάρτες Χρόνων) ΚΑΙ ΔΟΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Κάθε αθλητής προμηθεύεται με βιβλιάριο ποινών (κάρτα αναβάτη), καθώς και με πληροφορίες σχετικά με την διαδρομή:

- Χρόνος εκκίνησης, ιδανικοί χρόνοι από ΣΕΧ σε ΣΕΧ, κύκλοι διαδρομής αγώνα, χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των σταθμών, μήκος ειδικών διαδρομών, θέση ειδικών διαδρομών σε σχέση με τις απλές διαδρομές, κρυφά ή φανερά ΣΕΔ, ιδιομορφίες διαδρομής, κτλ.

1.53.1 Ευθύνη αθλητών

Τα δοθέντα στοιχεία της διαδρομής (Χιλιομετρικές αποστάσεις, χρόνοι μεταξύ σταθμών ελέγχου χρόνου, χώροι ΣΕΧ – ανεφοδιασμού, χώροι και μήκος ειδικών διαδρομών) για την πρώτη ή τη μοναδική αγωνιστική ημέρα θα παραδίνονται στους αθλητές μετά τον έλεγχο εξακρίβωσης της μοτοσυκλέτας τους κι εφόσον αυτή βρεθεί εντάξει. Για τη δεύτερη αγωνιστική ημέρα το έντυπο αυτό θα παραδίνεται στους αθλητές κατά την έξοδό τους από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης στο τέλος της πρώτης αγωνιστικής ημέρας. Σε ειδικές περιπτώσεις μπορούν νέα στοιχεία να δοθούν πριν την έναρξη της κάθε αγωνιστικής ημέρας εφόσον αλλάξουν οι συνθήκες της διαδρομής.

Τα βιβλιάρια ποινών θα παραδίνονται στους αθλητές κατά την είσοδό τους στο PARC FERME πριν την εκκίνηση κάθε αγωνιστικής ημέρας. Είναι ευθύνη των αθλητών η

παρουσίαση του βιβλιαρίου ποινών για αναγραφή του χρόνου τους προς τον Κριτή σε κάθε ΣΕΧ, ή/και ΣΕΔ.

Τα βιβλιάρια ποινών θα παραδίδονται υποχρεωτικά στον Κριτή του τελευταίου ΣΕΧ κάθε αγωνιστικής ημέρας ή στο τέλος κάθε σκέλους. Ηθελημένη παράβαση του άρθρου αυτού επιφέρει τον αποκλεισμό του αθλητή από τον αγώνα.

1.53.2 Ιδανικοί χρόνοι

Τα βιβλιάρια ποινών ή τα δοθέντα στοιχεία της διαδρομής θα αναγράφουν τον ιδανικό χρόνο για κάθε επί μέρους τμήμα της διαδρομής.

1.53.3 Ελλειψη αναγραφής

Κάθε αθλητής που για οποιοδήποτε λόγο δεν παρουσιάζει το βιβλιάριο ποινών του ο ίδιος για αναγραφή του χρόνου του από τον αρμόδιο Κριτή ή που πλαστογραφεί ή παραποιεί τον χρόνο που αναγράφηκε, ή χρησιμοποιεί το βιβλιάριο άλλου αναβάτη τίθεται εκτός αγώνος.

1.53.4 Απώλεια Βιβλιαρίου

Αθλητής που έχασε ή κατέστρεψε κατά λάθος και χωρίς δόλο το βιβλιάριο ποινών του οφείλει να το δηλώσει στον υπεύθυνο του επόμενου ΣΕΧ ή ΣΕΔ, ο οποίος θα του το αντικαταστήσει με νέο που θα χρησιμοποιηθεί από τον σταθμό αυτόν μέχρι τη λήξη της αγωνιστικής ημέρας.

1.53.5 Απώλεια Σ.Ε.Χ. - Σ.Ε.Δ.

Αθλητής που δεν εμφανισθεί σε κάποιον ΣΕΧ ή ΣΕΔ τίθεται εκτός αγώνα.

1.54 ΣΗΜΑΝΣΗ Σ.Ε.Χ.

Οι ΣΕΧ θα οριοθετούνται με προειδοποιητικές λευκές σημαίες το πολύ 200m πριν την ακριβή θέση του σταθμού που οριοθετείται με κίτρινες σημαίες τοποθετημένες το πολύ 10m πριν το τραπέζι του κριτή. Οι σημαίες αυτές πρέπει να είναι απολύτως ορατές. Πρέπει επίσης να είναι διπλές, μια σε κάθε πλευρά της διαδρομής (δεξιά και αριστερά).

1.55 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΟΥΣ Σ.Ε.Χ.

Στην κίτρινη σημαία που θα είναι τοποθετημένη το πολύ 10m πριν από το τραπέζι του σταθμού πρέπει να τοποθετηθεί ένα συγχρονισμένο με το χρονόμετρο ρολόι. Σαν ώρα άφιξης στον ΣΕΧ θεωρείται η ώρα άφιξης στην κίτρινη σημαία. Κάθε αθλητής, πριν περάσει την κίτρινη σημαία που θα βρίσκεται το πολύ 10m πριν τη θέση του ΣΕΧ, πρέπει να μειώσει

ταχύτητα και να πλησιάσει το τραπέζι του Κριτή, να του παραδώσει ο ίδιος αμέσως το βιβλιάριο ποινών και στη συνέχεια να ελέγξει την ορθότητα της αναγραφής του χρόνου του, πριν συνεχίσει τη διαδρομή του. Απαγορεύεται να σταματήσει αθλητής μεταξύ της κίτρινης σημαίας και του τραπεζιού του Κριτή. Η για οποιοδήποτε λόγο παράβαση αυτού επιφέρει πρόσθετη ποινή 1' λεπτού (60 βαθμών). Επιτρέπεται η προ-άφιξη στο τέλος κάθε αγωνιστικής ημέρας χωρίς την επιβολή ποινής. Ο Οργανωτής υποχρεούται να τηρεί σε κάθε ΣΕΧ κατάσταση με τα νούμερα συμμετοχής και τους χρόνους όλων των αναβατών που πέρασαν από εκεί.

Σε περίπτωση αμφισβήτησης υπερισχύει η κατάσταση με τα ωράρια που συνέταξε και παρέδωσε ο υπεύθυνος κριτής ΣΕΧ.

1.55.1 PRE-FINISH

Στην είσοδο των paddocks της πρώτης μέρας (αφορά μόνο τους 2ήμερους αγώνες) πρέπει να υπάρχει ένας ΣΕΧ που ονομάζεται "PRE-FINISH" το οποίο ορίζεται με άσπρες σημαίες με ένα μαύρο «X» πάνω τους και κίτρινες σημαίες στο σημείο του ΣΕΧ. Στο ΣΕΧ αυτό, μεταξύ άσπρων σημαιών με το μαύρο «X» και κίτρινων σημαιών, δεν επιτρέπεται η εξωτερική βοήθεια. Μετά το Pre-Finisho οργανωτής δίνει στους αθλητές 15' λεπτά για να κάνουν στα paddocks, οποιεσδήποτε εργασίες επιθυμούν στη μοτοσυκλέτα τους, μέχρι να φτάσουν στον ΣΕΧ του τερματισμού της μέρας. Επιτρέπεται η εξωτερική βοήθεια από μηχανικούς, εκτός από τις αλλαγές των ελαστικών που πρέπει να τις κάνει ο αθλητής μόνος του. Μετά τον ΣΕΧ τερματισμού οι μοτοσυκλέτες μπαίνουν κατ' ευθείαν στο parc ferme.

Οποιοσδήποτε αλλαγές λιπαντικών / λιπάνσεις / ανεφοδιασμοί πρέπει να γίνονται με την μοτοσυκλέτα πάνω από ειδικό οικολογικό απορροφητικό τάπητα.

1.56 ΑΝΟΧΗ ΣΤΗΝ ΑΦΙΞΗ

Κάθε αθλητής για να μην χρεωθεί βαθμούς ποινής πρέπει να παρουσιαστεί στους ΣΕΧ στην προκαθορισμένη ώρα, τον ιδανικό χρόνο δηλαδή από τον προηγούμενο ΣΕΧ. Οποιαδήποτε αργοπορία ή προπορεία στην άφιξη στους ΣΕΧ χρεώνεται με βαθμούς ποινής.

Ο αθλητής θεωρείται ότι είναι στον ιδανικό του χρόνο εάν περάσει την κίτρινη σημαία του ΣΕΧ από τον χρόνο που ορίζεται ως ο ιδανικός του, έως το επόμενο ακέραιο λεπτό.

1.57 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΟΙΝΩΝ ΑΠΛΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Π.χ. Ιδανικός χρόνος 12:45

Ο αθλητής μπορεί να περάσει την κίτρινη σημαία από την στιγμή που το ρολόι θα γράψει 12h:45:00'' έως 12h:45:59''. Εάν το ρολόι έχει γράψει 12h46'00'' και πέρα θεωρείται ότι έχει αργοπορία (καπέλο) και χρεώνεται με 1' (60 βαθμούς) ποινή.

Νέα ώρα εκκίνησης από το συγκεκριμένο ΣΕΧ για τον επόμενο θεωρείται το 12h:46'

Εάν ο αθλητής εισέλθει στο ΣΕΧ νωρίτερα, δηλαδή πριν το ρολόι γράψει 12h:45':00'', για παράδειγμα 12h:44':57'' θεωρείται ότι έχει προπορεία και χρεώνεται με 1' (60 βαθμούς) ποινή.

Νέα ώρα εκκίνησης από το συγκεκριμένο ΣΕΧ για τον επόμενο θεωρείται το 12h:44'

1.57.1 Ποινές απλών διαδρομών

Κάθε τμήμα της διαδρομής του αγώνα που βρίσκεται μεταξύ δύο ΣΕΧ, αποτελεί μια δοκιμασία. Οι αθλητές που δεν τηρούν τον ιδανικό χρόνο της διαδρομής αυτής θα χρεώνονται με 1' (60 βαθμούς) ποινής για κάθε 1' λεπτό προάφιξης ή καθυστέρησής τους.

Η ώρα που θα σημειώνεται σε κάθε ΣΕΧ σαν ώρα άφιξης θα υπολογίζεται και σαν ώρα αναχώρησης από τον ΣΕΧ αυτόν προς τον επόμενο.

Οι ποινές στις απλές διαδρομές είναι ακέραια λεπτά (60 βαθμοί ποινής για κάθε λεπτό) και όχι υποδιαιρέσεις τους.

ΔΕΝ υπάρχει –και δεν χρεώνεται- προπορεία στο τελευταίο ΣΕΧ κάθε αγωνιστικής ημέρας, δηλαδή στο ΣΕΧ πριν το Parc- Ferme, ή από το PreFinish στο ParcFerme.

1.58 ΟΡΙΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ

Αθλητής που, μεταξύ δύο συνεχόμενων ΣΕΧ, καθυστερεί περισσότερο από 30' λεπτά από τον ιδανικό του χρόνο, είναι αυτομάτως εκτός αγώνα. Παρόλα αυτά, και με δική του ευθύνη, μπορεί να συνεχίσει τον αγώνα μέχρι την τελική απόφαση του αλυτάρχη.

Επίσης, ο αθλητής που συνολικά έχει αργοπορία πλέον των 30 λεπτών από τον ιδανικό του χρόνο άφιξης σε κάποιο ΣΕΧ, τίθεται αυτομάτως εκτός αγώνα.

1.59 ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΟΧΕΣ

Αν ένας αθλητής μπορέσει να πείσει το Συμβούλιο των Αγωνοδικών ότι καθυστέρησε για εξαιρετικούς λόγους, ανεξάρτητους από τη θέλησή του, όπως π.χ. για να παράσχει πρώτες βοήθειες σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος, τότε θα πάρει τον ιδανικό του χρόνο στην απλή διαδρομή. Η δικαιολογία ότι παρασύρθηκε από άλλον αθλητή με συνέπεια να χάσει τη διαδρομή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

1.60 ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Δ.)

Εκτός από την υποχρέωση παρουσίασης στους ΣΕΧ για αναγραφή του χρόνου τους οι

αθλητές υποχρεούνται να παρουσιάζονται και στους Σταθμούς Ελέγχου Διέλευσης για να βεβαιώνεται η διέλευσή τους από το συγκεκριμένο σημείο. Τα σημεία αυτά μπορούν να είναι γνωστά ή άγνωστα. Οι σταθμοί αυτοί θα σηματοδοτούνται από μια ή δύο μπλε σημαίες που θα βρίσκονται το πολύ 200m. πριν την ακριβή θέση του σταθμού. Ο Οργανωτής υποχρεούται να τηρεί σε κάθε ΣΕΔ κατάσταση με όλες τις μοτοσυκλέτες που πέρασαν από εκεί. Κάθε αθλητής που στο τέλος της αγωνιστικής ημέρας δεν παραδίνει το βιβλιάριο ποινών του ή το παραδίδει αλλά λείπει από αυτό κάποια αναγραφή χρόνου από ΣΕΧ ή κάποια σφράγιση από γνωστό ή άγνωστο ΣΕΔ θα τίθεται εκτός αγώνα.

1.61 ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

Κάθε αγωνιστική ημέρα θα διεξάγονται οι ειδικές δοκιμασίες που περιγράφονται στα επόμενα 3 άρθρα.

Στις δοκιμασίες αυτές η χρονομέτρηση θα γίνεται με ακρίβεια τουλάχιστον εκατοστού του δευτερολέπτου (0,01'), από πτυχιούχους Κριτές.

Ο τόπος, ο χρόνος και η περιγραφή των ειδικών δοκιμασιών πρέπει να κοινοποιούνται τουλάχιστον 24 ώρες πριν τη διεξαγωγή τους.

Κάθε μέρα πρέπει να γίνονται τουλάχιστον 5 ειδικές δοκιμασίες για Πανελλήνιους πρωταθληματικούς αγώνες ή τουλάχιστον 3 ειδικές για αγώνες Περιφερειακών Πρωταθλημάτων ή Κυπέλλων. Σε περίπτωση ακύρωσης τμήματος διαδρομής του αγώνα θα πρέπει να μετρήσουν τουλάχιστον 3 ειδικές διαδρομές για Πανελλήνιους Πρωταθληματικούς αγώνες.

Σε κάθε αγώνα το συνολικό μήκος των ειδικών διαδρομών δεν πρέπει να είναι λιγότερο από το 15% του συνόλου της διαδρομής του αγώνα ή το 10% του συνόλου της διαδρομής του αγώνα στην περίπτωση μείωσης της διαδρομής ή ακύρωσης τμήματός του.

Οι διαδρομές αυτές δεν επιτρέπεται να είναι μυστικές και τα στοιχεία τους πρέπει να γνωστοποιούνται και να μαρκάρονται 24 ώρες πριν από τον αγώνα.

Οι αθλητές μπορούν, εάν θέλουν, να τις επισκεφθούν βαδίζοντας.

Η ποινή για δοκιμή με οποιοδήποτε τροχοφόρο (Ποδήλατο, μοτοσυκλέτα, αυτοκίνητο ή οτιδήποτε άλλο) είναι ο αποκλεισμός.

Η σχεδίαση της δοκιμασίας πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην επιτρέπει να αναπτυχθεί Μ.Ω.Τ. πάνω από 50 χλμ/ώρα.

Ο τερματισμός θα γίνεται με φόρα (flying) και ο αναβάτης αφού περάσει τη γραμμή τερματισμού της δεν επιτρέπεται να σταματήσει πριν τη γραμμή των 30 μ, για λόγους ασφαλείας. Μπορεί να σταματήσει μετά από αυτήν για ενημέρωση από τους μηχανικούς του ή για να ετοιμαστεί για την συνέχεια της διαδρομής. Κατόπινθα συνεχίζει τη διαδρομή του προς τον επόμενο ΣΕΧ.

Μετά τον τερματισμό, υπάρχει οριοθετημένη διαδρομή 30 μέτρων, μέσα στην οποία ο αγωνιζόμενος απαγορεύεται να σταματήσει για λόγους ασφαλείας,

Η χρονομέτρηση που θα γίνεται τουλάχιστον σε εκατοστά (1/100) του δευτερολέπτου μπορεί εναλλακτικά να μετατρέπεται σε βαθμούς. 1/100 δευτ. = 1/100 βαθμών.

Οι ειδικές διαδρομές αυτές συνίσταται να μην γίνονται σε περιοχές προπόνηση όπου υπάρχουν σαφή ίχνη και πατήματα ή σε προϋπάρχουσες προπονητικές πίστες που μπορεί να επιφέρουν οδηγικό πλεονέκτημα σε τοπικούς αθλητές. Εάν, παρόλα αυτά, η οργανωτική

επιτροπή αποφασίζει να χρησιμοποιήσει μια τέτοια περιοχή για ειδική διαδρομή:

\$1- Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι αυτούσια μια πίστα motocross

\$1- Θα πρέπει να έχει την έγκριση της Επιτροπής Enduro της AMOTOE

\$1- Μπορεί να γίνει αναγνωριστικό πέρασμα στην πρώτη διέλευση χωρίς χρονομέτρηση, μετά από απόφαση αγωνοδίκων.

Κάθε παράκαμψη κομματιού / κόψιμο διαδρομής στην ειδική διαδρομή μπορεί να επιφέρει ποινή ίση με το χρόνο του τελευταίου αναβάτη στην συγκεκριμένη ειδική διαδρομή.

Εάν το παράπτωμα επαναληφθεί από τον ίδιο αναβάτη, η ποινή είναι αποκλεισμός.

Σε περίπτωση που ο αθλητής κόψει κορδέλα, ακούσια ή εκούσια, είναι υποχρεωμένος να επανέλθει στην ειδική διαδρομή από το ίδιο σημείο όπου έκοψε την κορδέλα, και όχι από κάποιο μεταγενέστερο για λόγους ευκολίας, εκτός εάν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας. Εάν ξαναμπει στην διαδρομή από μεταγενέστερο πλέον κοντινό σημείο, αυτό θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο που να καταστεί σαφές ότι δεν γλίτωσε χρόνο από αυτή την παράκαμψη

Εάν δεν επανέλθει από το ίδιο σημείο, μπορεί να δεχτεί ποινή χρόνου από 1' λεπτό έως τον χρόνο του τελευταίου αναβάτη στην συγκεκριμένη ειδική διαδρομή.

Εάν το παράπτωμα επαναληφθεί από τον ίδιο αναβάτη, η ποινή είναι αποκλεισμός.

1.61.1 Κλειστές Ειδικές διαδρομές τύπου cross (crossTest)

Πρέπει να γίνεται τουλάχιστον 1 ειδική διαδρομή τύπου Cross σε κάθε γύρο, σε κλειστή διαδρομή, που μπορεί να είναι ή όχι η ίδια κάθε φορά, με μήκος από 2 ως 4 χλμ, χωρίς πολλές δυσκολίες ή επικίνδυνα σημεία, ειδικά προετοιμασμένες και οριοθετημένες. Μεταξύ της διαδρομής αυτής και των θεατών ή κάποιου φυσικού εμποδίου πρέπει να υπάρχει απόσταση ασφάλειας τουλάχιστον 1 μέτρο. Συνιστάται να υπάρχουν φυσικά άλματα ή εμπόδια, ενώ εάν υπάρχουν τεχνητά θα πρέπει να είναι ήπια και ασφαλή. Το πλάτος της διαδρομής θα πρέπει να είναι (μεταξύ 4 και 8 μέτρων) για να επιτρέπεται η προσπέραση.

1.61.2 ειδικές δοκιμασίες τύπου ENDURO (Endurotest)

Κάθε αγωνιστική ημέρα πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον 1 ειδική διαδρομή τύπου Enduro σε κάθε γύρο. Οι δοκιμασίες αυτές μπορούν να είναι crosscountry, endurotest, χωμάτινες αναβάσεις, με φυσικές δυσκολίες και δεν πρέπει να είναι επικίνδυνες.

Σε περίπτωση που η συγκεκριμένη ειδική είναι μεγάλη σε μήκος, και κρύβει ιδιαίτερα περάσματα που μπορεί να κριθούν επικίνδυνα, η οργανωτική επιτροπή μπορεί να ορίσει ώστε οι αθλητές να μην χρονομετρούνται στην πρώτη προσπάθεια αλλά στην / στις

επόμενη (ες) ώστε να έχουν την δυνατότητα να δουν (αναγνωρίσουν) την διαδρομή αυτή. Η εκκίνηση θα δίνεται από στάση με τον κινητήρα σε λειτουργία.

Το μήκος αυτών των δοκιμασιών πρέπει να είναι από 4 έως 10 χιλ. Η διάρκεια θα είναι μεταξύ 6 και 12 λεπτών.

Οι δοκιμασίες του άρθρου αυτού πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να έχει πρόσβαση ένα αυτοκίνητο με κίνηση στους 4 τροχούς (4x4), έστω και περιφερειακά από κοντινούς παράδρομους, σε περίπτωση ανάγκης.

1.61.3 Ειδικές διαδρομές τύπου SPECIAL TEST (Extreme Test)

Ο οργανωτής, αν το επιθυμεί, μπορεί να συμπεριλάβει στον αγώνα του ειδική διαδρομή σε κλειστή διαδρομή, που πρέπει να είναι η ίδια κάθε φορά, με μήκος από 1 ως 2 χλμ, με αρκετές φυσικές ή τεχνητές δυσκολίες, κορμούς, λάστιχα, άλματα, αναβάσεις, βράχια, trial περάσματα, νερόλακκους, κτλ. ειδικά προετοιμασμένες και οριοθετημένες. Μεταξύ της διαδρομής αυτής και των θεατών ή κάποιου φυσικού εμποδίου πρέπει να υπάρχει απόσταση ασφάλειας τουλάχιστον 1 μ. Η διαδρομή αυτή θα πρέπει να είναι βατή από την πλειοψηφία των αναβατών, ενώ σε περίπτωση πιθανού κολλήματος σε τυχούσα δυσκολία θα πρέπει να υπάρχει εναλλακτικό πέρασμα για 2^η μοτοσυκλέτα ή / και εναλλακτική –πιο εύκολη– διαδρομή μεγαλύτερη σε μήκος – χρόνο.

Η Μ.Ω.Τ δεν επιτρέπεται να είναι πάνω από 30 χλμ/ώρα Η δοκιμή δεν πρέπει να διαρκεί περισσότερο από 3 λεπτά.

1.61.4 Κατάταξη

Η κατάταξη των ειδικών δοκιμασιών κατά κλάσεις γίνεται βάσει των επιτευχθέντων χρόνων ή αφού αυτοί μετατραπούν σε βαθμούς ποινής. (τα δευτερόλεπτα = βαθμοί ποινής).

1.62 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΑΣΙΩΝ

Μεταξύ του προηγούμενου ΣΕΧ και της αφετηρίας μιας ειδικής δοκιμασίας προτείνεται να μεσολαβεί απόσταση το πολύ 1 χλμ. εξαιρουμένου του άρθρου 1.61.2.

Η αφετηρία και ο τερματισμός των ειδικών δοκιμασιών πρέπει να σηματοδοτούνται με αντίστοιχα πανό και με λευκές γραμμές ή σημαίες στο έδαφος, ακριβώς στις αντίστοιχες θέσεις η δε διαδρομή να σηματοδοτείται σαφώς σύμφωνα με το άρθρο 1.42.2.

Η χρονομέτρηση στις δοκιμασίες αυτές γίνεται από πτυχιούχους Κριτές, αρχίζει από τη γραμμή αφετηρίας και λήγει στη γραμμή τερματισμού.

Κάθε αθλητής, αφού περάσει τη γραμμή τερματισμού, πρέπει να συνεχίσει προς τον επόμενο ΣΕΧ χωρίς να σταματήσει.

Ο χρόνος πραγματοποίησης της δοκιμασίας θα αναγράφεται όταν ο αθλητής περάσει τη γραμμή τερματισμού.

1.63 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Κατά τον Τελικό Τεχνικό Έλεγχο ή μέσα σε μισή ώρα από τη λήξη του, μπορούν να ελεγχθούν όσες μοτοσυκλέτες κρίνει ο Οργανωτής.

Αν κατά τον έλεγχο αυτόν βρεθεί μοτοσυκλέτα που ο κυβισμός της ξεπερνά τα όρια της κλάσης στην οποία είχε δηλωθεί ο αθλητής $\pm 3\%$ της τίθεται εκτός αγώνα.

Ο αθλητής ή ο μηχανικός του έχει την ευθύνη λυσιμματος του κινητήρα, ενώ τα έξοδα / κόστος ανταλλακτικών βαρύνουν τον αθλητή.

1.64 ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΠΟΙΝΩΝ

1.64.1 Επιβολή Βαθμών Ποινής (σε πρωτα λεπτα ή δευτερολεπτα – 1’=60 βαθμοι ποινης)

\$1· Άρθρο 1.33.7 Κινητήρας σε λειτουργία στον χώρο εκκίνησης πριν δοθεί το σήμα εκκίνησης 1’

\$1· Άρθρο 1.36.3 Μη πέρασμα της γραμμής των 20m σε 1' λεπτό από το σήμα εκκίνησης
10"

\$1· Άρθρο 1.36.2 Για κάθε λεπτό καθυστέρησης στην αφετηρία κάθε αγωνιστικής
ημέρας 1'

\$1· Άρθρο 1.55 Για κάθε σταμάτημα μεταξύ κίτρινης σημαίας και του τραπεζιού του
κριτή 1'

\$1· Άρθρο 1.57 Καθυστέρηση ή προ-άφιξη σε ΣΕΧ, για κάθε συμπληρωμένο λεπτό
1'

\$1· Άρθρο 1.61 Ειδικές δοκιμασίες

\$1· Άρθρο 1.61.1 Ειδική δοκιμασία πίστας, για κάθε 1/100" ή 1/100 β.π ή
0,01"

\$1· Άρθρο 062.61.2 Άλλες ειδικές δοκιμασίες, για κάθε 1/100" ή 1/100 β.π ή
0,01"

1.64.2 Ποινή αποκλεισμού

Κάθε παράβαση άρθρου από τα παρακάτω επιφέρει την ποινή του αποκλεισμού του αναβάτη από τον αγώνα:

\$1· Άρθρο 1.23.2 Υπέρβαση ορίου στάθμης θορύβου

\$1· Άρθρο 1.23.5 Παραλαβή ανταλλακτικών εκτός του χώρου επισκευών ή εκτός των περιοχών μεταξύ της λευκής και της κίτρινης σημαίας

\$1· Άρθρο 1.23/24 Απώλεια ή αντικατάσταση μαρκαρίσματος μοτοσυκλέτας

\$1· Άρθρο 1.33.3 Επισκευή στον χώρο εκκίνησης πριν δοθεί το σήμα εκκίνησης

\$1· Άρθρο 1.33.7 Κινητήρας σε λειτουργία στον χώρο επισκευών

\$1· Άρθρο 1.37.3 Ανεφοδιασμός εκτός των περιγραφόμενων θέσεων ή/και μεταφορά καυσίμων εκτός της δεξαμενής (reservoir).

\$1· Άρθρο 1.32/35 Αντιαθλητική συμπεριφορά στον χώρο του parc-ferme

\$1· Άρθρο 1.32 Κινητήρας σε λειτουργία στον χώρο του parc-ferme

\$1· Άρθρο 1.32.3 Είσοδος στο parc-ferme με τον κινητήρα σε λειτουργία, ανεφοδιασμός ή επισκευές μεταξύ ΣΕΧ και parc-ferme

- \$1· Άρθρο 1.32.5 Κάπνισμα στο parc-ferme

- \$1· Άρθρο 1.33.2 Κάπνισμα στον χώρο επισκευών

- \$1· Άρθρο 1.36.2 Καθυστέρηση στην εκκίνηση μεγαλύτερη από 30' λεπτά

- \$1· Άρθρο 1.37.6 Κινητήρας σε λειτουργία κατά τον ανεφοδιασμό

- \$1· Άρθρο 1.38 Κίνησης της μοτοσυκλέτας από εξωτερική προωστήριο δύναμη (Σπρώξιμο από τρίτο άτομο πλην του αθλητή)

- \$1· Άρθρο 1.39 Εξωτερική βοήθεια σε χώρους πλην των προβλεπόμενων

- \$1· Άρθρο 1.40 Συνοδεία του αθλητή από τρίτους και μη επιτρεπόμενη υποστήριξη

- \$1· Άρθρο 1.41 Συνοδεία αθλητή από εγκαταλείψαντα αθλητή

- \$1· Άρθρο 1.42 Μη τήρηση ή εγκατάλειψη της διαδρομής του αγώνα, κίνηση σε αυτήν με ανάποδη φορά.

- \$1· Άρθρο 1.43 Παράβαση άρθρου του Κ.Ο.Κ.

- \$1· Άρθρο 1.53 Παραχάραξη ή πλαστογράφηση Βιβλιάριου Ποινών, ή χρήση Βιβλιάριου άλλου αθλητή

\$1· Άρθρο 1.53.5 Μη διέλευση από έναν Σ.Ε.Χ.

\$1· Άρθρο 1.58 Αφιξη σε Σ.Ε.Χ. με καθυστέρηση μεγαλύτερη από 30' λεπτά από τον ιδανικό χρόνο άφιξης του συγκεκριμένου αθλητή σε αυτό

\$1· Άρθρο 1.58 Υπέρβαση των 30' λεπτών από ΣΕΧ σε ΣΕΧ

\$1· Άρθρο 1.60 Μη διέλευση από έναν Σ.Ε.Δ.

\$1· Άρθρο 1.61 Δοκιμές σε διαδρομή ειδικής δοκιμασίας

\$1· Άρθρο 1.63 Κυλινδρισμός διαφορετικός από τον δηλωθέντα $\pm 3\%$

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

1.71 ΑΠΟΔΟΧΗ ΕΙΔΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Κάθε αθλητής υπογράφοντας τη δήλωση συμμετοχής του αποδέχεται τον Ειδικό Κανονισμό του αγώνα.

1.72 ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

Κάθε αθλητής που επιθυμεί να πάρει εξηγήσεις για την τελική κατάταξη κάθε αγωνιστικής ημέρας δικαιούται να υποβάλει προς τον Αλυτάρχη γραπτή αίτηση μέσα στις προθεσμίες των άρθρων 1.73.1, 1.73.2 και 1.73.3.

1.73 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

Οι ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στον Αλυτάρχη, τον Βοηθό του ή τον Γραμματέα του αγώνα, προσωπικά από τον αθλητή.

Καμία ένσταση δεν θα γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το αντίστοιχο παράβολο που αναφέρεται στην αντίστοιχη εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ.

Αν η ένσταση απορριφθεί το παράβολό της εκπίπτει υπέρ της ΑΜΟΤΟΕ στην οποία αποδίδεται μέσα σε 48 ώρες, ενώ αν γίνει δεκτή, το παράβολο επιστρέφεται αμέσως στον ενιστάμενο.

Αν για τον έλεγχο μοτοσυκλέτας μετά από ένσταση δημιουργούνται έξοδα ο ενιστάμενος μαζί με το παραπάνω παράβολο ένστασης πρέπει να καταβάλει και το εφ' άπαξ ποσό του τεχνικού ελέγχου.

Σαν έξοδα τεχνικού ελέγχου θεωρούνται και τα έξοδα ενδεχόμενης μεταφοράς. Αν για να προχωρήσει ο έλεγχος χρειάζονται και επί πλέον χρήματα θα πρέπει ο ενιστάμενος να καταθέσει και αυτά πριν προχωρήσει ο έλεγχος. Το επί πλέον αυτό ποσό καθορίζεται από τους Αγωνοδίκες.

Αν η ένσταση γίνει δεκτή επιστρέφεται στον ενιστάμενο όλο το ποσό του τεχνικού ελέγχου που κατέθεσε ενώ τα έξοδα καλύπτει ο αθλητής στον οποίο έγινε η ένσταση.

Ο αθλητής ή ο μηχανικός του έχει την ευθύνη λυσίματος του κινητήρα, ενώ τα έξοδα / κόστος ανταλλακτικών βαρύνει τον ενιστάμενο ή τον αθλητή, ανάλογα με το ποιος δικαιώνεται.

Αν η ένσταση απορριφθεί αλλά δεν έχει ξοδευθεί όλο το ποσό που κατέθεσε ο ενιστάμενος τότε του επιστρέφεται το τμήμα του ποσού που δεν χρειάστηκε για τον έλεγχο.

Οι προθεσμίες υποβολής ενστάσεων είναι αυτές που αναφέρονται στα 2 επόμενα άρθρα.

1.73.1 Ενστάσεις κατά μοτοσυκλέτας

Οι ενστάσεις που αφορούν μοτοσυκλέτα ή/και αθλητή πρέπει να κατατίθενται μέσα σε μισή ώρα (30') από τον τερματισμό του τελευταίου αθλητή της κατηγορίας του ενιστάμενου για κάθε αγωνιστική ημέρα.

Αν η ένσταση αφορά διήμερο αγώνα η εξέτασή της –κι έπειτα από την κρίση των τεχνικών εφόρων- μπορεί να γίνει την δεύτερη μέρα.

1.73.2 Ενστάσεις κατά των αποτελεσμάτων

Αν η ένσταση αφορά τα αποτελέσματα της πρώτης αγωνιστικής ημέρας διήμερου αγώνα πρέπει να κατατεθεί μέσα σε 24 ώρες από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων και πάντως όχι αργότερα από 30' λεπτά μετά από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων της δεύτερης μέρας.

Αν η ένσταση αφορά τα αποτελέσματα της δεύτερης αγωνιστικής ημέρας διήμερου αγώνα ή τα αποτελέσματα μονοήμερου αγώνα πρέπει να κατατεθεί μέσα σε 30' λεπτά από την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων.

Ένσταση μπορεί επίσης να υποβληθεί μέσα σε 30' λεπτά από τη στιγμή που ο αθλητής λάβει γραπτή απάντηση από τους αγωνοδίκες σε αίτημα που έγινε σύμφωνα με το άρθρο 1.72.

1.73.3 Εφέσεις

Σε περίπτωση απόρριψης ένστασης από το Συμβούλιο των Αγωνοδικών ο ενιστάμενος έχει το δικαίωμα υποβολής έφεσης, μέσα σε 30' λεπτά από την ανακοίνωση της απορριπτικής απόφασης για την ένστασή του. Η έφεση αυτή πρέπει να παραδίδεται εγγράφως στην Γραμματεία του Αγώνα από τον ίδιο τον αθλητή και να συνοδεύεται από το παράβολο έφεσης. Εναλλακτικά ο αθλητής μπορεί να υποβάλει πρόθεση έφεσης στη Γραμματεία του αγώνα εγγράφως και εν συνεχεία, εντός 3 εργάσιμων ημερών πρέπει να υποβάλει την έφεση η οποία θα συνοδεύεται από το αντίστοιχο παράβολο στην ΑΜΟΤΟΕ.

1.74 ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΑΡΑΒΟΛΩΝ

Ο Οργανωτής υποχρεούται να αποδώσει στην ΑΜΟΤΟΕ μέσα σε 24 ώρες πλήρη και λεπτομερή λογαριασμό των παράβολων ένστασης και έφεσης που εισέπραξε καθώς και τα αντίστοιχα ποσά των απορριφθέντων ενστάσεων.

1.75 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

Το Συμβούλιο των Αγωνοδικών είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει τον παρόντα Γενικό Κανονισμό καθώς και τον Ειδικό Κανονισμό κάποιου αγώνα σε περίπτωση ασάφειάς τους. Σε δεύτερο βαθμό το ζήτημα θα επιληφθεί η αρμόδια Πειθαρχική Επιτροπή της ΑΜΟΤΟΕ.

Το Συμβούλιο των Αγωνοδικών μπορεί επίσης να αποφασίζει για οποιοδήποτε θέμα δεν προβλέπεται από τον παρόντα ή/και τον Ειδικό Κανονισμό.

1.76 ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Πλήρη και ακριβή αποτελέσματα πρέπει να ανακοινώνονται στο τέλος κάθε αγωνιστικής ημέρας, όσο το δυνατόν ταχύτερα και σε κάθε περίπτωση, το αργότερο μέσα σε 1 ώρα από τον τερματισμό και του τελευταίου αθλητή.