



ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΑΓΩΝΩΝ

MOTOCROSS

2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

004.1 Προσδιορισμός του Motocross

004.2 Μοτοσυκλέτες και κλάσεις

004.2.1 Μοτοσυκλέτες

004.2.2 Κλάσεις

004.3 Συμμετέχοντες

004.3.1 Αθλητές

004.3.2 Ηλικία συμμετεχόντων

004.4 Διαδρομή

004.4.1 Προδιαγραφές της Διαδρομής

004.4.2 Ασφάλεια

004.4.3 Χώρος Εκκίνησης

004.5 Τεχνικός Έλεγχος & Έλεγχος εξακριβωσης

004.6 Επίσημα Σήματα

004.7 Γραμμή Χρονομέτρησης

004.8 Χρονομέτρηση και Μέτρηση Γύρων

004.9 Οι χώροι στάθμευσης (paddock) και επισκευών (PITS) των αναβατών

004.10 Ειδικός Κανονισμός

004.11 Διάρκεια της Αγωνιστικής Συνάντησης

004.12 Δοκιμές

004.13 Εκκίνηση

004.13.1 Μπάρα Εκκίνησης

004.13.2 Διαδικασία Εκκίνησης

004.13.3 Ανεπιτυχής Εκκίνηση (Ακυρη)

004.14 Διακοπή του Αγώνα

004.15 Εξωτερική Βοήθεια, συντόμευση διαδρομής

004.16 Μέτρηση στάθμης θορύβου μετά από κάθε αγώνα

004.17 Καύσιμο - έλεγχος καυσίμου

004.18 Τελικός τεχνικός έλεγχος

004.19 Αλκοτέστ και έλεγχος αντιτόπιγκ

004.20 Αποτελέσματα

004.21 Βαθμολογία

004.22 Ενστάσεις

004.23 Ποινές

004.24 Συμπληρωματικοί κανονισμοί

004.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΟΤΟCROSS

Το Motocross είναι αγώνας εκτός δρόμου που διοργανώνεται σε κυκλική διαδρομή με φυσικά ή τεχνητά (με χώμα) εμπόδια.

004.2 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΚΛΑΣΕΙΣ

004.2.1 Μοτοσυκλέτες. Στους αγώνες Motocross γίνονται δεκτές μοτοσυκλέτες, δίτροχες, τρίτροχες (sidecars) ή τετράτροχες (quads) των οποίων οι τεχνικές προδιαγραφές είναι σύμφωνες με τους κανονισμούς της FIM για το τρέχον έτος.

004.2.2 Κλάσεις (Κατηγορίες). Μια αγωνιστική διοργάνωση Motocross μπορεί να περιλαμβάνει αγώνες για δίτροχες, τρίτροχες ή τετράτροχες μοτοσυκλέτες όπως και για μια ή περισσότερες κλάσεις των μοτοσυκλετών αυτών. Οι κλάσεις περιγράφονται αναλυτικά στον Τεχνικό Κανονισμό Motocross όπως και στην προκήρυξη του κάθε Πρωταθλήματος, Κυπέλλου ή Επάθλου ενώ αυτές που περιλαμβάνονται σε κάθε αγώνα πρέπει να αναφέρονται, συγκεκριμένα, στο Ειδικό Κανονισμό του αγώνα. Για τις δίτροχες μοτοσυκλέτες οι διεθνώς αποδεκτές κλάσεις είναι:

Κλάση MX65: Μοτοσυκλέτες 2T με τροχούς έως 14” εμπρός και 12” πίσω και με κυβισμό 51-65 κ.ε. (Αυτόματες μοτοσυκλέτες και με δύο ταχύτητες δεν επιτρέπονται)

Κλάση MX85: Μοτοσυκλέτες με τροχούς 19" εμπρός και 16" πίσω ή και 17"-14" και με κυβισμό 66 – 85 κ.ε (2T) ή με κυβισμό μέχρι 150 κ.ε. (4T)

Κλάση MX2: Μοτοσυκλέτες με τροχούς 21" εμπρός και 19" ή 18" πίσω και με κυβισμό 101-144 κ.ε (2T) ή με κυβισμό 176- 250 κ.ε. (4T)

Κλάση MX1: Μοτοσυκλέτες με τροχούς 21" εμπρός και 19" ή 18" πίσω και με κυβισμό 176 - 250 κ.ε (2T) ή με κυβισμό 290 - 450 κ.ε. (4T)

Κλάση OPEN: Μοτοσυκλέτες με τροχούς 21" εμπρός και 19" ή 18" πίσω και με κυβισμό από 101 - 500 κ.ε (2T) ή με κυβισμό 176 -650 κ.ε. (4T)

004.3 ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

004.3.1 Αθλητές

Η συμμετοχή στον αγώνα επιτρέπεται μόνο στους κατόχους δελτίου αθλητή σωματείου της ΑΜΟΤΟΕ το οποίο βρίσκεται σε ισχύ για το τρέχον έτος. Δίνεται η δυνατότητα συμμετοχής αθλητών από άλλες χώρες, μόνο εάν έχουν starting permission από τον εποπτικό τους φορέα.

004.3.2 Ηλικιακά όρια συμμετεχόντων αθλητών

Οι κάτοχοι δελτίου αθλητή σε ισχύ, γίνονται δεκτοί στις αντίστοιχες κατηγορίες, μόνο αν η ηλικία τους είναι σύμφωνη με τα όρια ηλικίας που περιγράφονται παρακάτω:

Κλάση MX65

8 - 12 ετών

Κλάση MX85

11- 15 ετών

Κλάση MX2

15 και άνω

Κλάση MX2T

13 – 18 ετών

Κλάση MX1

16 ετών και άνω

Κλάση OPEN

36 ετών και άνω

Κλάση Senior

50 ετών και άνω

Quads

16 ετών και άνω

Sidecars οδηγός

18 ετών και άνω

Sidecars συνεπιβάτης

18 ετών και άνω

Τα ηλικιακά όρια κάθε κατηγορίας πρέπει να αναφέρονται και στην προκήρυξη του κάθε

Πρωταθλήματος, Κυπέλλου ή Επάθλου ενώ αυτές που περιλαμβάνονται σε κάθε αγώνα πρέπει να αναφέρονται, συγκεκριμένα, στο Ειδικό Κανονισμό του αγώνα.

Το όριο της ελάχιστης ηλικίας, όπου αυτό αναφέρεται, ξεκινά από την ημέρα γενεθλίων του αθλητή. Το όριο της μέγιστης ηλικίας, όπου αυτό αναφέρεται είναι η 31η Δεκεμβρίου του ημερολογιακού έτους κατά το οποίο ο αθλητής συμπληρώνει το σχετικό όριο ηλικίας.

004.3-1 ΑΡΙΘΜΟΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΑΘΛΗΤΩΝ

004.3-1.1 Οι αριθμοί συμμετοχής των αθλητών δίνονται σύμφωνα με την τελική κατάταξη της προηγούμενης χρονιάς χωρίς αυτό να είναι δεσμευτικό. Ένας αθλητής μπορεί να δεσμεύσει έναν αριθμό της αρεσκείας του για το τρέχον έτος μετά την 5η Ιανουαρίου. Η δέσμευση γίνεται για τους αριθμούς από τη θέση έντεκα (11) και πλέον. Οι πρώτοι δέκα (10) αριθμοί είναι δεσμευμένοι για τους αθλητές που τερμάτισαν στις αντίστοιχες θέσεις του πρωταθλήματος της προηγούμενης χρονιάς και είναι στη διακριτική τους ευχέρεια το αν θα τους επιλέξουν και χρησιμοποιήσουν. Η αλλαγή αριθμού συμμετοχής μέσα στο έτος απαγορεύεται. Δεν επιτρέπεται η χρήση των 10 πρώτων αριθμών (1-10) σε αθλητές των οποίων η κατηγορία τους συμμετέχει μαζί με κάποια άλλη βασική κατηγορία (πχ ΜΧ2Τ με ΜΧ2) εκτός αν δικαιούνται τον αριθμό συμμετοχής λόγω της κατάταξης τους του προηγούμενου έτους στην βασική κατηγορία.

004.3-1.2 Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα επιτρεπόμενα χρώματα σε φόντο και αριθμό συμμετοχής

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΧΡΩΜΑ ΦΟΝΤΟΥ

ΧΡΩΜΑ ΑΡΙΘΜΩΝ

ΜΧ65

ΜΠΛΕ

ΛΕΥΚΟ

ΜΧ85

ΛΕΥΚΟ

ΜΑΥΡΟ

ΜΧ2 – ΜΧ2Τ

ΜΑΥΡΟ

ΛΕΥΚΟ

ΜΧ1

ΛΕΥΚΟ

MAYPO

OPEN

KITPINO

MAYPO

SENIOR

ΜΠΛΕ

KITPINO

QUAD

KITPINO

MAYPO

Τα επιτρεπόμενα χρώματα σε φόντο και αριθμό συμμετοχής της κάθε κατηγορίας πρέπει να αναφέρονται και στην προκήρυξη του κάθε Πρωταθλήματος, Κυπέλλου ή Επάθλου ενώ αυτές που περιλαμβάνονται σε κάθε αγώνα πρέπει να αναφέρονται, συγκεκριμένα, στο Ειδικό Κανονισμό του αγώνα.

004.3-1.3 Οι αριθμοί συμμετοχής σαν καθρέπτης ή αντανακλαστικοί δεν επιτρέπονται.

004.3-1.4 Οι αριθμοί πρέπει να είναι ευδιάκριτοι από κριτές και χρονομέτρες.

004.3-1.5 Στον προπορευόμενο στη βαθμολογία του πρωταθλήματος κάθε κατηγορίας, παρέχεται η δυνατότητα να έχει αριθμούς συμμετοχής με λευκό χρώμα σε κόκκινο φόντο. Για την πρώτη διοργάνωση του θεσμού, οι πρωταθλητές του προηγούμενου έτους έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν το κόκκινο φόντο. Η χρήση κόκκινου φόντου από άλλους αθλητές οποιασδήποτε κατηγορίας, δεν επιτρέπεται. Όταν κάποια κατηγορία συμμετέχει με άλλη βασική (π.χ. MX2T με MX2) τότε η χρήση κόκκινου φόντου γίνεται από τον προπορευόμενο στη βασική κατηγορία (MX2).

004.4 ΔΙΑΔΡΟΜΗ

004.4.1 Προδιαγραφές της διαδρομής

- Η διαδρομή δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 1000μ. και μεγαλύτερη από 3 χλμ. Για αγώνες πανελληνίου πρωταθλήματος ή διεθνείς αγώνες το μήκος της διαδρομής δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 1,55 χλμ και μεγαλύτερο από 1,95 χλμ

- Το πλάτος της στο πιο στενό της σημείο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 6 μέτρα, με προτεινόμενο ελάχιστο πλάτος τα 8 μέτρα.

- Στις περιπτώσεις που υπάρχουν υπερκείμενα εμπόδια (γέφυρες κλπ), ο ελεύθερος χώρος μεταξύ της επιφάνειας του στίβου και αυτών των εμποδίων, μετρούμενος καθέτως από την επιφάνεια του εδάφους, πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 μέτρα.

- Η ύπαρξη φυτεμένων ή διάσπαρτων ελαστικών ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ με εξαίρεση, αν είναι απαραίτητο, το εσωτερικό μιας στροφής όπου μπορούν να τοποθετηθούν ελαστικά αυτοκινήτου σε μέγιστο ύψος 50 εκ.. Όλοι οι αγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να ακολουθούν τη σηματοδοτημένη διαδρομή και να περνούν πάνω από τα εμπόδια που προβλέπονται σ' αυτήν (βλέπε και 004.15). Σε περίπτωση εξόδου τους από τη διαδρομή οι αναβάτες υποχρεούνται να επανεισέλθουν από το ίδιο ή το κοντινότερο σημείο από αυτό της εξόδου τους, μετά από άδεια του κριτή και πάντως χωρίς να εμποδίσουν τους άλλους αναβάτες.

- Η διαδρομή δεν πρέπει να περιλαμβάνει διέλευση από τμήματα νερού με μεγάλο βάθος (αντίστοιχα, πρέπει να είναι διαμορφωμένη έτσι ώστε να αποτρέπει την συγκέντρωση νερών σε περίπτωση βροχής) ή να είναι πολύ βραχώδης, ή να έχει πολλές πέτρες και οτιδήποτε μπορεί να εμφανιστεί κατά την διάρκεια του αγώνα πρέπει να απομακρύνεται. Ακόμα, δεν πρέπει να διαθέτει ευθύγραμμα τμήματα που να επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Γενικά η μορφή της πρέπει να είναι τέτοια, ώστε να περιορίζει τη μέση ωριαία ταχύτητα στα 65 χλμ./ώρα κατά μέγιστο, μετρούμενη κατά την ώρα ενός επίσημου αγώνα.

- Οι τεχνητές, συνεχόμενες, ανωμαλίες («σαμαράκια» ή whoops) δεν επιτρέπονται. Επιτρέπεται η κατασκευή τμημάτων με συνεχή κύματα (rolling waves) με τα εξής χαρακτηριστικά: ελάχιστη απόσταση μεταξύ κορυφών τα 10 μέτρα και μέγιστο ύψος του καθενός από το επίπεδο του εδάφους τα 80 εκατοστά.

- Σε περίπτωση που υπάρχουν παράλληλες διαδρομές, πρέπει ο σχεδιασμός τους να μην δημιουργεί επικίνδυνες συνθήκες, πρέπει να υπάρχει μια απόσταση 5 μέτρων μεταξύ τους και ισχυρός φράκτης ή αχυρόμπαλες ανάμεσά τους.

004.4.2 Ασφάλεια

Ο χώρος εκκίνησης, τερματισμού, το πάντοκ και όλοι οι χώροι γύρω από τη διαδρομή στους οποίους μπορούν να σταθούν θεατές πρέπει να προστατεύονται από περίφραξη. Η περίφραξη του χώρου των θεατών πρέπει να είναι αρκετά ισχυρή και να φτάνει σε ένα τέτοιο ύψος από το έδαφος που να διασφαλίζει τον πλήρη έλεγχο του κοινού. Σε κάθε πλευρά της διαδρομής πρέπει να υπάρχει μία ουδέτερη ζώνη ασφαλείας πλάτους τουλάχιστον 1 μέτρου για την προστασία των αναβατών και των θεατών. Αυτή η ζώνη πρέπει να οριοθετείται από την μεν πλευρά των θεατών με ισχυρή περίφραξη ή φυσικό εμπόδιο που να εξασφαλίζει τη μη προσέγγισή τους και από τη δε πλευρά της διαδρομής με πασσάλους οριοθέτησης. Οι πάσσαλοι αυτοί πρέπει να είναι ξύλινοι ώστε να σπάνε εύκολα, ή από άλλο ευλύγιστο υλικό, να μην υπερβαίνουν σε ύψος τα 50 εκατοστά από το έδαφος και να συνδέονται μεταξύ τους με πλαστική ταινία (για λόγους ασφαλείας το σχοινί απαγορεύεται). Για την επικάλυψη τυχόν εμποδίων που βρίσκονται πλησίον της διαδρομής-, π.χ. δένδρων, στύλων, τοίχων, βράχων κλπ. πρέπει να χρησιμοποιούνται αχυρόμπαλες ή άλλης φύσης υλικά, κατάλληλα να απορροφούν τις δυνάμεις πρόσκρουσης και να προφυλάσσουν τους αναβάτες. Η διαδρομή δεν πρέπει να έχει μεγάλες πέτρες και οτιδήποτε μπορεί να βγει στη επιφάνεια κατά τη διάρκεια του αγώνα πρέπει να απομακρύνεται. Η διαδρομή πρέπει να καταβρέχεται με άφθονο νερό πριν τον αγώνα αλλά και μεταξύ των διαφόρων αγώνων/δοκιμών, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται ικανοποιητικές συνθήκες αγώνα, και να προστατεύονται οι θεατές και οι αναβάτες από τη σκόνη.

004.4.3 ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Το πλάτος της διαδρομής στη γραμμή εκκίνησης πρέπει να επιτρέπει τουλάχιστον 15 μοτοσυκλέτες σόλο ή 10 sidecars/quads. Για κάθε μοτοσυκλέτα πρέπει να προβλεφθεί 1 μέτρο πλάτους τουλάχιστον ή 2 μέτρα για τα sidecars/quads. Η γραμμή εκκίνησης πρέπει να είναι έτσι τοποθετημένη ώστε να επιτρέπει στους αναβάτες της ίδιας σειράς μια κανονική εκκίνηση με ίδιους όρους συναγωνισμού, το δε μήκος της ευθείας της πριν από την πρώτη στροφή πρέπει να είναι τουλάχιστον 45 μ. με μέγιστο μήκος τα 125 μ. Δεν επιτρέπονται άλματα ή άλλες ανωμαλίες στην ευθεία εκκίνησης. Σε αγώνες πανελληνίου πρωταθλήματος ή διεθνείς αγώνες το ελάχιστο μήκος ορίζεται στα 75 μ. Οι αγώνες πανελληνίου πρωταθλήματος ή οι διεθνείς αγώνες γίνονται με εκκίνηση από ειδική μηχανική διάταξη (μπάρα). Η μπάρα εκκίνησης πρέπει να είναι αναδιπλούμενη, χειροκίνητη ή τηλεχειριζόμενη, οι αγωνιζόμενοι δεν πρέπει να μπορούν να παρατηρούν τον χειριστή. Η μπάρα εκκίνησης είναι υποχρεωτικά μεταλλική, σχεδιασμένη να «μπλοκάρει» τον εμπρόσθιο τροχό της μοτοσυκλέτας του αγωνιζόμενου (και μόνον αυτού) ο οποίος, πιθανόν, θα προσπαθήσει να ξεκινήσει νωρίτερα. Σε θέση πριν την εκκίνηση, η διάταξη πρέπει να έχει ύψος 48-55εκ με ανώτατο όριο ανύψωσης σε περίπτωση φόρτισης τα 80 εκ. Αν η μπάρα εκκίνησης είναι πακτωμένη σε σκυρόδεμα, το μέγιστο μήκος αυτού που θα κληθεί να διατρέξει ο αναβάτης είναι 60 εκ. Ειδικά για τους αγώνες των πανελληνίων πρωταθλημάτων της ΑΜΟΤΟΕ, οι προδιαγραφές του χώρου εκκίνησης, πρέπει να επιτρέπουν την εκκίνηση, σε μια σειρά, 40 αναβατών (Σε ιδιαίτερες περιπτώσεις μπορεί να επιτραπεί αυτός ο αριθμός να μειωθεί κατά 5 το περισσότερο (35 αναβάτες).

004.5 ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗΣ

Πριν τις δοκιμές, πρέπει, στον χώρο του αγώνα, να γίνει ο τεχνικός έλεγχος των μοτοσυκλετών που θα συμμετάσχουν και ο έλεγχος εξακρίβωσης του αγωνιζόμενου σε σχέση με τους κανονισμούς του αγώνα (δελτίο αθλητή, πιστοποίηση καταλληλότητας για τον συγκεκριμένο αγώνα αν υπάρχει σχετικά όρια, κ.λ.π.). Καμία μοτοσυκλέτα δεν επιτρέπεται να ξεκινήσει δοκιμές ή αγώνα αν δεν ελεγχθεί τεχνικά. Κάθε αγωνιζόμενος μπορεί να φέρει για έλεγχο μέχρι 2 μοτοσυκλέτες το μέγιστο. Μια μοτοσυκλέτα που περνά έλεγχο κάτω από το όνομα ενός αγωνιζόμενου σαν δεύτερη, μπορεί να περάσει, επίσης σαν δεύτερη, κάτω από το όνομα και έτερου αναβάτη ή αναβατών. Αυτό πρέπει να δηλωθεί, κατά την διάρκεια του τεχνικού ελέγχου. Οι εν λόγω αναβάτες είναι απολύτως υπεύθυνοι για την ορθή, σύμφωνα με τους κανονισμούς (αριθμοί συμμετοχής, τοποθέτηση αισθητήρα χρονομέτρησης, κ.λ.π) χρήση αυτής της μοτοσυκλέτας κατά την διάρκεια των δοκιμών ή των αγώνων. Οι μοτοσυκλέτες που παρουσιάζονται για έλεγχο πρέπει να είναι καθαρές και πλήρως προετοιμασμένες για τον αγώνα. Σε περίπτωση οποιασδήποτε έλλειψης, ο Τεχνικός έφορος, θα απαιτήσει την συμμόρφωση της μοτοσυκλέτας με τους κανονισμούς και δεν θα επιτρέψει την χρήση της μοτοσυκλέτας πριν την συμμόρφωση αυτή. Ο τεχνικός έλεγχος πριν τις δοκιμές αφορά στα θέματα ασφαλείας κυρίως και κατά δεύτερον την καταλληλότητα στους αγωνιστικούς κανονισμούς (κυβισμό, βάρος, θόρυβο, κ.λ.π.) Οι μοτοσυκλέτες πρέπει να έχουν:

-λειτουργικά φρένα και στους 2 τροχούς

-σωστά ελαστικά

-λειτουργικό χειριστήριο γκαζιού

-λειτουργικές αναρτήσεις

-πλαίσιο χωρίς ρωγμές ή οξειδώσεις

-ασφαλή συγκράτηση όλων των τμημάτων που μπορεί να αποσπασθούν.

-τροχούς χωρίς ελλείψεις σε ακτίνες ή ρωγμές

-στεγανή τάπα βενζίνης με ειδική εξαέρωση για την αποφυγή ανάπτυξης πιέσεων στο τεπόζιτο

-προστατευτικά φτερά στους τροχούς

-τιμόνι με απορροφητικό υλικό στην βάση στήριξής του ή στον ενδιάμεσο σωλήνα (μπαράκι) εάν υπάρχει.

-Χειρολαβές σωστά συγκρατημένες στο τιμόνι

-προστατευτικό οδηγό αλυσίδας κίνησης στο εμπρός γρανάζι κίνησης καθώς και στην εμπρός, κάτω μεριά του οπίσθιου γραναζιού κίνησης

-ευδιάκριτους αριθμούς συμμετοχής εμπρός και πλάι με τα σωστά φόντα ανά κατηγορία

Οι αναβάτες πρέπει να παρουσιάσουν για έλεγχο το κράνος τους το οποίο πρέπει να διαπιστευθεί σχετικά, ενώ δεν επιτρέπεται η είσοδός τους σε δοκιμές ή αγώνα χωρίς ειδική προστασία, οφθαλμών, άκρων ποδών και χειρών, γονάτων και πλάτης. Ειδικά για την κατηγορία Quad επιβάλλεται η χρήση συστήματος σβησίματος κινητήρα (κορδόνι) σε περίπτωση πτώσης.

Στον έλεγχο εξακρίβωσης ο αναβάτης είναι υποχρεωμένος να δηλώσει τα ονόματα μέχρι και δύο (2) μηχανικών του, οι οποίοι αυτοί και μόνο θα έχουν το δικαίωμα να παραβρίσκονται στη ζώνη μηχανικών ή στη ζώνη αναμονής.

Οι τεχνικές προδιαγραφές για τις μοτοσυκλέτες και τον εξοπλισμό των αναβατών, πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κανονισμό της FIM για το τρέχον έτος.

004.6 ΕΠΙΣΗΜΑ ΣΗΜΑΤΑ

Τα επίσημα σήματα πρέπει να δίνονται με σημαίες διαστάσεων 75εκ. x 60εκ., όπως παρακάτω:

Σημαία - Σημασία

Κίτρινη ακίνητη: Κίνδυνος - Οδηγήστε προσεκτικά και ετοιμαστείτε να μειώσετε ταχύτητα. Δεν επιτρέπεται η προσπέραση προπορευόμενου αναβάτη.

Κίτρινη κινούμενη: Άμεσος κίνδυνος. Οι αναβάτες υποχρεωτικά οδηγούν με μειωμένη ταχύτητα και πρέπει να είναι έτοιμοι ακόμη και να σταματήσουν, απαγορεύεται να προσπεράσουν προπορευόμενο αναβάτη και αφήνουν τις μοτοσυκλέτες να «ρολάρουν» στο κάθε άλμα κι όχι να το πηδούν, μέχρι να προσπεράσουν την περιοχή του συμβάντος.

Άσπρη με Κόκκινο Σταυρό: Υπάρχει σοβαρό συμβάν μέσα στην πίστα (διαδρομή) στο οποίο παραβρίσκεται ιατρικό προσωπικό. Οι αναβάτες υποχρεωτικά οδηγούν με μειωμένη

ταχύτητα και πρέπει να είναι έτοιμοι ακόμη και να σταματήσουν, απαγορεύεται να προσπεράσουν προπορευόμενο αναβάτη και αφήνουν τις μοτοσυκλέτες να «ρολάρουν» στο κάθε άλμα κι όχι να το πηδούν, μέχρι να προσπεράσουν την περιοχή του συμβάντος.

Μπλε κινούμενη: Θα σας προσπεράσει αναβάτης που σας καλύπτει γύρο. Κρατήστε τη γραμμή σας. (Η σημαία χρησιμοποιείται από ειδικούς πρόσθετους κριτές ειδικευμένους για αυτήν την σημαία και μόνον)

Πράσινη: Διαδρομή ελεύθερη (Χρησιμοποιείται από τον Αφέτη κατά τη διαδικασία εκκίνησης)

Κόκκινη κινούμενη: Διακοπή αγώνα - Υποχρεωτική και άμεση γενική ακινητοποίηση

Μαύρη και πινακίδα με αριθμό: Ο αναβάτης με τον αριθμό αυτόν πρέπει να σταματήσει τον αγώνα και να πάει στα paddock.

Καρό άσπρη-μαύρη: Σημαία τερματισμού.

Η σημαία Ιατρικού Συμβάντος έχει μεγαλύτερη βαρύτητα από την κινούμενη κίτρινη. Όταν δεν είναι διαθέσιμη η σημαία ιατρικού συμβάντος, η κίτρινη σημαία είναι ισότιμη και την αντικαθιστά. Η μη ένδειξη σεβασμού στη σημαία ιατρικού συμβάντος όπως και στην κινούμενη κίτρινη σημαία (οδήγηση με μεγάλη ταχύτητα – υπερπήδηση εμποδίων), τιμωρείται κατ' ελάχιστον με απώλεια δέκα (10) θέσεων και σε ιδιαίτερες περιπτώσεις ανάλογα με την κρισιμότητα του συμβάντος ή τη βαρύτητα της πράξης, μπορεί να οδηγήσει μέχρι και σε αποκλεισμό από το σκέλος για τον εν λόγω αναβάτη(ες). Η συγκεκριμένη τιμωρία δεν δέχεται αμφισβήτηση και δεν γίνεται δεκτή ένσταση κατά αυτής.

Αν αθλητής σε καθεστώς κίτρινης σημαίας (σταθερής ή κινούμενης) όπως και σημαίας ιατρικού συμβάντος προσπεράσει προπορευόμενο αθλητή, τότε τιμωρείται με αφαίρεση των θέσεων που κέρδισε συν μια επιπλέον.

Οι κριτές-σηματωροί πρέπει να είναι τουλάχιστον 16 ετών και να έχουν την προβλεπόμενη σχετική άδεια βοηθού κριτή ή κριτή.

004.7 ΓΡΑΜΜΗ ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗΣ

Η μοτοσυκλέτα θεωρείται ότι άγγιξε τη γραμμή χρονομέτρησης μόλις το ακραίο μπροστινό της τμήμα την περάσει. Αυτή είναι και η χρονική στιγμή χρονομέτρησης.

004.8 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΗ ΓΥΡΩΝ

Η γραμμή χρονομέτρησης και μέτρησης γύρων πρέπει να είναι στο ίδιο σημείο με τη γραμμή τερματισμού. Η γραμμή τερματισμού χρονομέτρησης πρέπει να είναι κατάλληλα σηματοδοτημένη πριν την έναρξη κάθε δοκιμής ή αγώνα και να παραμένει σταθερή σε όλη την διάρκεια μιας συνάντησης. Η χρονομέτρηση για τους αγώνες του Πανελληνίου Πρωταθλήματος, είναι υποχρεωτικά αυτόματη ηλεκτρονική, με τη χρήση «αισθητήρων» (σένσορες) και με υποχρεωτικό δευτερεύων σύστημα για την σίγουρη καταγραφή των διελεύσεων των αγωνιζομένων με την πραγματική σειρά διέλευσής τους έτσι ώστε, σε κάθε περίπτωση να εξασφαλίζεται η έκδοση των αποτελεσμάτων με αξιοπιστία. Η τοποθέτηση και η λειτουργία του συστήματος καταγραφής χρόνων (σένσορες) γίνεται με ευθύνη του αναβάτη στην θέση που υποδεικνύει ο υπεύθυνος για το σύστημα. Οποιαδήποτε ανωμαλία που θα προέρχεται από κακή τοποθέτηση του σένσορα θα είναι εις βάρος του αγωνιζομένου αναβάτη.

Συσκευές χρονομέτρησης: Για να ασκήσουν τα καθήκοντά τους οι χρονομέτρες των εθνικών και διεθνών συναντήσεων πρέπει, ανάλογα με τον αγώνα, να χρησιμοποιούν:

004.8.1 Δύο τουλάχιστον πολύ καλά χρονόμετρα με ενδείξεις ακριβείας 1/10 του δευτερολέπτου

004.8.2 Ένα ηλεκτρονικό μηχανισμό με σύστημα καταγραφής των χρονομετρήσεων ακριβείας 1/10 του δευτερολέπτου ή καλύτερης.

004.8.3 Μια αυτόματη συσκευή συγχρονισμένη με την πραγματική ώρα και με ακρίβεια εγγραφών 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.

004.8.4 Ο χρονομέτρης που ασκεί καθήκοντα σε διεθνή συνάντηση πρέπει να διαθέτει ένα εφεδρικό χρονόμετρο (όπως αυτό που περιγράφεται στο άρθρο 004.8.1) ώστε να ελέγχει τις εγγραφές των συσκευών που χρησιμοποιούνται.

004.8.5 Οι παραπάνω αναφερόμενες συσκευές πρέπει να έχουν ένα πρώτης τάξης πιστοποιητικό ακριβείας που να έχει εκδοθεί από επίσημο αντιπρόσωπο ή εθνικό ινστιτούτο χρονομέτρησης. Το πιστοποιητικό πρέπει να έχει ημερομηνία όχι προγενέστερη από 2 χρόνια πριν από την ημερομηνία του αγώνα στον οποίο χρησιμοποιείται.

004.8.6 Οι αναβάτες πρέπει να αποδέχονται οποιοδήποτε σύστημα χρονομέτρησης που έχει εγκριθεί από την ΑΜΟΤΟΕ.

004.9 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (PADDOCK) ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ (PITS) ΤΩΝ ΑΝΑΒΑΤΩΝ

004.9.1 Ο χώρος στάθμευσης (PADDOCK) των αναβατών πρέπει να έχει απ' ευθείας πρόσβαση στη ζώνη εκκίνησης. Πρέπει να διαθέτει επαρκή αριθμό χώρων υγιεινής και χώρο αναμονή εμβαδού 300 τ.μ. τουλάχιστον, πίσω από τον χώρο εκκίνησης. Το paddock πρέπει ακόμη να είναι εξοπλισμένο με κάθε τι αναγκαίο για την εκτέλεση των τεχνικών ελέγχων, επισκευών και του ανεφοδιασμού. Το έδαφος πρέπει να επιτρέπει την κυκλοφορία των μεταφορικών οχημάτων των αναβατών κάτω από οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. Επίσης πρέπει να έχει προβλεφθεί μια μικρή διαδρομή για δοκιμές, (πίστα δοκιμών), ενώ η ύπαρξη τουλάχιστον δύο δοχείων (βαρέλια) συνολικού όγκου 400 λίτρων τουλάχιστον, στα οποία θα μαζεύονται τα καμένα λαδια κ.λ.π. είναι υποχρεωτική. Απαγορεύεται αυστηρά η δοκιμή των

μοτοσυκλετών μέσα στο χώρο του paddock καθώς και η μετακίνηση των οδηγών με τις αγωνιστικές μοτοσυκλέτες τους στον χώρο αυτό. Στην περίπτωση που αγωνιζόμενοι για ιδιαίτερους λόγους, κινούνται στον χώρο στάθμευσης με τις αγωνιστικές τους μοτοσυκλέτες (π.χ. μετακίνηση προς και από τον Τ.Ε.) υποχρεούνται στη χρήση κράνους. Η μη συμμόρφωση με το παραπάνω, επιφέρει πρόστιμο στον αγωνιζόμενο, το οποίο κατατίθεται υπέρ της Ομοσπονδίας.

004.9.2 Χώρος επισκευών-ρυθμίσεων-σηματωρών (PITS). Παραπλεύρως του χώρου εκκίνησης πρέπει να υπάρχει ένας χώρος για επισκευές, ρυθμίσεις των μοτοσυκλετών των αγωνιζομένων και για επίδειξη, με οπτικό τρόπο, σημάτων ή πληροφοριών σε αυτούς από τους σηματορούς τους, κατάλληλα διαμορφωμένος για τον σκοπό αυτό. Στον χώρο των PITS επιτρέπεται ΜΟΝΟ η είσοδος των αγωνιζομένων, των μηχανικών και σηματορών τους που φέρουν την αντίστοιχη διαπίστευση και των εντεταλμένων της οργάνωσης. Ο χώρος πρέπει να είναι καλά περιφραγμένος και να έχει 50 μ. μήκος και 10 μ. πλάτος τουλάχιστον. Πρέπει να έχει μία είσοδο και μια έξοδο προς την πίστα μόνο και μια μόνο θύρα επικοινωνίας με τα paddock, όλες ελεγχόμενες. Η έξοδος προς την πίστα πρέπει να ελέγχεται από κατάλληλο κριτή που θα δίνει οδηγίες με χρήση σημαιών. Το κάπνισμα ή άλλη χρήση πυρός στα PITS απαγορεύεται αυστηρά. Απαγορεύεται επίσης αυστηρά η παραμονή στο χώρο των pits, μηχανικών και χρονομετρών άλλων εκτός από αυτών της κατηγορίας που αγωνίζεται.

004.10 ΕΙΔΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Οι Οργανωτές μιας αγωνιστικής συνάντησης πρέπει να εφοδιάσουν όλους τους διαγωνιζόμενους και αναβάτες με αντίτυπο του ειδικού, συμπληρωματικού κανονισμού της συνάντησης ο οποίος περιέχει όλες τις λεπτομέρειες τέλεσης του αγώνα, όπως είναι το πλήρες πρόγραμμα (λήξη συμμετοχών, ωράριο δοκιμών και αγώνα, ανακοίνωση αποτελεσμάτων κλπ), τα ονόματα των στελεχών, απονομή, και οτιδήποτε άλλες ειδικές τροποποιήσεις έχει ο οργανωτής για τον συγκεκριμένο αγώνα. Πρέπει να αναφέρει οπωσδήποτε τους γενικούς κανονισμούς ή/και τις προκηρύξεις που διέπουν την αγωνιστική συνάντηση. Ο Οργανωτής έχει το δικαίωμα να μη δεχθεί περισσότερες από 40 συμμετοχές ανά κατηγορία ή εάν τις δεχθεί πρέπει να εφαρμόσει το σύστημα του αποκλεισμού των λιγότερο γρήγορων οδηγών, μέχρι τη συμπλήρωση του αριθμού στη μπάρα εκκίνησης θέσεων. Διατηρεί επίσης το δικαίωμα να μη τελέσει τον αγώνα αν ο αριθμός των συμμετεχόντων είναι μικρότερος από 25 στο σύνολο των κατηγοριών. Τα αμέσως παραπάνω πρέπει να αναφέρονται στον Ειδικό Κανονισμό της συνάντησης.

004.11 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ

Η διάρκεια ενός αγώνα Motocross ορίζεται σε έναν δεδομένο χρόνο (5' λεπτά ελάχιστον, 45' λεπτά μέγιστο) συν 1 έως 2 γύρους μετά την διέλευση του αγωνιζόμενου που προηγείται κατά την ολοκλήρωση του προκαθορισμένου χρόνου. Σε μια αγωνιστική συνάντηση μπορούν να προβλέπονται έως 3 αγώνες για κάθε κατηγορία αγωνιζομένων.

004.12 ΔΟΚΙΜΕΣ

Πριν από έναν αγώνα Motocross πρέπει να προβλέπεται ένα διάστημα δοκιμών ώστε οι αγωνιζόμενοι να γνωρίζουν καλά την διαδρομή (πίστα). Οι δοκιμές μπορούν να χωρίζονται σε 2 ή περισσότερα διαστήματα και για αγώνες πρωταθλήματος πρέπει να έχουν, συνολικά, διάρκεια 30 λεπτών κατ' ελάχιστον. Εάν οι δοκιμές αυτές γίνονται σε χρόνο μεγαλύτερο των 6 ωρών από τον 1ο αγώνα της κατηγορίας, θα πρέπει να προβλεφθεί ένα διάστημα προθέρμανσης-αναγνώρισης 10 λεπτών τουλάχιστον. Το ωράριο των δοκιμών πρέπει αναφέρεται στον Ειδικό κανονισμό του αγώνα.

004.13 ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Στους αγώνες Motocross η εκκίνηση γίνεται ομαδικά ανά κατηγορία, με τους κινητήρες σε λειτουργία.

004.13.1 Διάταξη εκκίνησης Για την εκκίνηση προτείνεται να χρησιμοποιείται μια μηχανική διάταξη (μπάρα) σύμφωνα με το αρ. 004.5, ή άλλο σύστημα εκκίνησης των αγωνιζομένων σε μια ευθεία γραμμή, εγκάρσια της διαδρομής.

004.13.2 Διαδικασία εκκίνησης - Πριν την εκκίνηση, οι αγωνιζόμενοι συγκεντρώνονται στον χώρο της «ζώνης αναμονής» (waiting zone) για να μπορούν να πάρουν θέση στην μπάρα εκκίνησης γρήγορα και σωστά. Αυτό είναι υποχρεωτικό για τους αγώνες πρωταθλήματος.- Η ζώνη αναμονής ανοίγει 20' λεπτά πριν την εκκίνηση και κλείνει 10' λεπτά πριν την εκκίνηση (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικό ωράριο στον Ε.Κ. του εκάστοτε αγώνα). Στη ζώνη αναμονής μπορούν να παραβρίσκονται μέχρι και δύο μηχανικοί για κάθε αναβάτη. Αν ένας αγωνιζόμενος καθυστερήσει, χάνει την σειρά του στην εκκίνηση η μπορεί και να αποκλειστεί από τον αγώνα.- Αμέσως μετά, με σήμα του αντίστοιχου κριτή οι αγωνιζόμενοι εκκινούν τις μοτοσυκλές τους και ξεκινούν, αν το επιθυμούν, εντός 3 λεπτών από το σήμα του κριτή, τον γύρο αναγνώρισης όταν αυτός προβλέπεται. - Με την συμπλήρωση του γύρου αναγνώρισης οι αναβάτες κατευθύνονται αμέσως στην ζώνη αναμονής. Η είσοδος στην ζώνη αναμονής από την πίστα κλείνει 6 λεπτά μετά την έναρξη του γύρου αναγνώρισης. Οι αγωνιζόμενοι που για οποιοδήποτε λόγο δεν καταφέρουν να συμπληρώσουν τον γύρο αναγνώρισης σε αυτόν τον χρόνο, αποκλείονται από τον αγώνα. Να υπογραμμίσουμε πως από τη στιγμή που ο αθλητής εισέλθει στη ζώνη αναμονής, είτε εξ αρχής για να πάρει θέση στη μπάρα εκκίνησης, είτε και μετά το τέλος του γύρου αναγνώρισης, δεν επιτρέπεται επ' ουδενί η επιστροφή του για οποιοδήποτε λόγο στα paddocks, με ποινή αποκλεισμού από το σκέλος. Από την ζώνη αναμονής και μόνο μετά το αντίστοιχο σήμα του υπεύθυνου κριτή, οι αναβάτες κατευθύνονται στην μπάρα εκκίνησης, σύμφωνα με την σειρά κατάταξης στις δοκιμές ή άλλης σχετικής προκαθορισμένης διαδικασίας (*), και με τους κινητήρες σε λειτουργία εάν το επιθυμούν. Μπορούν να συνοδεύονται από το μηχανικό τους (ένας μηχανικός για κάθε αναβάτη) μόνο αν κι εφόσον το επιτρέψει ο Αλυτάρχης ή τα αρμόδια για την εκκίνηση στελέχη του αγώνα. - Από τη στιγμή που ένας αναβάτης κατέλαβε μια θέση στη μπάρα εκκίνησης απαγορεύεται να την αλλάξει. Επιτρέπεται η διαμόρφωση του χώρου (θέσης) μόνο πίσω από τη μπάρα εκκίνησης και μόνο από τον κάθε αναβάτη ή το μηχανικό του (αν έχει επιτραπέι η ύπαρξη του), χωρίς όμως να γίνεται με τη χρήση εργαλείων. Δεν επιτρέπεται να αγγίζεται η μπάρα εκκίνησης επ ουδενί. Μπροστά από την μπάρα επιτρέπεται η παρουσία μόνο των στελεχών του αγώνα που είναι επιφορτισμένα με τη διαδικασία της εκκίνησης. Οι μοτοσυκλές πρέπει να είναι κάθετες στη μπάρα εκκίνησης και όχι υπό γωνία. Ο κάθε αναβάτης είναι υποχρεωμένος να καταλαμβάνει μόνο μια θέση στη μπάρα εκκίνησης. - Όταν όλοι οι αναβάτες καταλάβουν τις θέσεις τους στη γραμμή εκκίνησης, ο αφέτης επιδεικνύει τη πράσινη σημαία και οι αγωνιζόμενοι εκκινούν τους κινητήρες τους υποχρεωτικά. Κατά την διαδικασία εκκίνησης, στη μπάρα εκκίνησης θα παρευρίσκονται ΜΟΝΟ οι αναβάτες και τα στελέχη του αγώνα που ασκούν καθήκοντα κατά την εκκίνηση -. Εν συνέχεια αρχίζει η διαδικασία εκκίνησης. Δηλαδή ο υπεύθυνος εκκίνησης (ο αλυτάρχης ή ο βοηθός του, ή ο αφέτης) επιδεικνύει, σε ικανή απόσταση από τη γραμμή εκκίνησης, ώστε να είναι ορατή από όλους τους αναβάτες, την πινακίδα με την ένδειξη 15". Μετά την πλήρη πάροδο των 15 αυτών δευτερολέπτων ο υπεύθυνος εκκίνησης επιδεικνύει την πινακίδα με την ένδειξη «5" δευτερόλεπτα» και μόλις παρέλθουν πλήρως αυτά και σε διάστημα εντός 5 δευτερολέπτων το αργότερο, δίνεται το σήμα της εκκίνησης (πέφτει η μπάρα εκκίνησης).- Αν ένας αγωνιζόμενος αντιμετωπίσει πρόβλημα στην ζώνη αναμονής και δεν κατευθυνθεί στην γραμμή εκκίνησης πριν την ένδειξη της πράσινης σημαίας, περιμένει στην ζώνη αναμονής μέχρι την εκκίνηση και ξεκινά, με ασφάλεια από εκεί, μετά την εκκίνηση και μετά το σχετικό σήμα του κριτή.- Αν ένας αγωνιζόμενος αντιμετωπίσει πρόβλημα στην γραμμή εκκίνησης, περιμένει εκεί μέχρι την εκκίνηση του αγώνα και μετά μπορεί να δεχθεί βοήθεια, στην θέση που βρίσκεται, για να εκκινήσει. Συνοπτικά η

διαδικασία:

1. 20 λεπτά πριν την εκκίνηση ανοίγει η ζώνη αναμονής
2. 10 λεπτά πριν την εκκίνηση θα γίνεται ο γύρος αναγνώρισης
3. 7 λεπτά πριν την εκκίνηση κλείνει η είσοδος στην πίστα
4. 4 λεπτά πριν την εκκίνηση η πίστα πρέπει να είναι «καθαρή». Αγωνιζόμενοι που αντιμετώπισαν πρόβλημα στην διάρκεια του γύρου αναγνώρισης και δεν κατάφεραν να εισέλθουν έγκαιρα στην ζώνη αναμονής αποκλείονται από τον αγώνα.
5. 4 λεπτά πριν την εκκίνηση, με σήμα του υπευθύνου ζώνης αναμονής ανοίγει η πρόσβαση από την ζώνη αναμονής στην γραμμή εκκίνησης (μπάρα) και οι αγωνιζόμενοι (εκκινούν τους κινητήρες εφ' όσον το επιθυμούν) κατευθύνονται στην γραμμή εκκίνησης. Με την τοποθέτηση του τελευταίου αγωνιζόμενου αποχωρούν οι μηχανικοί, ο αφέτης υψώνει την πράσινη σημαία, οι κινητήρες εκκινούνται υποχρεωτικά και εκτελείται η διαδικασία των 15 και 5 δευτερολέπτων.
6. 15'' πριν την εκκίνηση κλείνει η πρόσβαση στον χώρο εκκίνησης.

Στην περίπτωση που η εκκίνηση με μπάρα εκκίνησης δεν είναι εφικτή, ο υπεύθυνος εκκίνησης, βρισκόμενος σε ορατό από όλους τους αγωνιζόμενους σημείο, στην μέση της ευθείας εκκίνησης, υψώνει την πράσινη σημαία, την κρατά για 10'' περίπου, μετά κατευθύνεται εκτός διαδρομής με την σημαία υψωμένη, την κρατά για ακόμα 5 δευτερόλεπτα περίπου και, κατεβάζοντας απότομα την σημαία, εκκινούν οι αναβάτες.

(*) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, δίνεται η δυνατότητα στο Σ.Α. με απόφασή του, να επιτρέψει να πάρουν θέση τελευταίοι στη μπάρα εκκίνησης, αναβάτες οι οποίοι δεν έκαναν χρονομετρημένα δοκιμαστικά, με βάση τη θέση τους στη μέχρι στιγμής βαθμολογία του

πρωταθλήματος. Για τους αγώνες του Πανελληνίου Πρωταθλήματος ή για διήμερους αγώνες, αυτοί οι αναβάτες θα πρέπει υποχρεωτικά να συμμετάσχουν στο πρώινό ζέσταμα και να κάνουν και γύρο αναγνώρισης. Για τους μονοήμερους αγώνες θα πρέπει υποχρεωτικά να κάνουν γύρο αναγνώρισης.

004.13.3 Άκυρη εκκίνηση

Σε περίπτωση προβληματικής εκκίνησης, ο αλυτάρχης ή ο βοηθός του θα κηρύξουν την εκκίνηση σαν άκυρη, με την επίδειξη κινούμενης κόκκινης σημαίας και ο αγώνας θα σταματήσει. Οι αναβάτες πρέπει να επιστρέψουν στον χώρο αναμονής και η επανεκκίνηση πρέπει να δοθεί το δυνατόν συντομότερα. Η αλλαγή μοτοσυκλέτας απαγορεύεται μετά από άκυρη εκκίνηση.

004.14 ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

Ο αλυτάρχης του αγώνα έχει το δικαίωμα, κατά τη κρίση του, για λόγους ασφαλείας, ή για άλλους λόγους ανωτέρας βίας, να σταματήσει τον αγώνα νωρίτερα από τη λήξη του ή να ακυρώσει μέρος του ή να ακυρώσει όλη την αγωνιστική συνάντηση. Αν ένας αγώνας σταματήσει πριν την ολοκλήρωση των δύο πρώτων γύρων, τότε θα διεξαχθεί άμεσα μια πλήρης επανεκκίνηση. Η αλλαγή μοτοσυκλέτας δεν επιτρέπεται. Αν ένας αγώνας σταματήσει οποιαδήποτε στιγμή πριν την συμπλήρωση του 51% της διάρκειας του αγώνα (χωρίς τους πρόσθετους γύρους), θα διεξαχθεί ξανά μια πλήρης επανεκκίνηση. Οι οδηγοί θα επιστρέψουν στο χώρο παραμονής - διαμονής τους (paddock) και η επανεκκίνηση θα γίνει μέσα σε 30' λεπτά μετά τη διακοπή του αγώνα. Η αλλαγή μοτοσυκλέτας επιτρέπεται εφόσον κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου έχει ελεγχθεί και η νέα μοτοσυκλέτα και έχει ενημερωθεί ο αλυτάρχης του αγώνα. Η αλλαγή αυτή δεν μπορεί να γίνει σε χρόνο λιγότερο από 10' πρώτα λεπτά από την επανεκκίνηση, εκτός αν οι Αγωνοδίκες αποφασίσουν αιτιολογημένα διαφορετικά. Ο αλυτάρχης του αγώνα έχει τη δυνατότητα, κατά τη κρίση του, να αποκλείσει από τον αγώνα έναν ή περισσότερους οδηγούς οι οποίοι προκάλεσαν τη διακοπή αυτού. Ο οδηγός ο οποίος, ευρισκόμενος στη μπάρα εκκίνησης, αντιμετωπίζει τεχνικό πρόβλημα και η μοτοσυκλέτα του δεν μπορεί να εκκινήσει, παραμένει στη θέση του μέχρι να φύγουν όλες οι άλλες μοτοσυκλέτες και εκκινεί, αφού επιδιορθώσει τη βλάβη. Για την επιδιόρθωση μπορεί να δεχθεί βοήθεια στον χώρο που βρίσκεται μόνον. Αν ένας αγώνας σταμάτησε αφού έχει παρέλθει το 51% της διάρκειας του αγώνα (χωρίς

τους πρόσθετους γύρους), ο αγώνας θεωρείται ότι έχει πραγματοποιηθεί και η σειρά τερματισμού θα βασίζεται στη σειρά κατάταξης των οδηγών στον γύρο προτού επιδειχθεί η κόκκινη σημαία. Ο οδηγός ή οι οδηγοί που κατά τη κρίση του αλυτάρχη ευθύνονται για την διακοπή, θα τοποθετηθούν, στην κατάταξη, πίσω από τους οδηγούς που θα έχουν διανύσει στον αγώνα τους ίδιους ή περισσότερους γύρους. Εκτός από τη περίπτωση της άκυρης εκκίνησης ένας αγώνας μπορεί να ξαναρχιστεί μόνο μία φορά. Αν κριθεί απαραίτητο να διακοπεί ο αγώνας για δεύτερη φορά και δεν έχει περάσει τουλάχιστον το 51% από τη διάρκειά του, τότε αυτός θεωρείται άκυρος.

004.15 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ, ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Κατά τη διάρκεια του αγώνα απαγορεύεται οποιαδήποτε εξωτερική βοήθεια σε αγωνιζόμενο, εκτός αν δόθηκε από κριτή ειδικά επιφορτισμένο από τον οργανωτή να την παράσχει για λόγους ασφαλείας. Η ποινή για την παράβαση αυτού του κανόνα είναι ο αποκλεισμός. Επισκευές ή/και ρυθμίσεις μπορούν να γίνουν μόνο στον ειδικά ορισμένο χώρο (PITS). Οποιοδήποτε μέρος της μοτοσυκλέτας, εκτός από το πλαίσιο αυτής μπορεί να αντικατασταθεί. Ο ανεφοδιασμός με καύσιμο πρέπει να γίνεται με τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας σβηστό υποχρεωτικά. Υποχρεωτικά πρέπει να υπάρχει υλικό πυρόσβεσης τουλάχιστον 6 κιλών. Η ποινή για την παράβαση είναι αποκλεισμός του αναβάτη από το σκέλος. Οι αναβάτες που εισέρχονται στη ζώνη επισκευών πρέπει υποχρεωτικά να σταματήσουν προτού ξαναγυρίσουν στη πίστα. Ο χώρος της ζώνης επισκευών (PITS) είναι οριοθετημένος και η είσοδος και έξοδος των αναβατών στη ζώνη επισκευών γίνεται υποχρεωτικά από τις υποδεικνυόμενες προσβάσεις (Είσοδος – Έξοδος PITS) κι επ' ουδενί αντίθετα. Παράβαση των παραπάνω κανόνων επιφέρει τον αποκλεισμό του αναβάτη από το συγκεκριμένο σκέλος. Ο αναβάτης που εισέρχεται στα paddock με τη μοτοσυκλέτα του κατά τη διάρκεια των χρονομετρημένων δοκιμών η και κατά την διάρκεια του αγώνα, δεν επιτρέπεται να συμμετάσχει ξανά στο σκέλος αυτό. Απαγορεύεται η ραδιοεπικοινωνία με τους αναβάτες. Η χρήση από τους αναβάτες οποιασδήποτε βοήθειας (τάκοι κλπ) στη μπάρα εκκίνησης, για την εκκίνηση του αγώνα απαγορεύεται, εκτός εάν το επιτρέψει ο αλυτάρχης του αγώνα. Εξαιρούνται οι αναβάτες της κατηγορίας MX85 και MX65. Οι αναβάτες είναι υποχρεωμένοι να κινούνται στη φορά της διαδρομής και απαγορεύεται ρητά η οδήγηση αντίθετα απ' αυτήν. Η ποινή για την οδήγηση με αντίθετη φορά θα είναι ο αποκλεισμός από τον αγώνα. Η παράκαμψη οποιουδήποτε τμήματος της διαδρομής και για οποιοδήποτε λόγο απαγορεύεται. Ο αναβάτης υποχρεούται να κινείται εντός της οριοθετημένης διαδρομής. Ο αναβάτης ο οποίος βγήκε εκτός οριοθετημένης διαδρομής (πίστας) πρέπει να επιστρέψει σε αυτήν με ασφαλή επανείσοδο από το κοντινότερο δυνατόν σημείο σε εκείνο από το οποίο βγήκε από τη πίστα εφόσον είναι δυνατόν και χωρίς να έχει πλεονέκτημα έναντι των άλλων αναβατών (κινούμενος παράλληλα και με τη φορά της διαδρομής και χωρίς να παρακάμπτει μέρος της). Η ποινή για την παράκαμψη θα είναι ο αποκλεισμός από το σκέλος. Αν χρειαστεί, οι αγωνοδίκες μπορούν να επιβάλουν επιπλέον ποινή. Αν αυτό συμβεί στις χρονομετρημένες δοκιμές, τότε διαγράφεται ο συγκεκριμένος γύρος.

Λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή σωματική διάπλαση και δύναμη των αθλητών των κατηγοριών MX65 και MX85, δίνεται η δυνατότητα κάτω από ιδιαίτερες συνθήκες να μπορεί να παρασχεθεί εξωτερική βοήθεια στους αθλητές αυτών των δύο κατηγοριών. Αυτή μπορεί να παρασχεθεί από άτομα της οργάνωσης αλλά κι εάν κι εφόσον δεν υπάρχει πρόβλεψη για άτομα απ' αυτήν κι από τον οποιονδήποτε διαπιστευμένο μηχανικό ή συνοδό με την προϋπόθεση να μην εμποδίζουν τους άλλους αναβάτες ή να εκθέτουν τον εαυτό τους ή άλλα άτομα σε κίνδυνο και μόνο αφού τους έχει επιτραπεί από τα επιβλέποντα στο χώρο στελέχη. Η εξωτερική βοήθεια πρέπει να παρέχεται μόνο σε ιδιαίζουσες συνθήκες (πχ κακοκαιρία και κόλλημα αναβατών στη λάσπη) λόγω των οποίων μπορεί να τεθεί και θέμα ασφαλείας, καθώς και σε περίπτωση πτώσης και αδυναμίας του αθλητή να απεγκλωβιστεί από τη μοτοσυκλέτα. Δεν επιτρέπεται να παρέχεται βοήθεια στο να βάλει μπροστά τον κινητήρα (εκτός από το να του κρατήσουν τη μοτοσυκλέτα αν χρειαστεί) ή να γίνει οποιαδήποτε εργασία επισκευής – διόρθωσης (πχ ισίωμα τιμονιού, μανέτες κλπ) της μοτοσυκλέτας και των περιφερειακών μερών της.

004.16 ΜΕΤΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΗΣ ΘΟΡΥΒΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΑΓΩΝΑ

Κάθε οργανωτής έχει το δικαίωμα, εφόσον διαθέτει και το σχετικό όργανο μέτρησης, αμέσως μετά από κάθε αγώνα, να ελέγξει τη στάθμη θορύβου τριών μοτοσυκλετών οι οποίες θα οριστούν είτε από το συμβούλιο των αγωνοδικών, είτε ύστερα από πρόταση του αλυτάρχη του αγώνα. Ο αναβάτης του οποίου η μοτοσυκλέτα έχει στάθμη θορύβου περισσότερη από το όριο (114 dB/A +1), θα τιμωρείται με την πρόσθεση 20'' (δευτερολέπτων) στον χρόνο τερματισμού του. Ο αναβάτης ο οποίος υπέστη την τιμωρία αυτή έχει δικαίωμα να επισκευάσει την μοτοσυκλέτα του πριν από τον επόμενο αγώνα, αν υπάρχει τέτοιος. Για τον λόγο αυτό ο τεχνικός έφορος και η συσκευή θορυβομέτρησης (αν εφαρμόζεται η διαδικασία αυτή) πρέπει να είναι διαθέσιμοι κατά τη διάρκεια όλων των αγώνων της συνάντησης.

004.17 ΚΑΥΣΙΜΟ - ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Το καύσιμο που θα χρησιμοποιείται στις αγωνιστικές συναντήσεις του MOTO CROSS πρέπει να είναι αυτό του εμπορίου και για το οποίο υπάρχει δυνατότητα προμήθειάς του από όλους ανεξαιρέτως τους οδηγούς μιας αγωνιστικής συνάντησης. Ο έλεγχος καυσίμου μπορεί να γίνει οποιαδήποτε στιγμή που θα είναι εφικτή η εξαγωγή του καυσίμου από το ρεζερβουάρ μιας μοτοσυκλέτας, σύμφωνα με τον τεχνικό κανονισμό. Ο αναβάτης του οποίου το καύσιμο δεν είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς αποκλείεται από όλους τους

αγώνες της ημέρας εκείνης και χάνει τους τυχόν βαθμούς και τα έπαθλα που τυχόν έχει κατακτήσει κατά τη διάρκεια των αγώνων της ημέρας εκείνης. Το κόστος του ελέγχου θα βαρύνει τον αναβάτη που υπέπεσε στο παράπτωμα, ενώ υπάρχει η δυνατότητα να τιμωρηθεί επιπλέον από τα αρμόδια δικαιοδοτικά όργανα.

004.18 ΤΕΛΙΚΟΣ ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Μετά από απόφαση του Συμβουλίου Αγωνοδικών, αμέσως μετά και τον τελευταίο αγώνα της κάθε κατηγορίας οι 3 πρώτες μοτοσυκλέτες από κάθε αγώνα, καθώς και μια στην τύχη, θα παραμείνουν στο χώρο του park fermé για 15 λεπτά μετά το τερματισμό του νικητή, προκειμένου να εξεταστούν τυχόν ενστάσεις άλλων οδηγών εναντίον των μοτοσυκλετών αυτών. Τυχόν ενστάσεις για θέματα τεχνικών κανονισμών σε μοτοσυκλέτες που αγωνίσθηκαν στον 1ο αγώνα, όπου υπάρχει τέτοιος, εξετάζονται άμεσα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον τεχνικό κανονισμό.

004.19 ΑΛΚΟΤΕΣΤ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΤΙΝΤΟΠΙΓΚ

Πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τον ιατρικό κώδικα. Ένας αναβάτης του οποίου το τεστ είναι θετικό αποκλείεται από όλους τους αγώνες της ημέρας.

004.20 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Νικητής είναι ο αναβάτης που περνάει πρώτος τη γραμμή τερματισμού. Οι αναβάτες που ακολουθούν θα σταματήσουν μόλις περάσουν αυτή την γραμμή. Ένας αναβάτης δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τερματίσας εάν:

α. Δεν περάσει τη γραμμή τερματισμού μέσα σε 5 λεπτά από τη στιγμή τερματισμού του νικητή.

β. Δεν έχει καλύψει τα 3/4 (75%) του συνολικού αριθμού των γύρων που έκανε ο νικητής.

γ. Ειδικά και μόνο για τις κατηγορίες MX85 και MX65 εάν δεν έχει καλύψει τα 2/4 (50%) του συνολικού αριθμού των γύρων που έκανε ο νικητής.

Εάν τα παραπάνω ποσοστά (3/4 ή 2/4) των γύρων του νικητή δεν είναι ακέραιος αριθμός τότε αυτός στρογγυλοποιείται στον αμέσως επόμενο ακέραιο αριθμό.

004.21 ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

004.21.1 Οι αναβάτες θα βαθμολογούνται ανάλογα με την κατάταξη τους σε κάθε αγώνα ανά διοργάνωση βάση της παρακάτω βαθμολογίας:

1-25, 2-22, 3-20, 4-18, 5-16, 6-15, 7-14, 8-13, 9-12, 10-11, 11-10, 12-9, 13-8, 14-7, 15-6, 16-5, 17-4, 18-3, 19-2, 20-1

004.21.2 Για την κατάταξη σε όλες τις κατηγορίες και σε κάθε διοργάνωση θα αθροίζονται τα αποτελέσματα και από τα δύο σκέλη.

004.21.3 Οποιαδήποτε διαφοροποίηση του παραπάνω τρόπου βαθμολογίας αναφέρεται στην Προκήρυξη του κάθε Πρωταθλήματος, Κυπέλλου και Επάθλου.

004.22 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ - ΕΦΕΣΕΙΣ

Όλες οι ενστάσεις πρέπει να υποβάλλονται και να υπογράφονται από τον ίδιο τον ενιστάμενο.

Εάν η ένσταση απορριφτεί τότε το ποσό της ένστασης που κατέβαλε ο ενιστάμενος αποδίδεται στην Ομοσπονδία. Εάν η ένσταση γίνει δεκτή τότε το παράβολο θα επιστραφεί στον ενιστάμενο. Το κόστος για κατάθεση έφεσης, είναι το διπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής.

Σε περίπτωση ένστασης επί Τεχνικού θέματος, όπου απαιτείται η αποσυναρμολόγηση και επανασυναρμολόγηση μιας μοτοσυκλέτας, ο ενιστάμενος οφείλει να καταθέσει σαν εγγύηση το κόστος της εργασίας του μηχανικού καθώς και το κόστος των ανταλλακτικών που θα χρειαστούν για την εξέταση της ένστασης.

Το ποσό αυτό ορίζεται από τους αγωνοδίκες.

Ο μηχανικός που θα κάνει την εργασία είναι υποχρεωμένος να εκδώσει σχετικό τιμολόγιο. Στην περίπτωση που με απόφαση των Αγωνοδικών, απαιτηθεί αυτεπάγγελτος τεχνικός έλεγχος μοτοσυκλέτας, τα έξοδα της αποσυναρμολόγησης και επανασυναρμολόγησης, βαρύνουν αποκλειστικά τον συμμετέχοντα, οδηγό ή ιδιοκτήτη αυτής.

Το κόστος για κατάθεση έφεσης, είναι το διπλάσιο του παραβόλου συμμετοχής.

004.23 ΠΟΙΝΕΣ

Κάθε παράβαση αυτού του κανονισμού και των παραρτημάτων του, ή και κάθε Συμπληρωματικού Κανονισμού, που γίνεται από έναν Οργανωτή, ή Στέλεχος, ή Αθλητή, ή Συνοδό, ή άλλο πρόσωπο, μπορεί να επιφέρει ποινή ή πρόστιμο. Οι ποινές και τα πρόστιμα μπορούν να επιβληθούν από το Σ.Α. ή από τα δευτεροβάθμια όργανα. Η απόφαση του Σ.Α. γίνεται αμέσως δεσμευτική παρά το δικαίωμα έφεσης, εφόσον αυτή αφορά παράβαση αυτού του κανονισμού και των παραρτημάτων του, ή και κάθε Συμπληρωματικού Κανονισμού, ή θέματα ασφαλείας ή αντικανονικότητα συμμετοχής αγωνιζόμενου στον αγώνα, ή όταν, κατά τη διάρκεια του ίδιου αγώνα, διαπραχθεί μια περαιτέρω παραβίαση που να δικαιολογεί την έκπτωση του ίδιου αγωνιζόμενου. Η απόφαση του Σ.Α. πρέπει να αναφέρει την ύπαρξη ή μη ύπαρξη των ανωτέρω αναφερόμενων περιπτώσεων οι οποίες δικαιολογούν ότι η απόφαση πρέπει να είναι εκτελεστή παρά την έφεση. Το ανασταλτικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την έφεση δεν επιτρέπει στον αγωνιζόμενο να μπορεί να συμμετάσχει στην απονομή, ούτε μπορεί να εμφανίζεται στα οριστικά αποτελέσματα του αγώνα σε θέση διαφορετική από αυτή στην οποία συνυπολογίζεται η ποινή. Τα δικαιώματα του αγωνιζόμενου θα αποκατασταθούν αν κερδίσει την έφεση ενώπιον των δευτεροβάθμιων οργάνων.

Οι ποινές όπως καθορίζονται και αναφέρονται ρητά σε παραπάνω άρθρα του παρόντος Γενικού Κανονισμού ΔΕΝ ΔΕΧΟΝΤΑΙ ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ και ΔΕΝ ΕΦΕΣΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ. Οι υπόλοιπες ποινές που επιβάλλονται σε κάθε αθλητή, ανάλογα με τη σπουδαιότητα του παραπτώματος, διαβαθμίζονται κατά σειρά σπουδαιότητας όπως παρακάτω:

α) Επίπληξη

β) Πρόστιμο

γ) Ποινή χρόνου

δ) Απώλεια θέσεων

ε) Αποκλεισμός από το σκέλος

στ) Αποκλεισμός από τον αγώνα

ζ) Αργία

Οι ποινές μπορούν να επιβληθούν είτε μεμονωμένα είτε με συνδυασμό αυτών. Ειδικά σε περίπτωση αντιαθλητικής συμπεριφοράς και ανάλογα με τη βαρύτητα της πράξης μπορούν να επιβληθούν οι ποινές ε, στ και επιφέρει και την πιθανή παραπομπή του αθλητή στην Πειθαρχική Επιτροπή. Οι κυρώσεις εκτός από τους αθλητές, μπορούν να επιβληθούν και στους συνοδούς τους (αυτή η περίπτωση βαρύνει τον αθλητή) όπως και σε στελέχη για τη μη ορθή εκτέλεση των καθηκόντων τους. Αν επιβληθεί απώλεια συγκεκριμένων θέσεων (π.χ. παραβίαση κινούμενης κίτρινης σημαίας – σημαίας ιατρικού συμβάντος) και οι συμμετοχές είναι λιγότερες από τις θέσεις που επιβάλει η ποινή, τότε ο αγωνιζόμενος παίρνει τους βαθμούς που αντιστοιχούν στη θέση που θα κατέληγε μετά την ποινή και με το ανάλογο πλήθος συμμετοχών (π.χ. τερματίζει στην 5η θέση με 12 συμμετοχές στο σκέλος. Βαθμολογείται με τους βαθμούς της 15ης θέσης και όχι της 12ης. Στην περίπτωση που μετά την εφαρμογή της ποινής καταταχθεί μετά την 20άδα, δεν βαθμολογείται καθόλου). Στη περίπτωση επιβολής προστίμου, ο τιμωρημένος οφείλει να το καταθέσει στο λογαριασμό της Ομοσπονδίας, εντός 48 ωρών. Τα έσοδα από τα πρόστιμα χρησιμοποιούνται για την προβολή και οργάνωση του πρωταθλήματος. Κάθε καθυστέρηση καταβολής του, επιφέρει αργία για όσο χρονικό διάστημα παραμένει απλήρωτο. Ο αθλητής έχει το δικαίωμα να προσβάλει τις όποιες αποφάσεις του Συμβουλίου Αγωνοδικών καταθέτοντας την αντίστοιχη έφεση όπως αυτό ορίζεται από τις αντίστοιχες διατάξεις του Δικαιοδοτικού Κανονισμού της Ομοσπονδίας και του Ειδικού Κανονισμού του κάθε αγώνα. Έφεση σε ποινές που επιβάλλονται για θέματα ή παραβάσεις στα οποία ο Γενικός Κανονισμός αναφέρεται ρητά, δεν γίνεται δεκτή και απορρίπτεται.

Το Συμβούλιο Αγωνοδικών έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει όλες τις παραπάνω ποινές εκτός από αυτή της Αργίας. Η ποινή της Αργίας, μπορεί να επιβληθεί μόνο από την Πειθαρχική Επιτροπή.

004.24 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

004.24.1 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 επίσης έχει και τη δυνατότητα ερμηνείας τυχόν ασάφειας των παραπάνω αναφερόμενων κανονισμών. Το Συμβούλιο των Αγωνοδικών μετά από πρόταση του Αλυτάρχη μπορεί να εγκρίνει την τροποποίηση του ωραρίου και τον τρόπο διεξαγωγής των αγώνων (ελεύθερα, χρονομετρημένα, σκέλη) ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες αν και εφόσον κρίνεται αναγκαίο, αλλά με γνώμονα πάντα την ασφάλεια των αναβατών.

004.24.2 Η χρήση κάμερας τοποθετημένης σε αναβάτη ή μοτοσυκλέτα επιτρέπεται. Για τις κάμερες που είναι τοποθετημένες στο κράνος των αναβατών, πρέπει να διασφαλίζεται η ορθή τοποθέτησή τους η οποία δεν θα αλλοιώνει τις προδιαγραφές και την κατασκευαστική δομή του κράνους (πχ. τρύπημα του κελύφους με βίδα). Τα αποδεικτικά στοιχεία (οπτικό υλικό) που προέρχονται από κάμερες τοποθετημένες πάνω σε αναβάτη – μοτοσυκλέτα λαμβάνονται υπόψη ελεύθερα και δεν είναι δεσμευτικά για την λήψη αποφάσεων από τα αρμόδια όργανα.

004.24.3 Οι προκηρύξεις των Πρωταθλημάτων, Κυπέλλων, Επάθλων πρέπει να αναφέρουν τις κατηγορίες καθώς και τις κλάσεις μοτοσυκλετών που θα γίνονται δεκτές, όπως και τα ηλικιακά όρια των αθλητών που θα συμμετέχουν σε αυτές. Μπορούν επίσης να τροποποιούν άρθρα του παρόντος Γενικού Κανονισμού όσον αφορά τον τρόπο διεξαγωγής των σκελών (ελεύθερα, χρονομετρημένα, αγώνες), ή τις κατηγορίες και τις κλάσεις μοτοσυκλετών που θα γίνονται δεκτές ή ακόμα και να συμπληρώνουν πιθανές ελλείψεις αυτού. Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε τροποποίηση σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.