



## ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ DRAGSTER 2019

### ΑΡΘΡΟ 1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΓΩΝΑ

1.1 Ο αγώνας dragster είναι αγώνας δύο μοτοσικλετών που ανταγωνίζονται μεταξύ τους από στάση σε ευθεία διαδρομή όπου η απόσταση είναι είτε  $\frac{1}{4}$  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 Γίνονται δεκτές μοτοσικλέτες δίτροχες όπως ορίζει ο τεχνικός κανονισμός dragster.

1.3 Κλάσεις (κατηγορίες). 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 Πρόσθετοι αγώνες. Σε έναν αγώνα του πανελληνίου πρωταθλήματος το πρόγραμμα μπορεί να περιλαμβάνει και άλλους επιπλέον αγώνες.

## ΑΡΘΡΟ 2. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

2.1 Η συμμετοχή στον αγώνα επιτρέπεται μόνο στους κατόχους δελτίου Αθλητή σωματείου της ΑΜΟΤΟΕ το οποίο βρίσκεται σε ισχύ για το τρέχον έτος.

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.

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. Οι ηλικίες που συμμετάσχουν στις κλάσεις περιγράφονται αναλυτικά στην προκήρυξη dragster

2.3 Τα παράβολα συμμετοχής καθορίζονται με Εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των ανωτάτων ορίων που καθορίζει η ΑΜΟΤΟΕ.

2.4 Η δήλωση συμμετοχής δεν γίνεται δεκτή αν δεν συνοδεύεται από το παράβολο συμμετοχής και τον αριθμό δελτίου αθλητή της ΑΜΟΤΟΕ

2.5 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.

2.6 Τα παράβολα συμμετοχής επιστρέφονται στις εξής περιπτώσεις:

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

### ΑΡΘΡΟ 3. ΣΕΙΡΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ – ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

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

3.2 Οι αριθμοί συμμετοχής είναι τετραψήφιοι. Τα πρώτα 2 ψηφία του τετραψήφιου αριθμού θα καθορίζουν την κατηγορία της συμμετοχής και θα είναι περίπου το μισό μέγεθος από τα επόμενα δύο που θα καθορίζουν τον αριθμό συμμετοχής.

Οι αριθμοί συμμετοχής είναι σταθεροί για όλο το πρωτάθλημα. Οι 10 πρώτοι αριθμοί κάθε χιλιάδας (π.χ. 1001 – 1010) δίδονται από την ΑΜΟΤΟΕ με βάση την κατάταξη της προηγούμενης χρονιάς.

Οι αριθμοί για τις κατηγορίες καθορίζονται αναλυτικά στην προκήρυξη dragster.

3.3 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 βγάζει τον αριθμό συμμετοχής του.

3.4 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.

3.5 Ο αθλητής οφείλει να διατηρεί σε όλη τη διάρκεια του αγώνα την μοτοσικλέτα του σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζουν ο Τεχνικός Κανονισμός 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

4.1 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.

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

#### ΑΡΘΡΟ 5. ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

5.1 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 Όλοι οι οδηγοί πρέπει να φορούν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα εγκεκριμένη φόρμα,

γάντια και κράνος με αγωνιστικό κούμπωμα.

5.3 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 (φαράκι) πάνω στην μοτοσικλέτα.

γ). Η δοκιμή στον χώρο των πίσ με αγωνιστική μοτοσικλέτα ή οποιαδήποτε άλλη μοτοσικλέτα.

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

5.5 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) μπορεί να μην το κάνει, αλλά δεν θα έχει δικαίωμα επιλογής διαδρόμου για την επόμενη φάση. Εάν δεν είναι bye και 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. Αν κοκκινίσει κατά την εκκίνηση κρατάει τον χρόνο του για την επιλογή διαδρόμου για την επόμενη φάση.

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

10.2 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).

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

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

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

10.6 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.

10.7 Στις κατηγορίες True Street 9,3 και True Street 9.0 για να πάρει κατάταξη στα προκριματικά κάποιος αθλητής πρέπει να κάνει τουλάχιστον 1 έγκυρη προσπάθεια. Εάν κάνει 2 μη έγκυρες αποκλείεται από τον αγώνα.



10.8 Ένας αγώνας, που τυχόν διεκόπη για λόγους ανωτέρας βίας, 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.

10.9 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.

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

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

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

10.13 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.

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

10.15 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.

#### ΑΡΘΡΟ 11. BURN OUT (Ζέσταμα ελαστικών)

11.1 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.

11.2 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 σ' 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 Μόλις η μοτοσικλέτα φτάσει στην μπλέ 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 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 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 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 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

συντρίμμα στη πίστα δεν εγείρει αποκλεισμό.

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

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

14.4 Όλοι οι αθλητές και συνοδοί τους είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των διοργανωτών του αγώνα, του αλυτάρχη και των κριτών και να συμπεριφέροντε 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 Μη συμμόρφωση στους όρους διεξαγωγής του Burn out αποκλεισμός από το σκέλος.

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

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

14.8 Κριτής Τερματισμού. 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)

15.1 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.

15.2 Σε περίπτωση 2ης συμμετοχής με ίδια μοτοσικλέτα αυτό θα επιστρέψει στην αφετηρία με την έγκριση εντεταλμένου κριτή από την οργάνωση.

15.3 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 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.

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

17.3 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 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 Τα έξοδα για την αποσυναρμολόγηση και συναρμολόγηση της μοτοσικλέτας καθώς και τα έξοδα μεταφοράς της, επιβαρύνουν τον ενιστάμενο ή 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 Οι συμμετέχοντες έχουν το δικαίωμα της έφεσης που πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο σύμφωνα με τη σχετική εγκύκλιο της ΑΜΟΤΟΕ.

## ΑΡΘΡΟ 18. ΚΑΤΑΤΑΞΗ

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

18.2 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

19. 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. ΕΠΑΘΛΑ

Τα έπαθλα που θα απονέμονται υποχρεωτικά είναι τα εξής:

21.1 Στους 3 πρώτους κάθε κατηγορίας – κλάσης απονέμονται κύπελλα.

21.2 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. ΑΠΟΝΟΜΗ

Η απονομή των Επάθλων γίνεται σύμφωνα με τον Ειδικό κανονισμό.

## ΑΡΘΡΟ 23. 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 24. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

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

24.2 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.

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

24.4 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.

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



24.6 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.

### ΑΡΘΡΟ 25. ΟΡΙΣΜΟΣ

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 Κανονισμούς 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.

Σε περίπτωση που ο Ειδικός κανονισμός τροποποιεί τον γενικό, μαζί με την υποβολή του προς έγκριση, απαιτείται να υποβάλλεται και συνοδευτική επιστολή στην οποία να αναφέρονται σαφώς τα άρθρα που τροποποιούνται και ο λόγος για τον οποίον αιτείται η τροποποίηση.

### ΑΡΘΡΟ 26. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόεδρος ...  
Μέλη ... ..

### ΑΡΘΡΟ 27. ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

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.

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.

Βοηθοί Αφέτη → Με μέριμνα του Οργανωτή.