



**ΑΘΛΗΤΙΚΗ.ΜΟΤ.Ο.Ε.
ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΓΩΝΩΝ DRAGSTER**

ΕΚΔΟΣΗ: 3
1/1/2025

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΡΘΡΟ 1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΓΩΝΑ	4
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	4
1.2 ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ.....	4
1.3 ΚΛΑΣΕΙΣ (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ).....	4
1.4 ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΑΓΩΝΕΣ.	4
ΑΡΘΡΟ 2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	4
2.1 ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	4
2.2 ΗΛΙΚΙΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΝΤΩΝ.....	5
2.3 ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ.....	5
2.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	5
2.5 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ	5
ΑΡΘΡΟ 3. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ – ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	5
3.1 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ.....	5
3.2 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	5
3.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ	5
ΑΡΘΡΟ 4. ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ	6
ΑΡΘΡΟ 5. ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	6
5.1 ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ	6
5.2 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	6
5.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ	6
5.4 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ	6
5.5 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ.....	6
ΑΡΘΡΟ 6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ	6
ΑΡΘΡΟ 7. ΠΡΟΚΡΙΣΗ	8
ΑΡΘΡΟ 8. ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ.....	8
ΑΡΘΡΟ 9. ΣΧΑΡΕΣ.....	9
ΑΡΘΡΟ 10. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	9
10.1 ΣΕΙΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	9
10.2 ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ.....	9
10.3 ΣΧΑΡΕΣ.....	9
10.4 ΕΓΓΥΡΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	9
10.5 ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ	9
10.6 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ – ΚΟΚΚΙΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ - ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ	9
10.7 ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ.....	10
10.8 ΜΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ.....	10

ΑΡΘΡΟ 11. BURN OUT (Ζέσταμα ελαστικών)	10
ΑΡΘΡΟ 12. ΓΡΑΜΜΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ	10
ΑΡΘΡΟ 13. ΣΤΗΣΙΜΟ	11
13.1 ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΠΛΕ ΓΡΑΜΜΗ	11
13.2 ΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ	11
13.3 ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΙΑ	11
13.4 STAGE – PRE-STAGE	11
ΑΡΘΡΟ 14. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ, ΠΑΥΣΗ, ΑΠΟΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗ	11
14.1 ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ.....	11
14.2 PARK-FERME	11
14.3 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	11
14.4 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ – ΚΑΝΟΝΕΣ	11
14.5 BURN OUT	12
14.6 ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ	12
14.7 ΑΛΛΑΓΗ ΛΩΡΙΔΑΣ.....	12
14.8 ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΗ - ΚΡΙΤΗΣ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ.....	12
ΑΡΘΡΟ 15. ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)	12
ΑΡΘΡΟ 16. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	12
ΑΡΘΡΟ 17. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΦΕΣΕΙΣ	12
17.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ	12
17.2 ΚΑΘ’ ΟΥ Η ΕΝΣΤΑΣΗ.....	13
17.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ – ΕΞΟΔΑ & ΔΑΠΑΝΕΣ	13
17.5 ΕΠΙΜΟΙΡΑΣΜΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ	13
17.6 ΕΦΕΣΗ	13
ΑΡΘΡΟ 18. ΚΑΤΑΤΑΞΗ.....	13
ΑΡΘΡΟ 19. ΡΕΚΟΡ	13
ΑΡΘΡΟ 20. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	14
ΑΡΘΡΟ 21. ΑΠΟΝΟΜΗ - ΕΠΑΘΛΑ	14
ΑΡΘΡΟ 22. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	14
ΑΡΘΡΟ 23. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	14
ΑΡΘΡΟ 24. ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ	15
24.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	15
24.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	15
24.3 ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ	15
24.4 ΙΑΤΡΟΣ ΑΓΩΝΑ.....	16
ΑΡΘΡΟ 25. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	16

ΑΡΘΡΟ 1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΓΩΝΑ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο αγώνας dragster είναι αγώνας δύο μοτοσικλετών που ανταγωνίζονται μεταξύ τους από στάση σε ευθεία διαδρομή όπου η απόσταση είναι είτε ¼ του μιλίου (402,336 μέτρα) είτε 1.8 του μιλίου (201,168 μέτρα).

Αυτοί οι διαγωνισμοί εκκινούν μέσω μιας ηλεκτρονικής συσκευής που συχνά αποκαλείται «Christmas Tree».

Με την εκκίνηση από την γραμμή αφετηρίας, κάθε αθλητής ενεργοποιεί ένα χρονόμετρο μέσω δέσμης φωτοκύτταρων, το οποίο με τη σειρά του σταματάει όταν η μοτοσικλέτα περάσει την γραμμή τερματισμού. Νικητής του αγώνα θεωρείται η μοτοσικλέτα που περνάει πρώτη την γραμμή τερματισμού.

1.2 ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΕΣ

Γίνονται δεκτές μοτοσικλέτες δίτροχες όπως ορίζει ο τεχνικός κανονισμός dragster.

1.3 ΚΛΑΣΕΙΣ (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ)

Μια αγωνιστική διοργάνωση dragster περιλαμβάνει αγώνες για δίτροχες μοτοσικλέτες για μία ή περισσότερες κλάσεις αυτών. Οι κλάσεις περιγράφονται αναλυτικά στον τεχνικό κανονισμό και στην προκήρυξη dragster. Ενώ αυτές που περιλαμβάνονται σε κάθε αγώνα πρέπει να αναφέρονται συγκεκριμένα στον ειδικό κανονισμό του αγώνα

1.4 ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΑΓΩΝΕΣ.

Σε έναν αγώνα του πανελληνίου πρωταθλήματος το πρόγραμμα μπορεί να περιλαμβάνει και άλλους επιπλέον αγώνες.

ΑΡΘΡΟ 2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

2.1 ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

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

Δεν επιτρέπεται στα Πανελλήνια Πρωταθλήματα της ΑΜΟΤΟΕ, η συμμετοχή αθλητή που το σωματείο του δεν διαθέτει Ειδική Αθλητική Αναγνώριση από την ΓΓΑ. (2725/99) και δεν είναι εγγεγραμμένο στο e-kouros.gr.

Οι αθλητές υποχρεούνται σε έκδοση ή ανανέωση Δελτίου Αθλητικής ιδιότητας για το τρέχον έτος, της Κάρτας Υγείας αθλητή σε ισχύ για το τρέχον έτος, την οποία οφείλουν να επιδεικνύουν στην Γραμματεία του αγώνα.

Κάθε οδηγός μπορεί να συμμετέχει στον αγώνα σε 2 διαφορετικές κατηγορίες το πολύ, αρκεί η μοτοσικλέτα του να είναι πάντα σύμφωνη με τις προδιαγραφές της κάθε κατηγορίας που συμμετέχει. **Κάθε μοτοσικλέτα συμμετέχει μόνο σε μία κατηγορία.**

Ο ίδιος οδηγός δεν μπορεί να συμμετέχει 2 φορές σε μία κατηγορία έστω και με διαφορετική μοτοσικλέτα. Η ίδια μοτοσικλέτα δεν μπορεί να συμμετέχει 2 φορές στην ίδια κατηγορία έστω και με διαφορετικό οδηγό.

2.2 ΗΛΙΚΙΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΝΤΩΝ.

Στους αγώνες Dragster συμμετέχουν αθλητές σε κατηγορίες όπως αναφέρονται στην εκάστοτε προκήρυξη, ενώ όσον αφορά τις ηλικιακές κατηγορίες μπορούν να συμμετέχουν νεαροί αθλητές από 8 έως 15 ετών σε Ειδική κατηγορία. Δεν προβλέπεται κατηγορία βετεράνων αθλητών.

2.3 ΠΑΡΑΒΟΛΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται στην προκήρυξη της ΑΜΟΤΟΕ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΑΜΟΤΟΕ. Η δήλωση συμμετοχής δεν γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής και τον αριθμό δελτίου αθλητή της ΑΜΟΤΟΕ

2.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στο παράβολο συμμετοχής περιλαμβάνεται και η ασφάλιση του αθλητή που καλύπτει αστική ευθύνη προς τρίτους. Η ασφάλιση αυτή ισχύει σε όλη τη διάρκεια του αγώνα από τη στιγμή της εκκίνησής τους και παύει να ισχύει με τη λήξη της προθεσμίας υποβολής ένστασης ή διαφορετικά από τη στιγμή εγκατάλειψης του αγώνα ή του αποκλεισμού από αυτόν.

2.5 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΑΡΑΒΟΛΟΥ

Τα παράβολα συμμετοχής επιστρέφονται στις εξής περιπτώσεις:

- α. Εάν η δήλωση συμμετοχής δεν γίνει αιτιολογημένα δεκτή.
- β. Εάν ο αγώνας ματαιωθεί.

ΑΡΘΡΟ 3. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ – ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

3.1 ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Η σειρά εκκίνησης των αθλητών, των μοτοσικλετών και των κατηγοριών ορίζεται από τον οργανωτή.

3.2 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Οι αριθμοί συμμετοχής είναι τετραψήφιοι. Τα πρώτα δύο ψηφία ορίζουν την κατηγορία της συμμετοχής και τα δύο επόμενα καθορίζουν τον αριθμό συμμετοχής. Οι 10 πρώτοι αριθμοί κάθε κατηγορίας (π.χ. SS01 – SS10) δίδονται από την ΑΜΟΤΟΕ με βάση την κατάταξη της προηγούμενης χρονιάς.

Οι αριθμοί για τις κατηγορίες καθορίζονται αναλυτικά στην προκήρυξη dragster.

Οι αριθμοί συμμετοχής θα πρέπει να είναι σωστά τοποθετημένοι κατά τον τεχνικό έλεγχο αλλά και κατά την διάρκεια του αγώνα. Δεν θα δοθεί εκκίνηση σε οποιαδήποτε μοτοσικλέτα η οποία δεν θα είναι σωστά τοποθετημένος ο αριθμός συμμετοχής.

Οι αριθμοί συμμετοχής δεν δίνονται από την οργάνωση, ο κάθε αθλητής είναι υπεύθυνος για τον αριθμό συμμετοχής του.

3.3 ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

Ο έλεγχος εξακρίβωσης που πραγματοποιείται πριν την εκκίνηση θα είναι γενικής μορφής και θα αφορά έλεγχο αγωνιστικών δελτίων, αδειών οδήγησης, ορατή συμφωνία της μοτοσικλέτας με την κατηγορία που έχει δηλωθεί, κύρια όργανα ασφαλείας κλπ.

Ο αθλητής οφείλει να διατηρεί σε όλη τη διάρκεια του αγώνα την μοτοσικλέτα του σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζουν οι Τεχνικοί Κανονισμοί για μοτοσικλέτες Dragster, οι εγκύκλιοι της

ΑΜΟΤΟΕ και ο Γενικός Κανονισμός. Κάθε παρέκκλιση που έχει διαφύγει από την προσοχή του τεχνικού εφόρου δεν σημαίνει ότι γίνεται δεκτή. Ο αθλητής φέρει ακέραιη την ευθύνη.

ΑΡΘΡΟ 4. ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

Επιτρέπεται στους αθλητές να τοποθετούν ελεύθερα πάνω στα οχήματά τους οποιαδήποτε διαφήμιση με τους παρακάτω όρους:

- α). Να μην αντιβαίνει το περιεχόμενο τους Νόμους του Ελληνικού Κράτους και τις διατάξεις του Αθλητικού Νόμου 2725/1999 όπως αυτός ισχύει.
- β). Να μην προσβάλουν τα χρηστά ήθη και έθιμα.
- γ). Να μην καλύπτουν τις θέσεις που προορίζονται για τον αριθμό συμμετοχής.
- δ). Να μην εμποδίζουν την ορατότητα του οδηγού.
- ε). Να μην είναι πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.
- στ). Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα διαφήμισης του χορηγού του αγώνα στους αριθμούς συμμετοχής.

Δεν θα επιτραπεί η εκκίνηση σε όχημα που δεν θα είναι σύμφωνο με τα παραπάνω.

ΑΡΘΡΟ 5. ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

5.1 ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ

Δεν θα δοθεί εκκίνηση για τον αγώνα σε όχημα που δεν θα είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του Τεχνικού Κανονισμού DRAGSTER και τις εγκυκλίους της ΑΜΟΤΟΕ.

5.2 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Όλοι οι οδηγοί πρέπει να φορούν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα εγκεκριμένη φόρμα, γάντια και κράνος με αγωνιστικό κούμπωμα.

5.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ

Απαγορεύεται στους αθλητές με ποινή αποκλεισμού:

- α). Να κατευθύνουν για οποιοδήποτε λόγο το όχημά τους αντίθετα με τη φορά του αγώνα χωρίς εντολή του κριτή.
- β). Το σπρώξιμο του οχήματος από το ίδιο τον οδηγό ή από τρίτο για οποιοδήποτε λόγο μετά την εκκίνηση, καθώς και το ξάπλωμα (ψαράκι) πάνω στην μοτοσικλέτα.
- γ). Η δοκιμή σε οποιοδήποτε χώρο με αγωνιστική μοτοσικλέτα ή οποιαδήποτε άλλη μοτοσικλέτα.

5.4 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

Κάθε ομάδα υποχρεούται να έχει τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα 6 κιλών στον χώρο της.

5.5 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Η παρουσία των αθλητών είναι υποχρεωτική στην ενημέρωση του αγώνα πριν την εκκίνηση του(briefing)

ΑΡΘΡΟ 6. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Το σύστημα χρονομέτρησης αγώνων dragster πρέπει να είναι εξολοκλήρου ηλεκτρονικό σύστημα. Πρέπει να μετράει τον χρόνο για δύο διαδρομές. Η ακρίβειά του σε χρόνο πρέπει να είναι

τουλάχιστον του ενός χιλιοστού του δευτερολέπτου (0,001 δευτερόλεπτο) και σε ταχύτητα οχήματος, του ενός εκατοστού του χιλιομέτρου ανά ώρα (0,01km/h). Ένα πλήρες σύστημα φώτων (Christmas tree) με τουλάχιστον μία (1) λυχνία για ένδειξη πριν την γραμμή εκκίνησης (pre stage), μία(1) λυχνία για την γραμμή εκκίνησης (stage), τρεις (3) κίτρινες η πορτοκαλί, μία (1) πράσινη και μία (1) κόκκινη λυχνία, για κάθε διαδρομή.

Θα πρέπει να υπάρχουν φωτοκύτταρα: στην εκκίνηση, στα 18, στα 100,584, στα 201,168, στα 301,752 και στα 402,336 μέτρα, καθώς και για τον υπολογισμό ταχύτητας του οχήματος πριν τα 201,168 και τα 402,336 μέτρα σε απόσταση που μπορεί να καθορίζεται από το συγκεκριμένο σύστημα χρονομέτρησης που χρησιμοποιείται. Όλα αυτά για κάθε διαδρομή χωριστά.

Στην εκκίνηση θα πρέπει να υπάρχουν φωτοκύτταρα για :

1) Την ένδειξη πριν την γραμμή εκκίνησης (pre stage beam) σε απόσταση από 10 έως 20 εκατοστά από την γραμμή εκκίνησης και το άναμμα των αντίστοιχων λυχνιών (pre stage) στο φανάρι (Christmas tree). Ο ρόλος αυτών των φωτοκυττάρων είναι η προειδοποίηση του αθλητή ότι πλησιάζει την γραμμή εκκίνησης.

2) Την ένδειξη της γραμμής εκκίνησης (stage beam) και το άναμμα των αντίστοιχων λυχνιών (stage) στο φανάρι (Christmas tree). Ο ρόλος αυτών των φωτοκυττάρων είναι ότι το όχημα βρίσκεται στην γραμμή εκκίνησης όπου θα πρέπει ο αθλητής να ακινητοποιήσει το όχημά του.

3) Μετά την γραμμή εκκίνησης και σε απόσταση 40 εκατοστών θα πρέπει να υπάρχει φωτοκύτταρο για τον έλεγχο σωστής θέσης του οχήματος(Guard beam). Αν το όχημα “κόψει” αυτήν την δέσμη πριν το άναμμα των κίτρινων λυχνιών του φαναριού (Christmas tree) τότε είναι άκυρη εκκίνηση και ανάβει η κόκκινη λυχνία μόνο, αν όμως “κόψει” την δέσμη την στιγμή που είναι αναμμένες οι κίτρινες λυχνίες τότε ανάβει μαζί και η κόκκινη, αν το όχημα εκκινήσει σωστά και δεν “κόψει” την δέσμη μέχρι το σβήσιμο των κίτρινων λυχνιών τότε ανάβει η πράσινη λυχνία που δηλώνει έγκυρη εκκίνηση.

Οι δέσμες αυτών των τριών φωτοκυττάρων “ κόβονται” από τον μπροστινό τροχό του οχήματος. Ο χρόνος ξεκινάει να μετράει όταν το όχημα αφήσει την δέσμη του φωτοκύτταρου εκκίνησης(stage beam) και σταματάει όταν “κόψει” την δέσμη τερματισμού που μπορεί να είναι στα 201,168 η στα 402,336 μέτρα ανάλογα με το είδος του αγώνα. Ο χρόνος αυτός πρέπει να μην επηρεάζεται όταν ο αθλητής κάνει άκυρη εκκίνηση. Το ύψος των φωτοκυττάρων πρέπει να είναι όσο γίνεται πιο κοντά στο επίπεδο της πίστας και κάθετα. Θα πρέπει το φανάρι (Christmas tree) να δίνει ένδειξη νικητή και να ανάβει τις λυχνίες αριστερά η δεξιά, ανάλογα σε ποια διαδρομή ήταν ο νικητής.

Η εκκίνηση μπορεί να δίνεται είτε χειροκίνητα όταν επιθυμεί ο εκκινητής είτε αυτόματα (αυτόματη εκκίνηση) αφού κλειδώσουν στην εκκίνηση δύο η ένα μόνο όχημα. Στην αυτόματη εκκίνηση ο χρόνος που θα ανάψουν οι κίτρινες λυχνίες θα είναι είτε σταθερός είτε μεταβλητός κατά την διάρκεια του αγώνα. Στην περίπτωση του μεταβλητού χρόνου εκκίνησης, ο χρόνος θα είναι τυχαίος και διαφορετικός για κάθε πέρασμα, καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα.

Συνολικά τα φωτοκύτταρα και για τις δύο διαδρομές, πρέπει να είναι είκοσι (20)

Το σύστημα χρονομέτρησης θα πρέπει να έχει το ονοματεπώνυμο του αθλητή, τον τύπο του οχήματός του, τον αριθμό συμμετοχής του, την κατηγορία του και το αθλητικό σωματείο που ανήκει. Πρέπει ανά πάσα στιγμή να μπορούν, οι χρονομέτρες η όποιοι άλλοι κριτές η αθλητές επιθυμούν, τα μέχρι στιγμής η τελικά αποτελέσματα όπως : την προσωρινή η την τελική κατάταξη των προκριματικών κάθε κατηγορίας, τους χρόνους από τις κόντρες, τους χρόνους του κάθε αθλητή ξεχωριστά και την τελική κατάταξη μετά το τέλος του αγώνα. Σε αυτά τα αποτελέσματα θα πρέπει να υπάρχουν, εκτός από τις πληροφορίες του αθλητή και ο χρόνος αντίδρασης, ο χρόνος 18 μέτρων, ο χρόνος 100,584 μέτρων, ο χρόνος και η ταχύτητα των 201,168 μέτρων, ο χρόνος 301,752 μέτρων, ο χρόνος και η ταχύτητα των 402,336 μέτρων, η κατάσταση του περάσματος(Άκυρος,

Έγκυρος, Νικητής άνευ αγώνα, Δεν προσήλθε, Εγκατέλειψε), η διαδρομή και η ώρα του περάσματος.

Να εκτυπώνονται χαρτάκια αμέσως μετά το πέρασμα οποιουδήποτε οδηγού, αλλά να μπορούν να εκτυπώνονται και ανά πάσα στιγμή στην διάρκεια του αγώνα. Να δημιουργεί αυτόματα τα ζευγάρια για τις κόντρες (ladders) σύμφωνα με τους πίνακες της FIM-FIA-UEM και να περνάει τον νικητή κάθε κόντρας αυτόματα στον επόμενο γύρο. Όταν σε μία κόντρα εκκινήσουν άκυρα και οι δύο αθλητές τότε θα πρέπει το σύστημα να μπορεί αυτόματα να αναδεικνύει τον νικητή που είναι λιγότερο άκυρος.

Θα πρέπει να μπορεί το σύστημα να δίνει ποινή εκκίνησης για να ανάψουν τα κίτρινα φώτα στην εκκίνηση με διαφορά χρόνου.

Θα πρέπει να μπορεί το σύστημα να χρονομετρεί και στα 201,168 μέτρα και να δείχνει νικητή όταν υπάρχει κατηγορία που αγωνίζονται σε αυτά τα μέτρα μόνο.

ΑΡΘΡΟ 7. ΠΡΟΚΡΙΣΗ

Για να είναι μια προσπάθεια πρόκρισης έγκυρη, όλες οι μοτοσικλέτες θα πρέπει να στηθούν και να εκκινήσουν μόνα τους. Στην περίπτωση κατά την οποία κάποιος οδηγός ή οδηγοί λόγω ανωτέρας βίας δεν καταφέρουν να κάνουν έστω και μία προκριματική κούρσα, τότε οι Αγωνοδίκες του αγώνα έχουν το δικαίωμα να τους εντάξουν στην λίστα των προκριθέντων πίσω από όλους τους άλλους οδηγούς εφόσον οι προκριθέντες οδηγοί της εν λόγω κατηγορίας είναι λιγότεροι από 16. Αν είναι πάνω από ένας οι οδηγοί που θα ενταχθούν στην λίστα των προκριθέντων η σειρά κατάταξής τους θα ορίζεται από τη μέχρι εκείνης της στιγμής βαθμολογία τους στο πρωτάθλημα. Το παραπάνω θα μπορούσε να εφαρμοστεί αν παρουσιαστεί κάποιο σφάλμα στο σύστημα χρονομέτρησης κατά τη διάρκεια μιας προκριματικής προσπάθειας, ή αν κάποιος οδηγός αναγκαστεί να εγκαταλείψει τη προσπάθεια λόγω απώλειας ελέγχου του οχήματος που βρίσκεται στην άλλη λωρίδα, ή αν δεν το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες.

Στην περίπτωση που ο αθλητής έχει πέρασμα bye(ελεύθερο) ή ο αντίπαλός του δεν προσέλθει, οφείλει να κάνει το πέρασμα του και εάν το κάνει κανονικά τότε μετράει ο χρόνος για την επιλογή διαδρόμου στην επόμενη φάση. **Σε περίπτωση που εγκαταλείψει προκρίνεται στον επόμενο γύρο. Αν κοκκινίσει κατά την εκκίνηση κρατάει τον χρόνο του για την επιλογή διαδρόμου για την επόμενη φάση.**

Οι αθλητές ου έχουν ίδιο χρόνο στα προκριματικά πρώτος στην μεταξύ τους κατάταξη είναι αυτός με την μεγαλύτερη ταχύτητα εξόδου.

ΑΡΘΡΟ 8. ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

Σε όλες τις κατηγορίες η επιλογή διαδρόμου ορίζεται από τους χρόνους επίδοσης. Ο οδηγός με τον ταχύτερο χρόνο των προκριματικών επιλέγει τον διάδρομο που θα αγωνιστεί στον πρώτο γύρο και στους επόμενους γύρους η επιλογή διαδρόμου γίνεται από το οδηγό που έκανε το ταχύτερο χρόνο στον προηγούμενο γύρο.

Σε περίπτωση που και οι δύο αθλητές έχουν τον ίδιο χρόνο, επιλέγει διάδρομο αυτός που πέτυχε μεγαλύτερη ταχύτητα εξόδου.

ΑΡΘΡΟ 9. ΣΧΑΡΕΣ

Το ζευγάρι της κάθε κατηγορίας βασίζεται στους καταρτισμένους από τη FIM – UEM, πίνακες σχαρών. Οι προκριματικοί χρόνοι ορίζουν τις θέσεις στην σχάρα. Στις περιπτώσεις που δεν συμπληρωθούν όλες οι θέσεις της σχάρας, όπως η είσοδος 14 μοτοσικλετών σε ένα πεδίο 16 μοτοσικλετών, χρησιμοποιείται σχάρα 14 μοτοσικλετών και όχι σχάρα 16 μοτοσικλετών.

ΑΡΘΡΟ 10. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

10.1 ΣΕΙΡΕΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Οι σειρές εκκίνησης στα προκριματικά καθορίζονται από τον οργανωτή ανάμεσα στις συμμετέχοντες μοτοσικλέτες της ίδιας κατηγορίας και κλάσης, και γίνονται εναλλάξ και στους δυο διαδρόμους ανάλογα με τον αριθμό συμμετοχής (μονά – ζυγά).

10.2 ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ

Τα προκριματικά ορίζονται έως τέσσερα (4) και θα είναι όλα επίσημα χρονομετρημένα. Σε αυτά η χρονομέτρηση ισχύει για την κατάταξη, ακόμη και αν ο αθλητής φύγει με κόκκινο φανάρι.

Στην εκκίνηση κάθε αγώνα λαμβάνουν μέρος όλοι οι αθλητές ανά ζεύγη ή όχι, σε μία έως τέσσερις χρονομετρημένες προσπάθειες (ορίζεται στον ειδικό κανονισμό, με στόχο την επίτευξη του καλύτερου χρόνου για την καλύτερη και πιο προνομιούχα κατάταξη για τον κυρίως αγώνα).

Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών οι Αγωνοδίκες έχουν δικαίωμα να τροποποιήσουν τον αριθμό των προσπαθειών στα προκριματικά.

Για τις κόντρες, προκρίνονται το μέγιστο οι 16 που πέτυχαν τους καλύτερους χρόνους στα προκριματικά.

Σε περίπτωση που αθλητής κατά τον έλεγχο των προκριματικών περασμάτων βρεθεί να έχει κάνει παραπάνω περάσματα από αυτά που έχουν καθοριστεί για τον συγκεκριμένο αγώνα θα του αφαιρεθούν τα παραπάνω περάσματα και θα επιλεχτούν προς αφαίρεση αυτά με τους γρηγορότερους χρόνους.

10.3 ΣΧΑΡΕΣ

Με βάση τους χρόνους των προκριματικών καταρτίζεται ο πίνακας του κυρίως αγώνα (σχάρες).

10.4 ΕΓΓΥΡΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Στις κατηγορίες True Street 9.0 για να πάρει κατάταξη στα προκριματικά κάποιος αθλητής πρέπει να κάνει τουλάχιστον 1 έγκυρη προσπάθεια.

10.5 ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΓΩΝΑ

Ένας αγώνας, που τυχόν διεκόπη για λόγους ανωτέρας βίας (**κατόπιν εισήγησης του αλυτάρχη και απόφασης των αγωνοδικών**), είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ολοκληρώθηκε αν έχουν ολοκληρωθεί τουλάχιστον τα προκριματικά που ανάλογα με τους καλύτερους χρόνους που επιτεύχθηκαν θα βγαίνει η κατάταξη και η απονομή στις κατηγορίες. Αν γίνει διακοπή του κυρίως αγώνα(κόντρες) ισχύει η βαθμολογία μέχρι τον γύρο που ολοκληρώθηκε. Η απονομή των κυπέλλων γίνεται βάση των αθλητών που έχουν απομείνει από τον τελευταίο ολοκληρωμένο γύρο του κυρίως αγώνα(κόντρες). Νικητής θεωρείται ο αθλητής που έχει τον καλύτερο χρόνο στα προκριματικά.

10.6 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ – ΚΟΚΚΙΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ - ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Σε περίπτωση κόντρας, που έχουν εμφανιστεί και οι δύο, ο ένας αθλητής εγκαταλείπει και ο άλλος κοκκινίζει τότε νικητής της κόντρας είναι αυτός που εγκατέλειψε, αλλά πρέπει να περάσει ο πίσω τροχός την γραμμή εκκίνησης.

Σε περίπτωση κόντρας που και οι δυο αθλητές κοκκινίσουν τότε νικητής είναι ο λιγότερος άκυρος.

Αν ο ένας αθλητής κοκκινίζει (αλλά ολοκληρώσει την κούρσα του) και ο άλλος αλλάξει διάδρομο, νικητής είναι αυτός που κοκκίνισε.

Στις κατηγορίες με δηλωτούς χρόνους όταν και οι δυο αθλητές κάνουν χρόνο μικρότερο από αυτόν της κατηγορίας τότε νικητής είναι αυτός που έκανε τον κοντινότερο, αρκεί να μην υπάρχει άκυρη εκκίνηση.

Σε περίπτωση που δυο αθλητές έχουν πάρει εκκίνηση και κατά την διάρκεια κόντρας σπάσουν οι μοτοσυκλέτες τους, νικητής ανακηρύσσεται όποιος από τους δυο έχει διανύσει εν λειτουργία κινητήρα, την μεγαλύτερη απόσταση από την γραμμή εκκίνησης.

10.7 ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Επανάληψη περάσματος μπορεί να συμβεί μόνο λόγω τεχνικών προβλημάτων στην χρονομέτρηση ή προβλημάτων των διαδρόμων ή αν έχει παρεμβολές από κοινό και κριτές. Ο αλυτάρχης και οι αγωνοδίκες πρέπει να συμφωνήσουν για την επανάληψη του περάσματος.

10.8 ΜΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Σε περίπτωση μη εμφάνισης και των δυο αθλητών στην γραμμή εκκίνησης, δεν ανακηρύσσεται νικητής και αποκλείονται. Για τις σχάρες (ladder) μετράει ο χρόνος των χρονομετρημένων περασμάτων.

ΑΡΘΡΟ 11. BURN OUT (ΖΕΣΤΑΜΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ)

Όλα τα Burn out περιορίζονται σε οριοθετημένους χώρους, χρησιμοποιώντας μόνο νερό. Το πέραςμα της κεντρικής γραμμής κατά την διάρκεια burn out δεν είναι ακύρωση. Απαγορεύονται επί ποινή αποκλεισμού τα burn out φωτιάς. Επιτρέπεται σε όλες τις κατηγορίες μόνο ένα (1) burn out ισχύος. Μετά το burn out απαγορεύεται ο ψεκασμός της εισαγωγής του κινητήρα με τεχνητό ψεκασμό ή ψυκτικό.

Απαγορεύεται αυστηρά κατά την διάρκεια του burn out, το κράτημα της μοτοσυκλέτας από τους μηχανικούς και τιμωρείται με ποινή αποκλεισμού από την εκτέλεση της προσπάθειας.

ΑΡΘΡΟ 12. ΓΡΑΜΜΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ

Όταν η μοτοσυκλέτα βρεθεί στην περιοχή στησίματος πριν τη γραμμή εκκίνησης, θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι ρυθμίσεις του οχήματος. **Κανένα μέλος του συνεργείου δεν μπορεί να αγγίξει ή να προβεί σε κάποια λειτουργία – ρύθμιση στην μοτοσυκλέτα σε αυτή τη περιοχή. Διαδικασίες σαν τις ακόλουθες θα πρέπει να ολοκληρωθούν πριν το στήσιμο (ευθυγράμμιση του οχήματος μετά το burn out, σκούπισμα ελαστικών, ρυθμίσεις ψεκασμού κινητήρα, κλπ).**

Αν ένας αθλητής δεν παρουσιασθεί στο burn out, μέσα σε δύο λεπτά από τη στιγμή που τον κάλεσε ο Αλυτάρχης, αποκλείεται από το σκέλος. Μετά την παρέλευση αυτού του χρονικού ορίου ο άλλος αθλητής πραγματοποιεί τη διαδικασία μόνος του.

ΑΡΘΡΟ 13. ΣΤΗΣΙΜΟ

13.1 ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΠΛΕ ΓΡΑΜΜΗ

Μόλις η μοτοσικλέτα φτάσει στην μπλε γραμμή απαγορεύεται η οποιαδήποτε διόρθωση ή άγγιγμα του οποιουδήποτε. Το άγγιγμα τιμωρείται με ακύρωση του περάσματος. Για να είναι έγκυρο το πέραςμα, η μοτοσικλέτα του θα πρέπει να στηθεί και να ξεκινήσει μόνη της. Το στήσιμο θα πρέπει να γίνει με την ισχύ της μοτοσικλέτας. Απαγορεύεται το στήσιμο και η εκκίνηση με σπρώξιμο.

13.2 ΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Η εφαρμογή ή χρήση οποιασδήποτε διάταξης, μηχανικής ή ηλεκτρονικής, η οποία επιτρέπει στο οδηγό να εξακριβώσει την θέση της μοτοσικλέτας του σε σχέση με τη γραμμή εκκίνησης, απαγορεύεται. Μόνο οπτική παρατήρηση του εξοπλισμού της πίστας θα πρέπει να χρησιμοποιείται για την εξακρίβωση της θέσης της μοτοσικλέτας.

13.3 ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΙΑ

Ένα εύλογο χρονικό διάστημα θα πρέπει να δίδεται στους οδηγούς για να στηθούν. Το χρονικό όριο αυτό είναι στην απόλυτη κρίση του Αφέτη του αγώνα (ο μέγιστος χρόνος καθορίζεται στο 1 λεπτό). Αποτυχία στο στήσιμο μετά της οδηγίες του Αφέτη, είναι πιθανόν να επιφέρουν ακύρωση. Μετά το στήσιμο και την λήψη του σήματος του Αφέτη για εκκίνηση, δεν επιτρέπεται η επανατοποθέτηση της μοτοσικλέτας. Οποιοσδήποτε οδηγός αφήσει την γραμμή εκκίνησης πριν το σύστημα χρονομέτρησης ενεργοποιηθεί, περιλαμβανομένων και των οδηγών που τρέχουν μόνοι τους, θα ακυρώνονται.

13.4 STAGE – PRE-STAGE

Όταν και οι δύο αθλητές βρίσκονται στο pre stage, και ο ένας κλειδώσει στο stage, τότε ο άλλος, έχει δικαίωμα να καθυστερήσει να κλειδώσει μέχρι 10 δευτερόλεπτα.

ΑΡΘΡΟ 14. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ, ΠΑΥΣΗ, ΑΠΟΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗ

14.1 ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Όταν και οι δύο οδηγοί περνούν τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ των διαδρόμων τότε αποκλείεται αυτός που πέρασε την γραμμή πρώτος (εκτός αν συνέτρεξαν λόγοι ασφαλείας, οπότε κρίνεται από τους Αγωνοδίκες). Ακόμη και στην περίπτωση που κάποιος οδηγός χάσει τον έλεγχο λόγω υπερβολικών φρένων και έρθει σε επαφή με τα φωτοκύτταρα, περάσει τη πλάγια γραμμή ή την κεντρική ακόμη και αν περάσει την γραμμή τερματισμού θα πρέπει να αποκλεισθεί. Εκούσιο πέραςμα της πλάγιας γραμμής για να μην αφήσει συντρίμια στη πίστα δεν εγείρει αποκλεισμό.

14.2 PARK-FERME

Μετακίνηση της μοτοσικλέτας από τον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης πριν από την εντολή του Αλυτάρχη, επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.

14.3 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Καθυστερήση προσέλευσης πέραν των δύο (2) λεπτών στον χώρο εκκίνησης μετά την πρόσκληση να έρθει σε αυτόν, αποκλεισμός από το σκέλος.

14.4 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ – ΚΑΝΟΝΕΣ

Όλοι οι αθλητές και συνοδοί τους είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των διοργανωτών του αγώνα, του αλυτάρχη και των κριτών και να συμπεριφέρονται με κόσμιο τρόπο

απέναντι σε αυτούς και τους συναθλητές τους. Κάθε παράβαση των παραπάνω, θεωρείται αντιαθλητική συμπεριφορά και επιφέρει σοβαρές ποινές που μπορεί να φτάσουν μέχρι και αποκλεισμό από τον αγώνα. Για αντιαθλητική συμπεριφορά, ο αθλητής μπορεί να τιμωρηθεί επιπλέον και από την ΑΜΟΤΟΕ εφόσον υπάρχει σχετική αναφορά από τον αλυτάρχη, από άλλον αθλητή ή από άλλα στελέχη του αγώνα με παραπομπή του σε πειθαρχική διαδικασία.

14.5 BURN OUT

Μη συμμόρφωση στους όρους διεξαγωγής του Burn out αποκλεισμός από το σκέλος. **Στον χώρο του Burn out μπορούν να παραβρίσκονται μόνο οι μηχανικοί των αγωνιζομένων που αγωνίζονται εκείνη την στιγμή.**

14.6 ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

Ανεφοδιασμός χωρίς την τήρηση των μέτρων ασφαλείας επιφέρει σοβαρές ποινές που μπορεί να φτάσουν μέχρι και αποκλεισμό από τον αγώνα.

14.7 ΑΛΛΑΓΗ ΛΩΡΙΔΑΣ

Αθλητής που σε 3 σκέλη αλλάξει λωρίδα, επιφέρει αποκλεισμό από τον αγώνα.

14.8 ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΣΗ - ΚΡΙΤΗΣ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ.

Σε περίπτωση που ο αθλητής δεν ελαττώσει ταχύτητα έως τα 450 μέτρα, παίρνει Κίτρινη κάρτα και υπογράφει ο αθλητής ειδικό έντυπο. Εάν επαναλάβει το ίδιο λάθος δεύτερη φορά δηλαδή χωρίς να ελαττώσει ταχύτητα ο αθλητής έως τα 450 μέτρα, δέχεται Κόκκινη κάρτα και άμεση αποβολή από τον αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 15. ΧΩΡΟΣ ΕΠΙΤΗΡΟΥΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PARC FERME)

Οι αθλητές, αμέσως μετά τον τερματισμό τους στο τελικό σκέλος πρέπει να κατευθύνουν τις μοτοσικλέτες τους στον χώρο επιτηρούμενης στάθμευσης που προβλέπει ο Ειδικός κανονισμός, όπου θα παραμένουν μέχρι το τέλος της προθεσμίας για την υποβολή ενστάσεων. Αθλητής που δεν θα κατευθυνθεί κατ' ευθείαν στο χώρο αυτό θα αποκλείεται από τον αγώνα.

Στο διάστημα που οι μοτοσικλέτες βρίσκονται κάτω από καθεστώς επιτηρούμενης στάθμευσης δεν επιτρέπεται καμία αφαίρεση, μετατροπή, προσθήκη ή ανεφοδιασμός.

ΑΡΘΡΟ 16. ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Μετά τον τερματισμό μπορεί να γίνεται ένας πλήρης και λεπτομερής έλεγχος, που μπορεί να προβλέπει μέχρι και την αποσυναρμολόγηση της μοτοσικλέτας κατά την απόλυτη κρίση των Αγωνοδικών που ενεργούν ή αυτεπάγγελτα ή μετά από ένσταση ή μετά από εισήγηση του Αλυτάρχη ή κατ' εφαρμογή σχετικής εγκυκλίου της ΑΜΟΤΟΕ.

ΑΡΘΡΟ 17. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ – ΕΦΕΣΕΙΣ

17.1 ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΝΣΤΑΣΕΩΝ

Οι ενστάσεις υποβάλλονται ως εξής:

α). Σχετικά με αντικανονική εγγραφή ή με τον έλεγχο εξακρίβωσης ο χρόνος ορίζεται μισή (½) ώρα μετά το τέλος του ελέγχου εξακρίβωσης.

β). Σχετικά με τεχνικά θέματα ο χρόνος ορίζεται σε 15 λεπτά από τον τερματισμό της μοτοσικλέτας προς ένσταση. Το παράβολο της ενστάσεως είναι το ποσό της συμμετοχής και εφόσον κερδηθεί επιστρέφεται στον ενιστάμενο και ο χαμένος της ενστάσεως αποκλείεται από τον αγώνα. Κατά την διαδικασία της ενστάσεως η μοτοσικλέτα υποχρεούται να οδηγηθεί στο σημείο που θα ορίσει ο Τεχνικός Έφορος.

γ). Σχετικά με τα προσωρινά αποτελέσματα της τελικής κατάταξης, μέσα σε 20' από την ανάρτησή τους.

δ). Κατά της χρονομέτρησης δεν χωράει καμία ένσταση.

Οι ενστάσεις υποβάλλονται εγγράφως στην γραμματεία, ή σε ένα από τους Αγωνοδίκες.

17.2 ΚΑΘ' ΟΥ Η ΕΝΣΤΑΣΗ

Σε περίπτωση υποβολής ένστασης ο αθλητής κατά του οποίου έγινε η ένσταση, θέτει στη διάθεση των αγωνοδικών την μοτοσικλέτα του χωρίς καμία επιφύλαξη και συμμορφώνεται με τις υποδείξεις τους. Κάθε παράβαση επιφέρει τον αποκλεισμό του από τον αγώνα και αναφορά του στην ΑΜΟΤΟΕ.

17.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ – ΕΞΟΔΑ & ΔΑΠΑΝΕΣ

Η ένσταση που γίνεται για τεχνικά θέματα πρέπει να αφορά απολύτως συγκεκριμένα σημεία της μοτοσικλέτας και ο Ενιστάμενος οφείλει να καταθέσει στον Αλυτάρχη συμπληρωματικά ποσά δαπανών αποσυναρμολόγησης που απαιτούνται σύμφωνα με την εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ. Σχετικά με το ποσό που απαιτείται για εξαρτήματα που δεν αναφέρονται στη σχετική εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ αποφασίζουν οι Αγωνοδίκες.

17.5 ΕΠΙΜΟΙΡΑΣΜΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ

Τα έξοδα για την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση της μοτοσικλέτας καθώς και τα έξοδα μεταφοράς της, επιβαρύνουν τον ενιστάμενο η τον αθλητή στον οποίο έγινε η ένσταση αναλόγως του αποτελέσματος. Σε περίπτωση που ο ενιστάμενος δικαιωθεί του επιστρέφεται το ποσό που κατέβαλε. Σε αντίθετη περίπτωση αναλαμβάνει όλο το παραπάνω εξοδολόγιο.

17.6 ΕΦΕΣΗ

Οι συμμετέχοντες έχουν το δικαίωμα της έφεσης που πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο σύμφωνα με τη σχετική εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ.

ΑΡΘΡΟ 18. ΚΑΤΑΤΑΞΗ

Τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται στον χώρο του αγώνα, εντός τριάντα (30) λεπτών μετά τη λήξη του αγώνα και θα αναρτώνται στον Επίσημο Πίνακα Ανακοινώσεων.

Οι αθλητές κατατάσσονται με βάση τα αποτελέσματα των διαδοχικών σκελών. Οι χαμένοι από τις κόντρες παίρνουν θέση στην τελική κατάταξη βάση των προκριματικών χρόνων.

ΑΡΘΡΟ 19. ΡΕΚΟΡ

Για να κατοχυρωθεί πανελλήνιο ρεκόρ σε μια κατηγορία πρέπει να επιβεβαιώνεται τουλάχιστον δύο φορές στον ίδιο αγώνα με απόκλιση 2 δέκατων του δευτερολέπτου (0,2 δευτερόλεπτα).

ΑΡΘΡΟ 20. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων γίνεται σύμφωνα με τον Ειδικό κανονισμό.

ΑΡΘΡΟ 21. ΑΠΟΝΟΜΗ - ΕΠΑΘΛΑ

Η απονομή των Επάθλων γίνεται σύμφωνα με τον Ειδικό κανονισμό.

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

Στους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας – κλάσης απονέμονται κύπελλα.

Οι Οργανωτές μπορούν να αθλοθετήσουν και άλλα έπαθλα πέρα από τα παραπάνω που είναι υποχρεωτικά. Όλα τα έπαθλα που θα απονεμηθούν πρέπει να αναφέρονται στον ειδικό κανονισμό του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 22. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

Οι βαθμοί απονέμονται ως εξής:

α) 10 βαθμοί στους αθλητές που περνάνε γραμματεία και τεχνικό έλεγχο.

β) 10 βαθμοί στους αθλητές που παίρνουν μέρος στο σκέλος των προκριματικών.

γ) 20 βαθμοί σε κάθε νικηφόρο γύρο στις κόντρες.

δ) Επιπλέον βαθμοί δίνονται ανάλογα με το πόσοι αθλητές συμμετείχαν στο σκέλος των προκριματικών σε κάθε κατηγορία. (Π.χ. αν σε μια κατηγορία έχουμε 10 αθλητές ο 1ος παίρνει 10 βαθμούς, ο 2ος 9 βαθμούς, ο 3ος 8 βαθμούς και ο 10ος 1 βαθμό)

ε) Πρωταθλητής ανακηρύσσεται ο αθλητής που έχει την υψηλότερη βαθμολογία ασχέτως τον αριθμό συμμετοχών του στους αγώνες και ασχέτως τον αριθμό αθλητών που συμμετέχουν στην κατηγορία του.

ΑΡΘΡΟ 23. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

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

Παρόλα αυτά, για κάθε σημαντική απόφαση που χρειάστηκε να πάρει σε σχέση με την ερμηνεία του γενικού ή του ειδικού κανονισμού του αγώνα πρέπει να ενημερώνει τους Αγωνοδίκες.

Κάθε ένσταση επί της εφαρμογής του κανονισμού θα μεταβιβάζεται προς εξέταση και απόφαση στους Αγωνοδίκες.

Κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από τον κανονισμό αυτόν θα εξετάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι είναι οι μόνοι που έχουν το δικαίωμα να αποφασίζουν.

Σε περίπτωση αμφισβήτησης της ερμηνείας του κειμένου του παρόντος κανονισμού η μόνη αρμόδια να αποφασίσει είναι η ΑΜΟΤΟΕ.

Κάθε λανθασμένη ή δόλια ενέργεια από τον αθλητή, θα δικάζεται από τους Αγωνοδίκες οι οποίοι θα αποφασίζουν για κάθε ενδεχόμενη ποινή που μπορεί να φθάσει μέχρι αποκλεισμό.

Είναι θεμιτό οι αγώνες να διεξάγονται με χρονική απόσταση τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων μεταξύ τους και για κάθε τυχόν αλλαγή τους λόγω ανωτέρας βίας, να ενημερώνεται και να

αποφασίζει η επιτροπή dragster της ΑΜΟΤΟΕ , 1 μήνα πριν την προγραμματισμένη τέλεση του αγώνα.

ΑΡΘΡΟ 24. ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

24.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο Ειδικός κανονισμός πρέπει να αναφέρει στοιχεία και πληροφορίες που ΔΕΝ υπάγονται ή αναφέρονται στον Γενικό Κανονισμό, όπως:

Ο Οργανωτής ... (αναφέρεται το όνομα της Λέσχης που οργανώνει τον αγώνα) μετά από έγκριση της ΑΜΟΤΟΕ, οργανώνει τον ... (αναφέρεται η ονομασία του αγώνα), ο οποίος θα διεξαχθεί ... (αναφέρεται η ημερομηνία του αγώνα).

Ο αγώνας θα διεξαχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις:

- α) Τον Αθλητικό Νόμο 2725/1999 όπως αυτός ισχύει.
- β) Τον Γενικό Κανονισμό αγώνων της ΑΜΟΤΟΕ.
- γ) Του Κανονισμού της ΑΜΟΤΟΕ όπως ισχύουν.
- δ) Του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του.
- ε) Του Ειδικού Κανονισμού του Οργανωτή (που αποτελεί συμπλήρωμα του παρόντος Γενικού Κανονισμού) και των παραρτημάτων του.
- στ) Του τεχνικού κανονισμού αγώνων Dragster.

Σημείωση: Ο Ειδικός κανονισμός υπόκειται πάντοτε σε προηγούμενη έγκριση της ΑΜΟΤΟΕ και σε συνδυασμό με τον Γενικό Κανονισμό (τον οποίο και συμπληρώνει), αποτελεί τον κανονισμό του αγώνα. Πρέπει να υποβάλλεται για έγκριση 1 μήνα πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του.

24.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρέπει να αναφέρεται σαφώς στον Ειδικό Κανονισμό η Οργανωτική Επιτροπή.

Πρόεδρος ...

Μέλη

24.3 ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Πρέπει να αναφέρονται σαφώς στον Ειδικό Κανονισμό τα στελέχη του αγώνα:

Πρόεδρος Αγωνοδικών → Ορίζεται από την ΑΜΟΤΟΕ.

Αγωνοδίκες → Απαραίτητα άτομα από τον κατάλογο Αγωνοδικών της ΑΜΟΤΟΕ.

Παρατηρητής ΑΜΟΤΟΕ → Ορίζεται από την ΑΜΟΤΟΕ.

Αλυτάρχης → Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο Αλυταρχών της ΑΜΟΤΟΕ.

Γραμματέας του αγώνα → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Τεχνικός έφορος → Απαραίτητα άτομο από τον κατάλογο Τεχνικών Εφόρων της ΑΜΟΤΟΕ.

Ιατρός Αγώνα → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Έφορος χρονομέτρησης → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Κριτές γεγονότων → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Υπεύθυνος Ασφαλείας → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Επικεφαλής Γιατρός → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Αφέτης → Με μέριμνα του Οργανωτή.

Βοηθεί Αφέτη → Με μέριμνα του Οργανωτή.

24.4 ΙΑΤΡΟΣ ΑΓΩΝΑ

Στις αγωνιστικές συναντήσεις πρέπει να παρίσταται Ιατρός του αγώνα ο οποίος θα αναφέρει και θα υπογράψει στα φύλλα αγώνα τα ανάλογα συμβάντα αρμοδιότητάς του, και θα αναφέρεται στον Ειδικό Κανονισμό

ΑΡΘΡΟ 25. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έχουν ισχύ οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν.2725/99 όπως ισχύει ως προς τα αθλητικά σωματεία.

Για την σύνταξη του παρόντος κανονισμού έχουν ληφθεί υπόψη και οι ισχύοντες διεθνείς κανονισμοί της FIM και της FIM Europe.

Εκτός των Ελλήνων αθλητών με αθλητικό δελτίο, και βάσει των Διεθνών κανονισμών, μπορούν επίσης να συμμετάσχουν και αθλητές – κάτοχοι αθλητικών δελτίων (License) χωρών-μελών της FIM – FIM-Europe, εφόσον έχουν άδεια εκκίνησης (starting permission) από τον εποπτικό τους φορέα και οι οποίοι, σύμφωνα με τον ισχύοντα Ελληνικό Αθλητικό Νόμο, κατατάσσονται, βραβεύονται, αλλά δεν βαθμολογούνται.

Ο παρών κανονισμός έχει εικοσιπέντε (25) Άρθρα και έχει εγκριθεί από την ΓΣ της Α.ΜΟΤ.Ο.Ε. που έγινε διαδικτυακά στις 11/9/2024