

Global Rotax Max Challenge

Αγωνιστικός Κανονισμός 2025

Έκδοση 1
9 Σεπτεμβρίου 2024

1.	ΓΕΝΙΚΑ	1
	ROTAX MAX Challenge	1
2.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	2
3.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΑΔΕΙΑ, ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΒΑΡΟΣ	2
3.1	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	2
3.2	ΑΔΕΙΕΣ	3
3.3	ΗΛΙΚΙΑΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ	3
3.4	ΣΥΝΟΨΗ ΟΡΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ	6
3.5	ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΒΑΡΗ	6
4.	ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΙ ΟΔΗΓΟΙ	7
5.	ΠΡΟΚΡΙΣΗ ΣΤΟ RMC GF	7
6.	ΑΛΛΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ	8
7.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ	10
8.	ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	11
9.	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΟΔΗΓΟΥ	11
10.	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	12
11.	ΕΠΙΛΕΞΙΜΑ ΚΑΡΤ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	12
11.1	ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ / ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ-ΜΕΤΑΔΟΣΗ	12
11.2	ΦΡΕΝΑ	12
11.3	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	12
11.4	ΕΛΑΣΤΙΚΑ	13
11.5	ΚΑΥΣΙΜΟ	13
11.6	ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ/ΥΑΛΟΒΑΜΒΑΚΕΣ	14
11.7	ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗΣ/ΣΕΝΣΟΡΑΣ	134
11.8	ΚΑΜΕΡΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ONBOARD)	15
12.	ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ	15
13.	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ	16
14.	ΑΓΩΝΑΣ	16
14.1	ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ	17
14.2	ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ	17
14.3	ΑΦΕΤΗΡΙΑ (STARTING GRID)	18
14.4	ΑΦΕΤΗΡΙΑ-ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	19
14.5	ΗΜΙΤΕΛΙΚΟΙ ή SUPER HEAT	21
14.6	ΤΕΛΙΚΟΙ	22
15.	ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΟΔΗΓΩΝ	23
16.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	23
α)	ΔΙΑΚΟΠΗ / ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΓΩΝΑ	24
16.1	ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΓΩΝΑ ΜΕ «ΑΡΓΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ»	24
16.2	ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΟΚΙΜΗΣ Ή ΑΓΩΝΑ	24
16.3	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗΣ	25
17.	ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ	26
17.1	PRE-GRID	26
18.	ΖΥΓΑΡΙΑ/ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΖΥΓΙΣΜΑΤΟΣ	26

19.	ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ ΦΕΡΙΝΓΚ.....	27
20.	ΚΑΤΑΤΑΞΗ-ΒΡΑΒΕΙΑ-ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ.....	28
21.	ΤΕΛΕΤΗ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΣΤΟ ΒΑΘΡΟ	29
22.	ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ / ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ ..	29
23.	ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΟ ROTAX GLOBAL APP;	30
24.	ΡΟΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	30
25.	ΠΡΟΣΤΙΜΑ.....	30
26.	ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΥΓΗ	30
27.	ΚΑΝΟΝΕΣ RADDOCK.....	30
28.	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ	30
29.	ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ.....	30
30.	ΓΕΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	31
31.	ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΟΙΝΩΝ	34
32.	ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	40
33.	ΠΡΟΒΟΛΗ.....	40
34.	ΣΥΜΠΤΗΞΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ.....	40
35.	ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ RMCGF.....	40
36.	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΓΩΝΩΝ RMC 2024.....	41
37.	ΠΑΡΑΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ.....	41

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η BRP-ROTAX GmbH & Co KG, Rotax str. 1,4623 Gunskirchen , Αυστρία και οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς / συνεργάτες διοργανώνουν τα πρωταθλήματα ROTAX MAX Challenge Grand Finals (RMCGF), International ROTAX MAX Challenges (IRMC) και National ROTAX MAX Challenges (RMC).

ROTAX MAX Challenge

Περιγράφει την ιδέα του προγράμματος ROTAX MAX Challenge και καθορίζει τους κανονισμούς για τα εθνικά πρωταθλήματα RMC σε διάφορες χώρες, τα οποία αποτελούν τη βάση για τη μετάβαση στο RMCGF.

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (FIA, CIK-FIA, ASN, διοργανωτές, συμμετέχοντες και αυτοκινητοδρόμια) αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εφαρμόζουν και να τηρούν τους κανόνες που διέπουν τους αγώνες.

Κάθε διεθνές πρωτάθλημα RMC διεξάγεται σύμφωνα με τους αγωνιστικούς κανονισμούς RMC Series Sporting Regulations, τους τεχνικούς κανονισμούς RMC και τον διεθνή αγωνιστικό κώδικα («FIA-CIK International Sporting Code») και τα παραρτήματά του, με τους τεχνικούς κανονισμούς καρτ («FIA-CIK Technical Regulations») και με όλους τους διεθνείς κανονισμούς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με τις γενικές κατευθύνσεις που ισχύουν για τις διεθνείς εκδηλώσεις καρτ CIK-FIA («FIA-CIK General Prescriptions»), καθώς και με τυχόν συμπληρωματικούς κανονισμούς που καταρτίζονται από τις τοπικές αγωνιστικές αρχές (ASN).

Οποιοσδήποτε αλλαγές ή εξαιρέσεις στους αγωνιστικούς και τεχνικούς κανονισμούς RMC απαιτούν γραπτή έγκριση της ROTAX μετά από συμφωνία της ASN που φιλοξενεί το πρωτάθλημα ή / και της διεθνούς επιτροπής CIK / FIA.

ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΡΗΤΑ

2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Το πρόγραμμα θα διεξαχθεί σύμφωνα με:

- τον Διεθνή Αγωνιστικό Κώδικα της FIA και τα παραρτήματά του
- τα επίσημα δελτία της FIA και της CIK-FIA
- τους τεχνικούς κανονισμούς CIK-FIA
- τις γενικές κατευθύνσεις που ισχύουν για τις διεθνείς εκδηλώσεις CIK-FIA Karting (Κεφάλαιο 4.1 των Διεθνών Κανονισμών Καρτ-International Karting Regulations)
- τους τεχνικούς κανονισμούς του Global Rotax MAX Challenge 2025
- τους παρόντες αγωνιστικούς κανονισμούς Global Rotax MAX Challenge 2025

Όλοι οι οδηγοί, οι συμμετέχοντες και το προσωπικό που παίρνει μέρος στο RMC 2025, αναλαμβάνουν την τήρηση όλων των κανονισμών για λογαριασμό τους, των εργαζομένων τους και των αντιπροσώπων τους.

Το τελικό κείμενο αυτών των παγκόσμιων αγωνιστικών κανονισμών RMC είναι στην αγγλική έκδοση, η οποία θα χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που προκύψει οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία τους. Οι επικεφαλίδες του παρόντος εγγράφου προορίζονται αποκλειστικά για ευκολία στην αναφορά και δεν αποτελούν μέρος αυτών των αγωνιστικών κανονισμών.

Η Rotax διατηρεί το δικαίωμα τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Όλοι οι οδηγοί, οι διαγωνιζόμενοι καθώς και οι κηδεμόνες (σε περίπτωση που ο οδηγός είναι ανήλικος) θα πρέπει να έχουν λάβει γνώση του παρόντος κανονισμού, του RMC Τεχνικού Κανονισμού καθώς και του Συμπληρωματικού Κανονισμού.

3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΑΔΕΙΑ, ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΒΑΡΟΣ

3.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Οι διαθέσιμες κατηγορίες για το RMC 2025 είναι οι εξής:

- 125 Micro MAX
- 125 Mini MAX
- 125 Junior MAX
- 125 Senior MAX
- 125 Senior MAX Masters
- 125 MAX DD2
- 125 MAX DD2 Masters

3.2 ΑΔΕΙΕΣ

Όλες οι άδειες πρέπει να εκδίδονται από μία αγωνιστική αρχή ASN, η οποία είναι μέλος της CIK/FIA.

Για εκδηλώσεις RMC απαιτείται άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια karting (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για εκδηλώσεις I RMC απαιτείται διεθνής άδεια karting κλάσης G ή E, F (ανάλογα με την κατηγορία) και άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

Σημείωση

Οι οδηγοί που είναι ακόμη ανήλικοι (και ως εκ τούτου δεν έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα) δεν μπορούν να συμμετάσχουν αυτοβούλως.

Ο αγωνιζόμενος πρέπει να είναι κάτοχος έγκυρης άδειας που εκδίδεται από τη μητρική του αρχή ASN ή άδειας που εκδίδεται από ASN εκτός της μητρικής του (αυτή η άδεια ισχύει μόνο για χρήση με γραπτή άδεια από τη μητρική ASN).

3.3 ΗΛΙΚΙΑΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Κάθε συμμετέχων στο Rotax Max Challenge 2025 εκπροσωπεί τη χώρα για την οποία η ASN του έχει εκδώσει την άδεια, ανεξάρτητα από την εθνικότητα στην οποία ανήκει ή από τη χώρα στην οποία παίρνει μέρος.

Όλοι οι οδηγοί που πληρούν αυτά τα όρια ηλικίας και τον τύπο των αδειών, πληρούν τις προϋποθέσεις για το RMCGF 2025 .

125 Micro MAX

Όρια ηλικίας: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **8α** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης και πρέπει να έχει τα **12α** γενέθλιά του/της μετά το έτος της εκδήλωσης.

Άδεια: club-sport ή εθνική άδεια (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

125 Mini MAX

Όρια ηλικίας: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **10α** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης και πρέπει να έχει τα **14α** γενέθλιά του/της μετά το έτος της εκδήλωσης.

Άδεια: club-sport ή εθνική ή διεθνής άδεια τύπου G (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

125 Junior MAX

Όρια ηλικίας: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **12α** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης και πρέπει να έχει τα 14α* γενέθλιά του/της μετά το έτος της εκδήλωσης.

Ένας οδηγός με **ηλικία 15 ετών κατά τη διάρκεια του έτους** της εκδήλωσης μπορεί να συμμετέχει σε περίπτωση που διαθέτει έγκυρη **διεθνή άδεια καρτ G**, σύμφωνα με το άρθρο 3.4.1 των Διεθνών Αδειών Καρτ για Οδηγούς. INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT

Άδεια:

Για εθνικές εκδηλώσεις RMC απαιτείται μια άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια καρτ κλάσης G (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για διεθνείς εκδηλώσεις RMC, απαιτείται διεθνής άδεια καρτ κλάσης G και άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

Σημείωση

Οι οδηγοί που είναι ακόμη ανήλικοι (και ως εκ τούτου δεν έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα) δεν μπορούν να συμμετάσχουν αυτοβούλως.

125 Senior MAX

Ελάχιστη ηλικία: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **14α *** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης.

Άδεια:

Για εθνικές εκδηλώσεις RMC, απαιτείται άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια καρτ κλάσης F ή E (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για διεθνείς εκδηλώσεις RMC απαιτείται διεθνής άδεια καρτ κλάσης F ή E και μια άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

*Εάν ένας οδηγός είναι 14 ετών κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης, πρέπει να κατέχει έγκυρη διεθνή άδεια καρτ κλάσης F, σύμφωνα με τις ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ CIK FIA ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΚΑΡΤ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΗΓΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ (CIK FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT), άρθρο 3.4.2

Σημείωση

Οι οδηγοί που είναι ακόμη ανήλικοι (και ως εκ τούτου δεν έχουν πλήρη δικαιοπρακτική ικανότητα) δεν μπορούν να συμμετάσχουν αυτοβούλως.

125 Senior MAX Masters

Ελάχιστη ηλικία: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **32α** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης.

Άδεια:

Για εθνικές εκδηλώσεις RMC απαιτείται άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια κλάσης E (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για διεθνείς εκδηλώσεις RMC, απαιτείται διεθνής άδεια καρτ κλάσης E και άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

125 MAX DD2

Ελάχιστη ηλικία: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα 15α γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης.

Άδεια:

Για εθνικές εκδηλώσεις RMC απαιτείται άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια κλάσης E (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για διεθνείς εκδηλώσεις RMC, απαιτείται διεθνής άδεια καρτ κλάσης E και άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

Σημείωση

Οι οδηγοί που είναι ακόμη ανήλικοι (και ως εκ τούτου δεν έχουν πλήρη δικαιопρακτική ικανότητα) δεν μπορούν να συμμετάσχουν αυτοβούλως.

125 MAX DD2 Masters

Ελάχιστη ηλικία: ο/η οδηγός πρέπει να έχει τα **32α** γενέθλιά του/της κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης.

Άδεια:

Για εθνικές εκδηλώσεις RMC απαιτείται άδεια club-sport, εθνική ή διεθνής άδεια κλάσης E (ανάλογα με τις απαιτήσεις της εθνικής ASN).

Για διεθνείς εκδηλώσεις RMC, απαιτείται διεθνής άδεια καρτ κλάσης E και άδεια διεθνούς συμμετοχής (entrant).

*Εάν ένας οδηγός είναι 14 ετών κατά τη διάρκεια του έτους της εκδήλωσης, πρέπει να κατέχει έγκυρη διεθνή άδεια καρτ κλάσης F, σύμφωνα με τις ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ CIK FIA ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΚΑΡΤ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΗΓΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ (CIK FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT), άρθρο 3.4.2

Σημείωση

Οι οδηγοί που είναι ακόμη ανήλικοι (και ως εκ τούτου δεν έχουν πλήρη δικαιопρακτική ικανότητα) δεν μπορούν να συμμετάσχουν αυτοβούλως.

3.4 ΣΥΝΟΨΗ ΟΡΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ

Όριο ηλικίας	MICRO	MINI	JUNIOR	SENIOR	SENIOR MAX MASTERS	DD2	DD2 MASTERS
	8-11	10-13	12-14 *(15)	15+ *(14)	32+	15+	32+
Ηλικιακές ομάδες	2017 2014	2015 2012	2013 έως 2011 *(2010)	από 2010* (2011)	από 1993	από 2010	από 1993

* αν ο οδηγός διαθέτει άδεια καρτ σύμφωνα με τα άρθρα 3.4.2 και 3.4.3 των Διεθνών Αδειών Κάρτας για Οδηγούς της CIK

3.5 ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΒΑΡΗ

Το ελάχιστο βάρος για το καρτ, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού και όλου του απαιτούμενου εξοπλισμού ασφαλείας (κράνος, στολή, κ.λπ.) πρέπει να είναι πάντα:

Ελάχιστα βάρη (KG)	125 Micro MAX	125 Mini MAX	125 Junior MAX	125 Senior MAX	125 Senior MAX Masters	125 DD2 MAX	125 DD2 MAX Masters
	105	115	145	162	162	175	175



4. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΙ ΟΔΗΓΟΙ

Οι θέσεις RMCGF απονέμονται μέσω ενός πίνακα αξιολόγησης που τηρείται από την ROTAX. Οι υπεύθυνοι διανομείς μπορούν να κατανεύμουν τις παραχωρημένες θέσεις μεταξύ των περιοχών τους σύμφωνα με την εμπειρία τους και τη δική τους κρίση. Ο αριθμός των θέσεων ανά περιοχή μπορεί να αλλάζει ανά έτος.

Η ROTAX HELLAS διατηρεί το δικαίωμα να προσφέρει δικαιώματα απευθείας συμμετοχής (wild card) και πακέτα οδηγών στους οδηγούς ανάλογα με τα κριτήρια που θεωρεί κατάλληλα.

Η ROTAX HELLAS διατηρεί επίσης το δικαίωμα να μην αποδεχθεί μια συμμετοχή, χωρίς να χρειάζεται να παρέχει καμία αιτιολόγηση.

Η ROTAX HELLAS διατηρεί το δικαίωμα να προσθέσει επιπλέον οδηγούς από διάφορες κατηγορίες σε διάφορες χώρες υπό ορισμένες προϋποθέσεις για να συμμετάσχουν στο RMCGF.

Το RMCGF 2025 είναι ένα διεθνές γεγονός με περιορισμούς που προέρχονται από προσκλήσεις, οι οποίες ελέγχονται από τη ROTAX (σύμφωνα με τον Διεθνή Αγωνιστικό Κώδικα FIA-CIK).

Τα έξοδα για τα παρεχόμενα καρτ, τους κινητήρες, τα ελαστικά και τη βενζίνη για τους οδηγούς που έχουν προκριθεί στο RMCGF 2025 καλύπτονται από τη ROTAX και τους διανομείς της. Το κόστος των εισιτηρίων όλων των κατηγοριών για τη συμμετοχή των Ελλήνων οδηγών στο RMCGF καλύπτεται από τον αντιπρόσωπο.

Οι οδηγοί μπορούν να προκριθούν μέσω της διεθνούς ή των εθνικών εκδηλώσεων, με την προϋπόθεση ότι οι GLOBAL SPORTING REGULATIONS ROTAX MAX CHALLENGE 2025 και οι GLOBAL TECHNICAL REGULATIONS ROTAX MAX CHALLENGE 2025 ακολουθούνται στις κατηγορίες των RMC. Με προηγούμενη συμφωνία, επιλεγμένοι διανομείς της ROTAX μπορούν να χρησιμοποιήσουν την ανάθεση θέσεων για να βραβεύσουν πιστούς πελάτες της ROTAX ώστε να συμμετάσχουν στο RMCGF 2025.

5. ΠΡΟΚΡΙΣΗ ΣΤΟ RMCGF

125 Mini MAX (1), 125 Junior Max (1), 125 Senior MAX (1) και 125 DD2 MAX (1): Ο γενικός νικητής κάθε εθνικής κατηγορίας RMC μπορεί να προκριθεί με έγγραφη έγκριση από τη ROTAX HELLAS..

Πρόσθετος αριθμός οδηγών μπορεί να πληροί τις προϋποθέσεις μέσω του διεθνούς RMC.

Ο αριθμός των οδηγών που πληρούν τις προϋποθέσεις πρέπει να καθορίζεται στον αγωνιστικό κανονισμό της αντίστοιχης σειράς αγώνων.

Δικαίωμα πρόκρισης στο RMCGF έχουν όλοι οι συμμετέχοντες οδηγοί οποιασδήποτε εθνικότητας αρκεί να έχουν στη κατοχή τους αγωνιστική άδεια της χώρας όπου διεξάγεται το event (ελληνική αγωνιστική άδεια).

Ανά πάσα στιγμή, η ROTAX HELLAS διατηρεί το δικαίωμα να προσφέρει δικαιώματα απευθείας συμμετοχής (wild card) ή πακέτα οδηγών για πιστούς πελάτες ROTAX στους οδηγούς όλων των κατηγοριών, σύμφωνα με τα κριτήρια που θεωρεί κατάλληλα.

Προκειμένου να είναι επιλέξιμος για μια θέση στο RMCGF, ο οδηγός πρέπει να διαθέτει άδεια για την εν λόγω επικράτεια από τον πρώτο έως τον τελευταίο γύρο του σχετικού εθνικού RMC.

Ένας οδηγός δεν μπορεί να αλλάξει την άδεια του/της ώστε να γίνει επιλέξιμος για να κερδίσει μια θέση στο RMCGF σε άλλη περιοχή μετά την ολοκλήρωση του πρώτου γύρου.

Ένας οδηγός που έχει προκριθεί στο RMCGF τα δύο τελευταία συναπτά έτη από την ίδια κατηγορία δεν έχει δικαίωμα πρόκρισης στο RMCGF 2025 αλλά έχει δικαίωμα συμμετοχής στην ίδια κατηγορία του εθνικού RMC. Σε περίπτωση που θέλει να προκριθεί στο RMCGF 2025, μπορεί να δηλώσει συμμετοχή σε οποιαδήποτε άλλη κατηγορία επιθυμεί, η οποία θα τον καλύπτει ηλικιακά.

Εάν ένας οδηγός δεν τηρεί τους κανόνες, χωρίς οποιαδήποτε αμφιβολία η ROTAX HELLAS διατηρεί το δικαίωμα να αρνηθεί τη συμμετοχή στο RMCGF.

Η ROTAX HELLAS μπορεί να τοποθετήσει έναν οδηγό που έχει έρθει στη δεύτερη θέση σε ένα RMC σε λίστα αναμονής για το RMCGF. Εάν σε οποιαδήποτε περίπτωση ένας οδηγός που έχει προκριθεί δεν φτάσει στο RMCGF μέχρι να ολοκληρωθεί η επίσημη εγγραφή, η Rotax διατηρεί το δικαίωμα να προσθέσει έναν οδηγό αντικατάστασης από την κορυφή της λίστας αναμονής για να λάβει μέρος στην εκδήλωση.

Αυτός ο κανόνας ισχύει μέχρι την έναρξη των επίσημων δοκιμαστικών που δεν μετρούν για την κατάταξη στο RMCGF.

Εάν υπό οποιοδήποτε συνθήκες ένας οδηγός που έχει τα προσόντα δεν φτάσει στο RMCGF μέχρι να ολοκληρωθεί η επίσημη εγγραφή, η Rotax διατηρεί το δικαίωμα να προσθέσει έναν αντικαταστάτη οδηγό από την κορυφή της λίστας αναμονής προκειμένου να λάβει μέρος στον αγώνα.

Ο οδηγός/διαγωνιζόμενος, δεν πρέπει να εμπλέκεται σε εν εξελίξει δικαστικές διαδικασίες (σε εν εξελίξει αθλητικές ή αστικές αγωγές, που με οποιονδήποτε τρόπο σχετίζονται με το RMCGF 2025, που απαγορεύουν ένα αποτέλεσμα) μετά τη λήξη προθεσμίας εγγραφής, ούτε ως κατήγορος, ούτε ως κατηγορούμενος, διαφορετικά επιτρέπεται να εγγραφεί στη θέση του ο επόμενος οδηγός.

6. ΑΛΛΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Ένας οδηγός μπορεί να κερδίσει μόνο ένα RMCGF ανά έτος και αυτό θα είναι το πρώτο εισιτήριο που ο οδηγός κερδίζει στην αγωνιστική σεζόν που ορίζεται από την ημερομηνία του τελικού. Εάν ο οδηγός διαγωνίζεται σε υψηλότερη κατηγορία κατάταξης, πληροί τις προϋποθέσεις για το RMCGF στην υψηλότερη κατηγορία κατάταξης. Εάν προκύψει αυτή η κατάσταση, το εισιτήριο της χαμηλότερης κατηγορίας, μεταβιβάζεται στον επόμενο επιλέξιμο οδηγό του κύκλου/διοργάνωσης στην οποία απονεμήθηκε.

Category Ranking is:

1. E20 Senior/E20 Master (depending on the age of the driver)
2. E20 Junior
3. DD2 MAX or DD2 MAX Master (depending on the age of the driver)
4. Senior Max or Senior Max Master (depending on the age of the driver)
5. Junior MAX
6. Mini MAX

7. Micro MAX

Σε οποιαδήποτε διπλή πρόκριση, η ROTAX διατηρεί το δικαίωμα να αποφασίσει, ποια σειρά αγώνων μετράει για την πρόκριση, μα σκοπό την αποφυγή οποιασδήποτε στρατηγικής συμπεριφοράς των διαγωνιζομένων.

The Qualification priority for E20 RMCGF 2025 tickers is as follows:

- Championship or Event winner
- Voucher winners.
- Drivers that drove, at least, one event in 2025 season in E20
- Open entry

Όλες οι υπόλοιπες θέσεις θα είναι διαθέσιμες σε μία ανοιχτή εγγραφή, ακολουθώντας τις απαραίτητες προϋποθέσεις των συγκεκριμένων κανονισμών.

Εάν ένας οδηγός έχει προκριθεί από έναν εθνικό, εθνικό με διεθνή συμμετοχή, ηπειρωτικό (ζώνη) ή διεθνές RMC την ίδια σεζόν, η πρόκριση με την υψηλότερη θέση κατάταξης του προγράμματος/εκδήλωσης έχει προτεραιότητα για την πρόκριση στο RMCGF 2025.

Εάν ένας οδηγός προκριθεί μέσω δύο διοργανώσεων της ίδιας κατάταξης, ο οδηγός πρέπει να πάρει το πρώτο εισιτήριο που κέρδισε (ορίζεται από την ημερομηνία του τελικού αγώνα). Εάν ένας οδηγός κερδίσει ένα 2ο εισιτήριο σε μια διοργάνωση χαμηλότερης κατάταξης ή ένας οδηγός επιστρέψει ένα εισιτήριο, ο αμέσως επόμενος οδηγός της εν λόγω αγωνιστικής σειράς / διοργάνωσης θα προκριθεί στο RMCGF.

Η κατάταξη είναι:

1. Διεθνείς εκδηλώσεις
2. Ηπειρωτική (ζώνη)
3. Εθνική με διεθνείς συμμετέχοντες *
4. ROTAX MAX Challenge CEE
5. Εθνικές εκδηλώσεις.

*** Κάθε εθνική εκδήλωση με διεθνή συμμετοχή απαιτεί προηγούμενη έγκριση από τη ROTAX πριν την έναρξη της περιόδου.**

Σε μια τέτοια περίπτωση, ο αμέσως επόμενος οδηγός στην κατάταξη της εν λόγω εκδήλωσης/σειράς προκρίνεται στο RMCGF.

Εάν ένας οδηγός προκρίνεται από δύο ή περισσότερες διαφορετικές εθνικές, ηπειρωτικές (ζώνες) ή διεθνείς σειρές/εκδηλώσεις RMC στην ίδια κατηγορία ταυτόχρονα, ο οδηγός πρέπει να χρησιμοποιήσει το πρώτο εισιτήριο συμμετοχής που θα κερδίσει (που καθορίζεται από την ημερομηνία του τελικού αγώνα).

Εάν προκύψει περίπτωση που ένας οδηγός που έχει ήδη προκριθεί στο RMCGF είναι σε θέση να κερδίσει ένα δεύτερο εισιτήριο, το εν λόγω 2ο εισιτήριο θα μεταφερθεί στον επόμενο στην κατάταξη οδηγό, ο οποίος είναι επιλέξιμος να κερδίσει το εισιτήριο συμμετοχής. Ένας οδηγός ή ένας αντιπρόσωπος δεν μπορεί να αποφασίσει ποιο εισιτήριο θα χρησιμοποιήσει ο οδηγός για τη συμμετοχή του στο RMCGF.

Η κατάσταση των ακόλουθων εκδηλώσεων ταξινομείται ως «Διεθνής»

1. ROTAX MAX Challenge EURO Trophy
2. ROTAX MAX Challenge ASIA Trophy I Festival
3. ROTAX MAX Challenge International Trophy
4. ROTAX MAX Challenge CEE
5. Όλες οι εκδηλώσεις που αναφέρονται στο Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο CIK FIA

Η κατάσταση ενός συμβάντος θεωρείται ως «Ηπειρωτική / Ζώνη», αν αναφέρεται στο επίσημο ημερολόγιο ζώνης CIK-FIA.

Εάν ένας οδηγός έχει προκριθεί σε δύο ή περισσότερες κατηγορίες, πρέπει να συμμετάσχει στο RMCGF 2025 μόνο στην κατηγορία της υψηλότερης κατάταξης.

Δεν επιτρέπεται η συμμετοχή σε περισσότερες από μία κατηγορίες στο RMCGF.

Η κατάταξη είναι:

1. DD2 MAX ή DD2 MAX Masters (ανάλογα με την ηλικία του οδηγού)
2. Senior Max ή Senior Max Masters (ανάλογα με την ηλικία του οδηγού)
3. Junior MAX
4. Mini MAX
5. Micro MAX

Σε οποιαδήποτε διπλή πρόκριση, η ROTAX διατηρεί το δικαίωμα να αποφασίσει ποια σειρά αγώνων θα μετρήσει για την πρόκριση έτσι ώστε να αποφευχθεί τακτική στρατηγικής από τους αγωνιζόμενους.

Σημείωση*

Απαγορεύεται αυστηρά η προσφορά RMCGF για πώληση. Τα εισιτήρια RMCGF προσφέρονται ως ανταμοιβή για τους οδηγούς ROTAX σε όλο τον κόσμο.

7. ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Οποιοσδήποτε ειδικός εθνικός / ηπειρωτικός (ζώνης) / διεθνής κανονισμός πρέπει να υποβάλλεται στην ASN / CIK-FIA με την αρχική αίτηση για συμπερίληψη του RMC 2025 στο εθνικό / ηπειρωτικό (ζώνης) / διεθνές ημερολόγιο. Αυτοί οι ειδικοί κανονισμοί μπορούν να τεθούν σε ισχύ μόνο με την έγκριση της ASN / CIK-FIA.

Οι συμπληρωματικοί κανονισμοί του RMC 2025 συνίστανται σε τυποποιημένους κανονισμούς που έχουν συνταχθεί στα αγγλικά και ενδεχομένως να μεταφραστούν σε άλλες γλώσσες.

Το δικαίωμα συσχέτισμού της επωνυμίας μιας εταιρείας, οργανισμού ή εμπορικής παραγωγής με το RMC 2025 προορίζεται αποκλειστικά για τη ROTAX HELLAS. Εκτός εάν υπάρχει προηγούμενη γραπτή συμφωνία από τη ROTAX HELLAS, κανένας διοργανωτής ή ομάδα διοργανωτών δεν μπορεί να υποδείξει ή να δημιουργήσει την πεποίθηση ότι η εν λόγω εκδήλωση υποστηρίζεται ή χρηματοδοτείται

άμεσα ή έμμεσα από μια εμπορική εταιρεία ή οργανισμό.

Μόνο η ROTAX HELLAS δικαιούται να παραχωρήσει εξαιρέσεις από αυτούς τους αγωνιστικούς κανονισμούς, κατόπιν συμφωνίας της ASN που έχει αναλάβει τη σειρά ή της CIK-FIA.

ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΔΕΝ ΔΗΛΩΝΕΤΑΙ ΩΣ ΕΠΙΤΡΕΠΤΟ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ.

8. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Αποτελεί ευθύνη του συμμετέχοντος να διασφαλίζει ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι που σχετίζονται με τη συμμετοχή του θα τηρούν όλες τις προβλέψεις του κώδικα, τους τεχνικούς κανονισμούς και τους αγωνιστικούς κανονισμούς. Εάν ένας συμμετέχων δεν είναι σε θέση να παρίσταται προσωπικά στην εκδήλωση, πρέπει να διορίσει τον αντιπρόσωπό του εγγράφως.

Το πρόσωπο που έχει την ευθύνη για την είσοδο ενός καρτ κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε μέρους μιας εκδήλωσης είναι υπεύθυνο από κοινού με τον συμμετέχοντα και /ή ξεχωριστά για τη διασφάλιση της τήρησης των διατάξεων.

Οι συμμετέχοντες πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα καρτ τους συμβαδίζουν με τους όρους συμμόρφωσης και ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια της εκδήλωσης.

Η παρουσίαση ενός καρτ για τεχνικό έλεγχο θα θεωρείται έμμεση δήλωση συμμόρφωσης.

Οι συμμετέχοντες, οι οδηγοί, οι βοηθοί και οι επισκέπτες πρέπει πάντα να φορούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά ταυτοποίησης που τους παρέχονται.

9. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑ ΟΔΗΓΟΥ

Οι αριθμοί αγώνων πρέπει να συμβαδίζουν με τις διατάξεις των τεχνικών κανονισμών της FIA-CIK ή των τοπικών ASN για εθνικές εκδηλώσεις.

Το όνομα του οδηγού και η εθνικότητα πρέπει να εμφανίζονται σε κάθε πλευρά του καρτ και να είναι ευανάγνωστα, σύμφωνα με το άρθρο 3.7 των τεχνικών κανονισμών της FIA. Στο RMCGF πρέπει επίσης να εμφανίζεται με μεγάλα γράμματα στη στολή του οδηγού, στην κορυφή της πλάτης του και σε κάθε πόδι του.

Η σημαία της εθνικότητας του οδηγού θα είναι εκείνη της εθνικότητας της άδειάς του.

Όλα τα καρτ πρέπει να έχουν ορατούς, ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, τους τέσσερις αριθμούς εκκίνησης (έναν στο πίσω μέρος, έναν στο μπροστινό μέρος και έναν σε κάθε πλευρά του καρτ).

Ο οδηγός δεν θα επιτρέπεται να εισέλθει στο σέρβις παρκ χωρίς να είναι εμφανείς όλοι οι αγωνιστικοί αριθμοί πάνω στο καρτ σε καλή κατάσταση.

Οι αγωνιστικοί αριθμοί για κάθε κατηγορία είναι:

- 125 Micro MAX 1 έως 99
- 125 Mini MAX 101 έως 199
- 125 Junior MAX 201 έως 299
- 125 Senior MAX/Senior MAX Masters 301 έως 399
- 125 DD2 MAX/DD2 MAX Masters 401 έως 499

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Το προσωπικό καθορίζεται με βάση τους συμπληρωματικούς κανονισμούς που δημοσιεύονται για την εκδήλωση. Ο αλυτάρχης του αγώνα, ο διευθυντής του αγώνα, ο έφορος τεχνικού ελέγχου, ο επικεφαλής χρονομέτρης και οι αγωνοδίκες πρέπει να είναι παρόντες στην εκδήλωση το αργότερο μία ώρα πριν την έναρξη των αγωνιστικών ελέγχων.

11. ΕΠΙΛΕΞΙΜΑ ΚΑΡΤ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το RMC 2025 προορίζεται για καρτ με κινητήρες ROTAX MAX όπως ορίζονται από τους Παγκόσμιους τεχνικούς κανονισμούς RMC 2025.

Στο RMC 2025, κάθε οδηγός θα έχει το δικαίωμα να υποβληθεί σε έλεγχο του εξοπλισμού, όπως ορίζεται στους Παγκόσμιους Τεχνικούς Κανονισμούς RMC 2025.

Το σασί πρέπει να είναι σύμφωνο με τους Παγκόσμιους Τεχνικούς Κανονισμούς του RMC 2025 και τους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης και σε περίπτωση ατυχήματος, ο οδηγός μπορεί να αλλάξει μόνο μία φορά πλαίσιο μετά την έγκριση των τεχνικών εφόρων. Το πλαίσιο αντικατάστασης πρέπει να είναι από τον ίδιο «Κατασκευαστή» και «Μοντέλο».

11.1 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ο κινητήρας και τα εξαρτήματά του πρέπει να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τους Παγκόσμιους Τεχνικούς Κανονισμούς RMC 2025.

11.2 ΦΡΕΝΑ

Τα φρένα πρέπει να διαθέτουν πιστοποίηση από τη CIK-FIA και σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον Παγκόσμιο Τεχνικό Κανονισμό Rotax 2025

11.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τα κράνη, τα γάντια, τα προστατευτικά των πλευρών, τα παπούτσια, οι φόρμες αγώνων πρέπει όλα να είναι εγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 7 του Τεχνικού Κανονισμού CIK-FIA.

Από την 1η Ιανουαρίου 2022, η χρήση προστασίας αμαξώματος καρτ σύμφωνα με το Πρότυπο FIA 8870-2018 και του σωστού μεγέθους σε σχέση με το ύψος του οδηγού γίνεται υποχρεωτική για όλους

τους οδηγούς σε όλες τις διεθνείς εκδηλώσεις καρτ.

11.4 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

Καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα οι αθλητές είναι υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν τα ελαστικά MOJO όπως αναφέρονται στον Τεχνικό Κανονισμό Rotax MAX Challenge ανά κατηγορία

Τα ελαστικά που προβλέπονται είναι τα ακόλουθα:

125 MICRO MAX	MOJO TYPE C2 (slick) - MOJO TYPE CW (wet)
125 MINI MAX	MOJO TYPE C2 (slick) - MOJO TYPE CW (wet)
125 JUNIOR MAX	MOJO TYPE D2 (slick) - MOJO TYPE W5 (wet)
125 SENIOR MAX	MOJO TYPE D5 (slick) - MOJO TYPE W5 (wet)
125 SENIOR MAX MASTERS	MOJO TYPE D5 (slick) - MOJO TYPE W5 (wet)
125 DD2 MAX	MOJO TYPE D5 (slick) - MOJO TYPE W5 (wet)
125 DD2 MAX MASTERS	MOJO TYPE D5 (slick) - MOJO TYPE W5 (wet)

Για όλα τα ελαστικά θα πρέπει να τηρείται η μαρκαρισμένη κατεύθυνση (rotation) περιστροφής τους. Δεν επιτρέπεται καμία παραποίηση ή τροποποίηση των ελαστικών σε καμία κατηγορία. Τα ελαστικά θα τελούν από τα επίσημα χρονομετρημένα μέχρι το τελευταίο σκέλος του αγώνα σε αυστηρό Parc Ferme. Τα ελαστικά εξοφλούνται κατά τη διάρκεια του Διοικητικού Ελέγχου και παραλαμβάνονται από τον ενδεδειγμένο χώρο. Σε όλες τις κατηγορίες οι οδηγοί υποχρεούνται να χρησιμοποιήσουν 1 σετ ελαστικών.

Το κάθε σετ ελαστικών αποτελείται από 2 μπροστινά και 2 πισινά ελαστικά, τα οποία θα πρέπει να είναι καινούρια.

Σε περίπτωση βροχής, η Rotax Hellas δεν υποχρεούται να διαθέτει ελαστικά βροχής.

Όλοι οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να παραδώσουν 1 σετ ελαστικών βροχής σύμφωνα με την κατηγορία τους στον χώρο του Parc Ferme ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών.

Απαγορεύεται η χρήση αζώτου ή άλλων αερίων για το φούσκωμα των ελαστικών. Κάθε παράβαση των ανωτέρω επιφέρει υποχρεωτικά τη θέση του αθλητή εκτός αγώνα. Οι υπεύθυνοι του Parc Ferme θεωρούνται κριτές γεγονότων.

11.5 ΚΑΥΣΙΜΟ

Το καύσιμο θα είναι βενζίνη αμόλυβδη με μίξη λαδιού 2% για δίχρονους κινητήρες full συνθετικό (XPS Castor Racing Oil 2T) και θα διατίθεται από την οργάνωση.

Τα ρεζερβουάρ θα τελούν από τα χρονομετρημένα μέχρι το τελευταίο σκέλος του αγώνα σε κατάσταση αυστηρού Parc Ferme.

Όλα τα ρεζερβουάρ θα πρέπει να παραδίδονται καθαρά και άδεια και να έχουν σήμανση στο μέγιστο επίπεδο βενζίνης που θα τοποθετηθεί.

Επιτρέπεται η αλλαγή σήμανσης. Ρεζερβουάρ χωρίς σήμανση θα γεμίζουν μέχρι επάνω.

Η αφαίρεση καυσίμου απαγορεύεται αυστηρά.

Απαγορεύεται σε όλα τα καρτ και τους οδηγούς να εισέρχονται στο Parc Ferme με οποιοδήποτε υγρό εκτός από νερό σε πλαστικό διαφανές μπουκάλι προς πόση.

Δεν επιτρέπεται η έξοδος των ρεζερβουάρ από τον ελεγχόμενο χώρο του Parc Ferme.

11.6 ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ/ΥΑΛΟΒΑΜΒΑΚΕΣ

Ισχύει για όλους τους εθνικούς, εθνικούς με διεθνή συμμετοχή ή διεθνείς αγώνες RMC

α) Κάθε συμμετέχων πρέπει να αγοράσει και να εξοφλήσει έναν νέο υαλοβάμβακα μέσω της ROTAX HELLAS κατά τη διάρκεια του διοικητικού ελέγχου. Κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου όλοι οι οδηγοί, μηχανικοί ή συμμετέχοντες πρέπει να προσέλθουν με μια αποσυναρμολογημένη και λυμένη (χωρίς υαλοβάμβακα) εξάτμιση στον τεχνικό έφορο. Η εξάτμιση πρέπει να είναι καθαρή.

β) Η εξάτμιση θα ελεγχθεί από τον τεχνικό έφορο σύμφωνα με τους Παγκόσμιους Τεχνικούς Κανονισμούς του RMC πριν από τη συναρμολόγηση.

γ) Η εξάτμιση πρέπει να τοποθετηθεί με νέο υαλοβάμβακα που παρέχεται από και παρουσία του τεχνικού εφόρου.

δ) Μόλις τοποθετηθεί ο υαλοβάμβακας, η εξάτμιση θα σφραγιστεί με σφραγίδα barcode από τον τεχνικό έφορο και θα εξοφληθεί την ίδια χρονική στιγμή από τον συμμετέχοντα. Επίσης, ο αριθμός συμμετοχής του οδηγού θα σημειωθεί στην εξάτμιση. Αυτή η εξάτμιση είναι η μόνη εξάτμιση που επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί από τον οδηγό μέχρι το τέλος του αγώνα. *

* Εάν κατά τη διάρκεια του αγώνα μια εξάτμιση καταστραφεί, με απόφαση του επικεφαλής τεχνικού εφόρου, ο οδηγός μπορεί να αντικαταστήσει την εξάτμιση με μια άλλη και να επαναλάβει τα βήματα Α, Β, Γ και Δ όπως παραπάνω πριν από την έξοδο της περιοχής του parc fermé. Η σφραγίδα πρέπει να αφαιρεθεί από την κατεστραμμένη εξάτμιση και η εξάτμιση πρέπει να ελεγχθεί σύμφωνα με τους Παγκόσμιους Τεχνικούς Κανονισμούς RMC πριν από το σφράγισμα και τη χρήση της νέας εξάτμισης.

11.7 ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗΣ/ΣΕΝΣΟΡΑΣ

Ο οδηγός / συμμετέχων πρέπει να έχει τον δικό του σένσορα (transponder) και είναι δική του / της ευθύνη να τον διατηρεί φορτισμένο και σε συνεχή λειτουργία όποτε αυτός / αυτή θα είναι στην πίστα.

Η χρήση του σένσορα είναι υποχρεωτική ανά πάσα στιγμή, από τις πρώτες ελεύθερες δοκιμές κάθε οδηγού μέχρι και τον τελικό. Αποτελεί ευθύνη του συμμετέχοντα / οδηγού να τοποθετήσει τον σένσορα στη σωστή θέση.

Ο σένσορας πρέπει να είναι στερεωμένος στο πίσω μέρος του καθίσματος του καρτ και δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 40 cm από το έδαφος.

Με κρίση του τεχνικού εφόρου, υπό την έγκριση των αγωνοδίκων, η θέση του σένσορα μπορεί να αλλάξει για έναν ή για όλους τους οδηγούς.

11.8 ΚΑΜΕΡΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ONBOARD)

Η ROTAX HELLAS διατηρεί το δικαίωμα να εξοπλίσει τα καρτ των οδηγών με ένα σύστημα κάμερας (onboard camera).

Επιλεγμένοι οδηγοί πρέπει να τοποθετήσουν το σύστημα κάμερας επί του οχήματος σύμφωνα με τους συμπληρωματικούς κανονισμούς σειράς / εκδήλωσης.

Το συνολικό βάρος όλων των εξαρτημάτων μετράει στο συνολικό βάρος του καρτ.

Ο οδηγός δεν μπορεί να αρνηθεί να εγκαταστήσει την κάμερα στο καρτ του.

12. ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

- (α) Κατά τη διάρκεια του διοικητικού αλλά και του τεχνικού ελέγχων, οι οποίοι θα διεξάγονται την ώρα, τις ημερομηνίες και στις τοποθεσίες που καθορίζονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς της εκδήλωσης, κάθε οδηγός και κάθε συμμετέχων πρέπει να διαθέτουν όλα τα απαιτούμενα έγγραφα και πληροφορίες.
- (β) Εκτός από την περίπτωση που χορηγείται απαλλαγή από τους διαχειριστές σε συγκεκριμένες συνθήκες, οι οδηγοί και οι συμμετέχοντες που δεν τηρούν τις προθεσμίες που επιβάλλονται δεν θα επιτρέπεται να συμμετάσχουν στην εκδήλωση.
- (γ) Ο συμμετέχων, ο οδηγός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για ένα καρτ ενδέχεται να μην απαιτείται να υπογράψει απαλλαγή ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που δεν έχει εγκριθεί προηγουμένως από την ASN που φιλοξενεί την εκδήλωση.
- (δ) Ο αλυτάρχης του αγώνα ή ο επικεφαλής ιατρός μπορεί να ζητήσει από τον οδηγό να υποβληθεί σε ιατρική εξέταση ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης.
- (ε) Όλα τα καρτ ελέγχονται από τον διοργανωτή σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς ASN / CIK και σύμφωνα με τους Παγκόσμιους τεχνικούς κανονισμούς RMC 2025. Ωστόσο, εάν κάποιο καρτ είναι αποσυναρμολογημένο ή τροποποιημένο με τρόπο που μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια του ή να θέσει υπό αμφισβήτηση την επιλεξιμότητά του ή το οποίο έχει εμπλακεί σε ατύχημα με παρόμοιες συνέπειες, πρέπει να υποβληθεί εκ νέου για έγκριση.
- (στ) Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης, οι ελεγκτές μπορούν:
- να ελέγξουν την καταλληλότητα του καρτ ή του εξοπλισμού του οδηγού, να απαιτήσουν την αποσυναρμολόγηση ενός καρτ από τον συμμετέχοντα για να βεβαιωθούν ότι πληρούνται απολύτως οι όροι επιλεξιμότητας και συμμόρφωσης.
 - να απαιτήσουν από έναν συμμετέχοντα να τους παραδώσει αυτά τα εξαρτήματα ή δείγματα όπως κρίνουν απαραίτητο.
 - ο αλυτάρχης του αγώνα μπορεί να απαιτήσει από ένα καρτ που έχει εμπλακεί σε ατύχημα να σταματήσει και να ελεγχθεί.

- ζ) Οι έλεγχοι και ο τεχνικός έλεγχος θα διενεργούνται από κατάλληλο προσωπικό που είναι επίσης υπεύθυνο για την οργάνωση των σέρβις παρκ και / ή του χώρου επιτηρούμενης στάθμευσης και οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να παρέχουν οδηγίες στους συμμετέχοντες.
- η) Οι αγωνοδίκες θα δημοσιεύουν τα ευρήματα των ελεγκτών που αφορούν όλα τα καρτ που ελέγχονται και θα τα θέτουν στη διάθεση των άλλων συμμετεχόντων κατόπιν αιτήματος. Τα ευρήματα αυτά δεν θα περιλαμβάνουν συγκεκριμένα στοιχεία εκτός από τις δοκιμές καυσίμου.
- θ) Η υποβολή ενός καρτ σε έλεγχο θα θεωρείται σιωπηρή δήλωση συμμόρφωσης.
- ι) Οι αγωνιστικοί αριθμοί και οι πιθανές διαφημιστικές πινακίδες πρέπει να βρίσκονται στο καρτ όταν ο εξοπλισμός παρουσιάζεται στον έλεγχο.
- κ) Ένας οδηγός δεν επιτρέπεται να αλλάξει τον εξοπλισμό του / της αφού παρουσιαστεί στον έλεγχο.
- λ) Κατά την εκδήλωση, ο διοργανωτής της εκδήλωσης και οι διαχειριστές θα ελέγχουν όλες τις άδειες.

13. BRIEFING

Η τοποθεσία του briefing θα δημοσιευτεί στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Ο χρόνος του briefing ορίζεται στο πρόγραμμα της εκδήλωσης. Ο αναφερόμενος χρόνος είναι η έναρξη του briefing. Η συνάντηση θα πρέπει να πραγματοποιείται πάντα πριν από τις κατατακτήριες δοκιμές ή πριν από τον πρώτο προημιτελικό γύρο.

Μπορεί να οργανωθούν επιπλέον συναντήσεις αν κριθεί απαραίτητο.

Αποτελεί ευθύνη του οδηγού / συμμετέχοντα να ενημερωθεί σχετικά με τον χρόνο και τον τόπο του briefing καθώς και των επόμενων ενημερώσεων. Ο χρόνος και η ακριβής τοποθεσία θα αναρτηθούν στον επίσημο πίνακα ανακοινώσεων από τη γραμματεία του αγώνα.

Η παρουσία όλων των ενδιαφερόμενων οδηγών είναι υποχρεωτική καθ' όλη τη διάρκεια του briefing υπό την πιθανότητα κυρώσεων ή ακόμη και αποκλεισμού από την εκδήλωση. Ο έλεγχος εισόδου θα πραγματοποιείται με την υπογραφή του κάθε συμμετέχοντα. Για οδηγούς, οι οποίοι δεν έχουν πλήρη δικαιπρακτική ικανότητα, θα υπογράψει ο entrant.

Σε οποιονδήποτε entrant και οδηγό δεν παρίσταται στην ενημέρωση, προτού του επιτραπεί να συνεχίσει την εκδήλωση, θα επιβληθεί ένα υποχρεωτικό πρόστιμο **125 ευρώ**, το οποίο θα καταβληθεί μέσω των αγωνοδικών στην ASN που φιλοξενεί την εκδήλωση.

14. ΑΓΩΝΑΣ

Ο αγώνας θα πρέπει να περιλαμβάνει ελεύθερες δοκιμές, χρονομετρημένες δοκιμές, ημιτελικούς και τελικούς.

Η Rotax συνιστά την παρακάτω μορφή.

14.1 ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ:

Η πειθαρχία που εφαρμόζεται στο σέρβις παρκ και στην πίστα, καθώς και τα μέτρα ασφαλείας θα είναι ίδια για όλους τους δοκιμαστικούς γύρους, όπως και για τους αγώνες κατάταξης και τους αγώνες της τελικής φάσης.

Το χρονοδιάγραμμα της εκδήλωσης πρέπει να παρέχει ελεύθερη δοκιμή για κάθε κατηγορία. Προορίζονται αποκλειστικά για τους οδηγούς που έχουν περάσει τους αγωνιστικούς και τους τεχνικούς ελέγχους. Κανένας οδηγός δεν μπορεί να ξεκινήσει έναν αγώνα χωρίς να έχει συμμετάσχει σε τουλάχιστον μια συνεδρία ελεύθερων δοκιμών. Εάν υπάρχει πλήρης συμμετοχή οδηγών, οι οδηγοί θα διαιρούνται σε δύο ομάδες με μονούς και ζυγούς αριθμούς.

Η χρήση σένσορα είναι υποχρεωτική από την αρχή των ελευθέρων δοκιμών. Ο αριθμός των ελευθέρων δοκιμών και του χρόνου για κάθε ελεύθερη δοκιμή θα καθορίζονται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Ο αλυτάρχης του αγώνα μπορεί να διακόπτει τη δοκιμή όσο συχνά και για όσο διάστημα κρίνει απαραίτητο για τη δημιουργία χώρων στην πίστα ή την απομάκρυνση καρτ. Επιπλέον, εάν κατά τη γνώμη των αγωνοδικών, προκαλείται σκόπιμα στάση από έναν οδηγό, οι χρόνοι που έχει επιτύχει σε αυτή τη συνεδρία μπορεί να ακυρωθούν και μπορεί να του αρνηθεί η συμμετοχή σε οποιαδήποτε άλλη δοκιμή. Μόνο στην περίπτωση της ελεύθερης δοκιμής, ο διευθυντής αγώνα ή ο αλυτάρχης, με τη σύμφωνη γνώμη των αγωνοδικών, μπορούν να αποφασίσουν να μην συνεχίσουν τη συνεδρία της δοκιμής μετά από μια τέτοια διακοπή.

Σε περίπτωση διακοπής μιας ή περισσότερων δοκιμών με τέτοιον τρόπο, δεν γίνεται δεκτή καμία διαμαρτυρία σχετικά με τις πιθανές συνέπειες αυτής της διακοπής στην κατάταξη των οδηγών.

14.2 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ

Οι οδηγοί που έχουν περάσει τον έλεγχο επιτρέπεται να προχωρήσουν σε χρονομετρημένες δοκιμές.

Κάθε γύρος που ολοκληρώνεται κατά τη διάρκεια των κατατακτηρίων δοκιμών θα χρονολογείται για να καθορίσει τη θέση των οδηγών στην εκκίνηση.

Αριθμός χρονομετρημένων δοκιμών: Εάν υπάρχουν περισσότερα από ένα γκρουπ οδηγών, οι συνεδρίες θα πρέπει να γίνονται ξεχωριστά για τους μονούς και ξεχωριστά για τους ζυγούς αριθμούς.

Κάθε σειρά θα περιλαμβάνει μέγιστο αριθμό 34 ή 36 οδηγών (εξαρτάται από την πίστα).

Η διάρκεια των χρονομετρημένων δοκιμών για όλες τις κατηγορίες ορίζεται στον Συμπληρωματικό Κανονισμό.

Η χρήση του σένσορα είναι υποχρεωτική.

Οι οδηγοί θα πρέπει να είναι μέσα στην πίστα έως 3 λεπτά μετά την έναρξη της χρονομετρημένης δοκιμής. Εάν ένας οδηγός δεν βρίσκεται στην πίστα μετά από αυτά τα 3 λεπτά ο οδηγός θα αποκλείεται από την κατατακτήρια δοκιμή.

Εάν ο αριθμός των οδηγών είναι μικρότερος από 30, θα πραγματοποιηθεί σε μία ομάδα, διαφορετικά θα χωριστούν σε 2 ομάδες (ομάδα 1 και ομάδα 2).

Οι οδηγοί θα μπορούν να ξεκινήσουν τη μετακίνηση των καρτ τους από το «Start Servicing Park» στο «Pre-Grid» πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα έναρξης της σχετικής χρονομετρημένης δοκιμής μέχρι το τέλος της ίδιας περιόδου δοκιμής. Κάθε οδηγός θα πρέπει να μεταφέρει το σασί του στο «Pre-Grid» και αυτή η επιλογή θα είναι τελική. Τα καρτ που τοποθετούνται στο «Pre-Grid» πρέπει να είναι έτοιμα για αγώνες. Μόλις δοθεί το σήμα που υποδεικνύει το τέλος της χρονομετρημένης δοκιμής, η πρόσβαση στο «Pre-Grid» απαγορεύεται. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, οι οδηγοί θα ξεκινήσουν όταν επιλέξουν. Κάθε οδηγός που έχει διασχίσει τη γραμμή που βρίσκεται στην έξοδο του «Pre-Grid» θα θεωρείται ότι έχει ξεκινήσει και ο χρόνος γύρου του οδηγού θα λαμβάνεται υπόψη, ανεξάρτητα από τις συνθήκες. Κάθε πλήρως ολοκληρωμένος γύρος θα υπολογίζεται. Ο χρόνος που θα μετρηθεί είναι ο χρόνος του καλύτερου γύρου που θα έχει σημειωθεί κατά τη διάρκεια της συνεδρίας. Τυχόν ισοπαλίες θα κρίνονται από τον 2ο καλύτερο χρόνο που έχει πετύχει κάθε οδηγός και ούτω καθεξής σε περίπτωση περαιτέρω ισοπαλιών.

Η τελική κατάταξη της δοκιμής θα καταρτιστεί ως εξής

- (α) Εάν υπάρχει μόνο μία σειρά:
η εκκίνηση θα σχεδιαστεί με βάση τον ταχύτερο χρόνο που θα έχει πετύχει ο κάθε οδηγός.
- (β) Εάν υπάρχουν δύο σειρές:
Η 1η θέση πηγαίνει στον ταχύτερο χρόνο της 1ης σειράς (ο συνολικά ταχύτερος χρόνος), η 2η θέση στον ταχύτερο χρόνο της 2ης σειράς, η 3η θέση στον 2ο ταχύτερο χρόνο της 1ης σειράς, η 4η θέση στον 2ο ταχύτερο χρόνο της 2ης σειράς, η 5η θέση στον 3ο ταχύτερο χρόνο της 1ης σειράς, και ούτω καθεξής.
- γ) Εάν υπάρχουν τρεις σειρές
1η θέση στον ταχύτερο χρόνο της 1ης σειράς (συνολικός ταχύτερος χρόνος), η 2η θέση στον ταχύτερο χρόνο της 2ης σειράς, η 3η θέση στον ταχύτερο χρόνο της 3ης σειράς, η 4η θέση στον 2ο ταχύτερο χρόνο της 1ης σειράς, η 5η θέση στον 2ο ταχύτερο χρόνο της 2ης σειράς, και ούτω καθεξής. - Αν υπάρχουν περισσότερες σειρές ακολουθείται η ίδια αρχή.
Και ούτω καθεξής, σύμφωνα με την παραπάνω αρχή, εάν υπάρχουν περαιτέρω σειρές.

Εάν δεν ληφθεί υπόψιν χρόνος για έναν οδηγό, τότε θα ξεκινήσει από το τέλος της γραμμής εκκίνησης. Σε περίπτωση που πολλοί οδηγοί βρίσκονται σε αυτή την κατάσταση, οι αρχικές θέσεις τους αποφασίζονται με κλήρωση. Οι μηχανικοί δεν επιτρέπεται να βοηθήσουν τους οδηγούς όταν αυτοί έχουν περάσει τη γραμμή εισόδου στο χώρο της πίστας. Οι διαγωνιζόμενοι DNS θα τοποθετούνται μπροστά από τους διαγωνιζόμενους EXC. Εάν ένας οδηγός σταματήσει στους χώρους «Repair Area» ή «Finish Park», το αποτέλεσμα είναι αμετάκλητο. Δεν θα του επιτραπεί να επανεκκινήσει.

14.3 ΑΦΕΤΗΡΙΑ (STARTING GRID)

Στο τέλος των χρονομετρημένων δοκιμών, θα ανακοινωθεί επίσημα η κατάταξη των οδηγών που έχουν πάρει σειρά κατάταξης καθώς και τα γκρουπ της εκκίνησης.

Μόνο αυτοί οι οδηγοί θα επιτρέπεται να βρεθούν στην έναρξη της προημιτελικής (Qualifying Heats) ή / και της τελικής φάσης.

Οποιοσδήποτε συμμετέχων, του οποίου το καρτ δεν είναι σε θέση να πάρει σειρά εκκίνησης για οποιονδήποτε λόγο ή ο οποίος έχει λόγους να πιστεύει ότι το καρτ του / της δεν θα είναι έτοιμο να

ξεκινήσει, θα πρέπει να ενημερώσει τον υπεύθυνο του «Pre-Grid», ο οποίος θα ενημερώσει τον αλυτάρχη ή τον διευθυντή του αγώνα μόλις έχει την ευκαιρία.

Η σειρά εκκίνησης θα καταρτιστεί σύμφωνα με τον ταχύτερο χρόνο που θα έχει επιτύχει κάθε οδηγός, λαμβάνοντας υπόψη τις χρονομετρημένες δοκιμές. Σε περίπτωση που ένας ή περισσότεροι οδηγοί πετύχουν τον ίδιο χρόνο, η ισοπαλία θα διευθετηθεί με βάση τον δεύτερο καλύτερο χρόνο τους και ούτω καθ' εξής.

Ο κορυφαίος του κάθε γκρουπ εκκίνησης (pole position) θα έχει την επιλογή της θέσης pole position (στην αριστερή ή τη δεξιά πλευρά της διαδρομής), υπό την προϋπόθεση ότι θα ενημερώσει τον αλυτάρχη του αγώνα μόλις φτάσει στο «Pre-Grid». Αυτή η επιλογή θα τροποποιήσει μόνο την πρώτη σειρά, εξαιρώντας τις άλλες. Σε αντίθετη περίπτωση, ο οδηγός της pole position θα πάρει τη θέση που ορίζεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς του αγώνα ή εάν πρόκειται για νέα πίστα, σε αυτή που ορίστηκε ως τέτοια από τη CIK-FIA ή ορίζεται στους Συμπληρωματικούς Κανονισμούς της εκδήλωσης.

Η πρόσβαση στην περιοχή Pre-Grid από το χώρο σέρβις θα τελειώσει όπως αναφέρεται στο επίσημο χρονοδιάγραμμα. Η πρόσβαση στο «Pre-Grid» θα λήξει πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα για την έναρξη του αγώνα. Κάθε καρτ που δεν έχει λάβει τη θέση του στο «Pre-Grid» εκείνη τη στιγμή δεν θα επιτρέπεται να το πράξει, εκτός από εξαιρετικές συνθήκες που επαφίενται στην κρίση του συμβουλίου των αγωνοδίκων.

Κάθε οδηγός που είναι παρόν, με το καρτ του, στην αφετηρία εντός της χρονικής προθεσμίας θα θεωρείται ως εκκινών.

14.4 ΑΦΕΤΗΡΙΑ-ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Το σήμα εκκίνησης πρέπει να δίνεται με φώτα.

Όλες οι κατηγορίες θα έχουν rolling εκκινήσεις.

Ισχύουν οι κανονισμοί για την "rolling εκκίνηση για καρτ με συμπλέκτη και χωρίς κιβώτιο ταχυτήτων" των γενικών κανονισμών της CIK-FIA. Το grid αποτελείται από δύο σειρές καρτ.

Δύο λωρίδες πλάτους 2 μέτρων που οριοθετούνται από λευκές γραμμές, οι οποίες θα είναι ζωγραφισμένες στα 110 μέτρα που οδηγούν στη γραμμή εκκίνησης. Μια κίτρινη γραμμή θα είναι ζωγραφισμένη 25 μέτρα μπροστά από τη γραμμή εκκίνησης.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα καρτ θα πρέπει να τοποθετηθούν στη γραμμή εκκίνησης της πίστας. Αυτό το σενάριο θα καθορίζεται στο χρονοδιάγραμμα του αγώνα.

Από τη στιγμή που ο αλυτάρχης υποδεικνύει με την πράσινη σημαία ότι τα καρτ μπορούν να πραγματοποιήσουν την εκκίνηση, οι οδηγοί είναι "υπό τις διαταγές του αλυτάρχη της πίστας" και δεν μπορούν πλέον να λάβουν οποιαδήποτε εξωτερική βοήθεια. Κάθε οδηγός που δεν έχει τεθεί εγκαίρως υπό τις διαταγές του αλυτάρχη της διαδρομής με το καρτ του σε λειτουργική κατάσταση, θα επιτρέπεται να εγκαταλείψει την περιοχή pre grid μόνο κατόπιν διαταγής του αλυτάρχη της διαδρομής ή του υπευθύνου της περιοχής pre grid.

Η πρόσβαση στην περιοχή "Pre-Grid" από το σέρβις παρκ θα τελειώσει όπως αναφέρεται στο επίσημο πρόγραμμα. Κάθε καρτ που δεν βρίσκεται στο pre-grid εκείνη τη στιγμή δεν θα επιτρέπεται να το κάνει, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που αφήνονται στην απόφαση του υπευθύνου της πίστας. Τα καρτ (στο καρτσάκι) που τοποθετούνται στο pre-grid πρέπει να είναι έτοιμα για αγώνα.

Απαγορεύεται αυστηρά η εκτέλεση οποιασδήποτε εργασίας, ρύθμισης ή/και εγκατάστασης στο καρτ, με εξαίρεση την πίεση των ελαστικών, η οποία μπορεί να ρυθμιστεί από τον οδηγό ή τον μηχανικό του και με τη χρήση δικών του μέσων (μετρητής πίεσης ελαστικών).

Μόλις κλείσει η πύλη (σέρβις παρκ στην περιοχή "Pre-Grid") κάθε οδηγός με το καρτ του τοποθετημένο σε καρότσι και προωθημένο από τον μηχανικό του "A" θα εγκαταλείψει την περιοχή Pre-Grid για να πάρει τη θέση του στην εκκίνηση του αγώνα. Από αυτό το σημείο, τα καρτ πρέπει να είναι έτοιμα για τον αγώνα- οποιαδήποτε περαιτέρω εργασία, ρύθμιση και/ή εγκατάσταση στο καρτ (με εξαίρεση την πίεση των ελαστικών) απαγορεύεται αυστηρά η ρύθμιση της πίεσης των ελαστικών πρέπει να σταματήσει χωρίς καθυστέρηση μετά την ένδειξη της πινακίδας "3 λεπτά" ακολουθούμενη από την ηχητική προειδοποίηση, αυτή τη στιγμή ο μηχανικός πρέπει να εγκαταλείψει αμέσως το Pre-Grid.

Η έναρξη του γύρου σχηματισμού θα προηγείται της εμφάνισης των πινακίδων.

Σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται κατά την ενημέρωση, τα καρτ θα καλύψουν περίπου έναν γύρο σχηματισμού πριν δοθεί η εκκίνηση. Απαγορεύεται το προσπέρασμα άλλου οδηγού με ποινή που επιβάλλεται από τους αγωνοδίκες (10 δευτερόλεπτα ή αποκλεισμός από τον αγώνα).

Εάν ένας οδηγός σταματήσει για οποιονδήποτε λόγο κατά τη διάρκεια του γύρου σχηματισμού, δεν θα του επιτραπεί να προσπαθήσει να εκκινήσει ξανά πριν τον περάσουν όλοι οι εκκινούντες και θα εκκινήσει ξανά από το τέλος του σχηματισμού. Εάν προσπαθήσει να εκκινήσει μπροστά από όλο το grid του αγώνα με την ελπίδα ότι θα τον προσπεράσουν οι οδηγοί που προηγούνται, θα του επιβληθεί η μαύρη σημαία και θα αποκλειστεί από τον συγκεκριμένο αγώνα.

Κάθε μία από αυτές τις πινακίδες θα συνοδεύεται από μια ηχητική προειδοποίηση.

Όταν εμφανίζεται η ένδειξη «MECHANICS, CLEAR THE TRACK», όλα τα καρτ πρέπει να τοποθετηθούν στην πίστα. Εκείνη τη στιγμή, οι μηχανικοί θα πρέπει να εγκαταλείψουν την αφετηρία για να μεταβούν στην περιοχή σέρβις «Repair Area» με τα τρόλεϊ των καρτ. Καρτ που δεν βρίσκονται στην πίστα εκείνη τη στιγμή πρέπει να μετακινηθούν αμέσως στο «Repair Area», από όπου θα ξεκινήσουν. Σε αυτή την περίπτωση, ένας κριτής που κρατά μια κίτρινη σημαία θα δώσει εντολή στους ενδιαφερομένους να εγκαταλείψουν την περιοχή «Repair Area» όταν όλα τα άλλα καρτ θα έχουν αποχωρήσει από την αφετηρία για να ξεκινήσουν τον γύρο σχηματισμού.

Αφού εμφανιστεί ο πίνακας των τριών λεπτών δεν μπορούν πλέον να πραγματοποιούνται συνεντεύξεις.

Με τον πίνακα τριών λεπτών, θα εμφανιστεί ο πίνακας «CLEAR THE TRACK»: όλοι εκτός από οδηγούς και αξιωματούχους πρέπει να φύγουν από τη γραμμή εκκίνησης.

Σήμα «30 δευτερολέπτων»: 30 δευτερόλεπτα μετά από αυτό το σήμα, η πράσινη σημαία θα εμφανιστεί στο μπροστινό μέρος της αφετηρίας για να υποδείξει ότι τα καρτ πρέπει να ξεκινήσουν το γύρο σχηματισμού, τηρώντας τη σειρά της αφετηρίας και σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις General Prescriptions CIK-FIA.

Σε περίπτωση που ένας οδηγός χρειαστεί βοήθεια μετά το σήμα «30 δευτερολέπτων», αυτός ή αυτή πρέπει να το επισημάνει στους κριτές και εφόσον τα άλλα καρτ έχουν φύγει από την αφετηρία, θα μεταφερθεί στην περιοχή σέρβις «Repair Area» και ο μηχανικός μπορεί να εργαστεί στο καρτ. Σε αυτή την περίπτωση, οι κριτές με κίτρινες σημαίες θα βρίσκονται δίπλα στο σχετικό καρτ (ή στα καρτ) για να προειδοποιήσουν τους οδηγούς οι οποίοι βρίσκονται στον γύρο σχηματισμού.

Θα δοθεί εντολή στους κριτές να ωθήσουν αμέσως τα καρτ που παραμένουν στην αφητηρία μετά την έναρξη του γύρου σχηματισμού μέχρι την περιοχή σέρβις «Repair Area». Εάν ένας οδηγός ξεκινήσει από το «Repair Area» μετά την παρέμβαση ενός μηχανικού, θα εξουσιοδοτηθεί να το πράξει μόνο με εντολή ενός κριτή και θα πάρει ξεκινήσει από το πίσω μέρος του σχηματισμού, ανεξάρτητα από τον αριθμό των γύρων σχηματισμού.

Σε περίπτωση επανειλημμένων λανθασμένων εκκινήσεων ή περιστατικών κατά τη διάρκεια του (των) γύρου(ων) σχηματισμού, ο αλυτάρχης της διαδρομής, ενεργώντας ως κριτής γεγονότων, μπορεί να διακόψει τη διαδικασία εκκίνησης με τη χρήση της κόκκινης σημαίας και να ενημερώσει τους αγωνοδίκες, οι οποίοι θα έχουν το δικαίωμα να επιβάλουν στους παραβάτες οδηγούς ποινή σύμφωνα με τις Γενικές Προδιαγραφές της CIK-FIA. Μια νέα διαδικασία θα ξεκινήσει είτε αμέσως είτε εντός 30 λεπτών, ανάλογα με τις περιστάσεις. Η αφητηρία (starting grid) θα είναι η ίδια με την αρχική διαδικασία. Όλοι οι οδηγοί που βρίσκονταν στην περιοχή εκκίνησης ή στην περιοχή επισκευών πριν από τη διακοπή της διαδικασίας θα έχουν δικαίωμα να εκκινήσουν στον νέο γύρο σχηματισμού.

Μία εσπευσμένη εκκίνηση θεωρείται ότι έχει πραγματοποιηθεί όταν ένας οδηγός διασχίζει τη γραμμή εκκίνησης πριν από την προβλεπόμενη θέση του στο grid κατά την εκκίνηση του αγώνα. Αυτό καταγράφεται από το σύστημα χρονομέτρησης και από τους επίσημους χρονομέτρους, οι οποίοι ενεργούν ως κριτές και θα καθορίσουν αν έχει διαπραχθεί εσπευσμένη εκκίνηση. Η ποινή αναφέρεται στη γενική διάταξη της CIK-FIA.

Οι αγωνοδίκες μπορούν να χρησιμοποιήσουν οποιοδήποτε βίντεο ή ηλεκτρονικό σύστημα μπορεί να τους βοηθήσει να λάβουν απόφαση. Οι αποφάσεις των αγωνοδικών υπερισχύουν των αποφάσεων των κριτών. Οποιαδήποτε παράβαση των διατάξεων του κώδικα ή των παρόντων αθλητικών κανονισμών σχετικά με τη διαδικασία εκκίνησης μπορεί να επιφέρει τον αποκλεισμό του καρτ και του οδηγού από τον αγώνα.

14.5 ΗΜΙΤΕΛΙΚΟΙ ή SUPER HEAT (A ΚΑΙ B)

Ο αριθμός των γύρων για όλες τις κατηγορίες καθορίζεται από τους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Η σειρά εκκίνησης καθορίζεται από τα αποτελέσματα των επίσημων χρονομετρημένων δοκιμών και ορίζουν τη σχάρα εκκίνησης των Α Ημιτελικών αγώνων όλων των κατηγοριών.

Τα αποτελέσματα των Α Ημιτελικών αγώνων ισοδυναμούν με τη σχάρα εκκίνησης των Β ημιτελικών αγώνων όλων των κατηγοριών.

Τα αποτελέσματα των Β Ημιτελικών αγώνων ισοδυναμούν με τη σχάρα εκκίνησης των Τελικών αγώνων όλων των κατηγοριών.

Κάθε οδηγός θα λάβει τους ίδιους βαθμούς με τα κριτήρια αξιολόγησης των ημιτελικών, ανάλογα με τη θέση του στον Α και Β Ημιτελικό αγώνα.

NEUTRALIZATION OF A QUALIFYING HEAT OR RACE

- α) Ο αλυτάρχης της διαδρομής ή ο επικεφαλής του αγώνα μπορεί να αποφασίσει να ουδετεροποιήσει έναν προκριματικό γύρο ή έναν αγώνα. Αυτή η διαδικασία θα χρησιμοποιείται μόνο αν η πίστα είναι φραγμένη ή αν οι οδηγοί ή τα στελέχη του αγώνα βρίσκονται σε άμεσο σωματικό κίνδυνο, αλλά οι

- συνθήκες δεν είναι επαρκείς για να δικαιολογήσουν την ουδετεροποίηση του προκριματικού γύρου ή του αγώνα.
- β)** Όταν δοθεί η εντολή για την ουδετεροποίηση του προκριματικού γύρου ή του αγώνα, σε όλα τα πόστα των παρατηρητών θα κυματίζουν κίτρινες σημαίες και θα υπάρχει πίνακας "SLOW" (κίτρινος πίνακας με τη λέξη "SLOW" γραμμένη με μαύρο χρώμα), ο οποίος θα διατηρείται μέχρι να τελειώσει η διαδικασία της ουδετεροποίησης.
- γ)** Όλα τα διαγωνιζόμενα καρτ πρέπει στη συνέχεια να παραταχθούν πίσω από το προπορευόμενο καρτ, ενώ το προσπέρασμα απαγορεύεται αυστηρά. Το προσπέρασμα θα επιτρέπεται μόνο εάν ένα καρτ επιβραδύνει λόγω σοβαρού προβλήματος.
- δ)** Κατά τη διάρκεια των γύρων ουδετεροποίησης, το πρωτοπόρο καρτ θα υπαγορεύει το ρυθμό, με μέτρια ταχύτητα, και όλα τα υπόλοιπα καρτ πρέπει να παραμείνουν σε όσο το δυνατόν πιο στενό σχηματισμό.
- ε)** Τα καρτ μπορούν να εισέλθουν στη ζώνη επισκευής κατά τη διάρκεια της ουδετεροποίησης, αλλά μπορούν να επανέλθουν στην πίστα μόνο όταν τους το επιτρέψει ο αλυτάρχης. Ένα καρτ που επανέρχεται στην πίστα πρέπει να κινείται με μέτρια ταχύτητα μέχρι να φτάσει στο τέλος της γραμμής των καρτ πίσω από το προπορευόμενο καρτ. Το προσπέρασμα απαγορεύεται αυστηρά.
- στ)** Όταν ο αλυτάρχης του αγώνα αποφασίσει να τερματίσει την ουδετεροποίηση, ο αγώνας θα συνεχιστεί την επόμενη φορά που θα περάσουν τη γραμμή εκκίνησης με πράσινη σημαία. Στο τελευταίο γύρο ουδετεροποίησης, οι πινακίδες "SLOW" θα διατηρηθούν και οι κίτρινες σημαίες θα δείχνουν ακίνητες.
- ζ)** Εκείνη τη στιγμή, το προπορευόμενο καρτ θα συνεχίσει να δίνει το ρυθμό, με μέτρια ταχύτητα. Ο αλυτάρχης του αγώνα θα σηματοδοτήσει την επανέναρξη του αγώνα με μια κυματιστή πράσινη σημαία στη γραμμή. Το προσπέρασμα θα εξακολουθήσει να απαγορεύεται έως ότου τα καρτ περάσουν τη γραμμή στο τέλος της ουδετεροποίησης του προκριματικού γύρου ή του αγώνα. Κατά την προσέγγιση της γραμμής, όπου η πράσινη σημαία θα υποχωρήσει από τον υπεύθυνο του αγώνα ή τον αλυτάρχη της διαδρομής, οι οδηγοί μπορούν να επιταχύνουν μόνο αφού περάσουν την κίτρινη γραμμή που προηγείται της γραμμής. Οι κίτρινες σημαίες και οι πινακίδες "SLOW" στις θέσεις των παρατηρητών θα αποσυρθούν τότε και θα αντικατασταθούν από κυματιστές πράσινες σημαίες. Αυτές οι σημαίες θα επιδεικνύονται για ένα γύρο το πολύ.
- η)** Κάθε γύρος που ολοκληρώνεται κατά τη διάρκεια της ουδετεροποίησης θα υπολογίζεται ως αγωνιστικός γύρος.
- θ)** Εάν ο αγώνας τελειώσει κατά τη διάρκεια της ουδετεροποίησης, τα καρτ θα πάρουν την καρό σημαία ως συνήθως, χωρίς να επιτρέπεται η προσπέραση. Το προσπέρασμα θα επιτρέπεται μόνο εάν ένα καρτ επιβραδύνει λόγω σοβαρού προβλήματος.

14.6 ΤΕΛΙΚΟΙ

Ο αριθμός γύρων για όλες τις κατηγορίες θα οριστεί στους συμπληρωματικούς κανονισμούς. Η τελική κατάταξη της εκδήλωσης θα είναι η κατάταξη του Τελικού.

Οι θέσεις εκκίνησης των τελικών θα καθοριστούν σύμφωνα με την ενδιάμεση κατάταξη που θα έχει καθοριστεί μετά τον Β Ημιτελικό.

Κατά τη διάρκεια του Τελικού, σε οποιονδήποτε οδηγό πρόκειται να προσπεραστεί από τον προπορευόμενο οδηγό του αγώνα, θα εμφανιστεί η μπλε σημαία.

Ένα κενό αποτέλεσμα λόγω αποκλεισμού δεν μπορεί να ακυρωθεί.

15. ΙΣΟΠΑΛΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΟΔΗΓΩΝ

Εάν δύο ή περισσότεροι οδηγοί ολοκληρώσουν τη σεζόν με τον ίδιο αριθμό βαθμών, η υψηλότερη θέση στο Rotax Max Challenge, το οποίο πραγματοποιήθηκε σε μια σειρά αγώνων (σε κάθε περίπτωση) θα απονεμηθεί ως εξής:

- α) στον κάτοχο του μεγαλύτερου αριθμού πρώτων θέσεων στους τελικούς ή στον αγώνα 1 και στον αγώνα 2 (ανάλογα με τη μορφή της διοργάνωσης),
- β) εάν ο αριθμός των πρώτων θέσεων είναι ο ίδιος, στον κάτοχο του μεγαλύτερου αριθμού δεύτερων θέσεων στους τελικούς ή στον αγώνα 1 και στον αγώνα 2 (ανάλογα με τη μορφή της διοργάνωσης),
- γ) αν ο αριθμός των δεύτερων θέσεων είναι ο ίδιος, στον κάτοχο του μεγαλύτερου αριθμού τρίτων θέσεων στους τελικούς ή στον αγώνα 1 και στον αγώνα 2 (ανάλογα με τη μορφή της διοργάνωσης) και ούτω καθεξής μέχρι να προκύψει ένας νικητής.
- δ) αν εξακολουθεί να υπάρχει ισοπαλία, η καλύτερη θέση στον τελικό αγώνα της τελευταίας φάσης της διοργάνωσης θα είναι αποφασιστική.

16. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

Το σήμα εκκίνησης πρέπει να παρέχεται μέσω φώτων

Όλες οι κατηγορίες θα έχουν rolling εκκινήσεις. Οι οδηγοί μπορούν να επανεκκινήσουν από μόνοι τους και δεν μπορεί να τους δοθεί βοήθεια.

Κάθε οδηγός που είναι παρών, με το καρτ του, στην αφετηρία εντός του χρονικού ορίου θα θεωρείται ως εκκινών.

Στο τέλος του γύρου σχηματισμού, οι οδηγοί θα προχωρήσουν με μειωμένη και σταθερή ταχύτητα προς τη γραμμή εκκίνησης, ευθυγραμμισμένοι σε δύο σειρές καρτ και κάθε σειρά θα παραμείνει εντός των λωρίδων που σημειώνονται στο οδόστρωμα. Ένας οδηγός που διασχίζει τις λωρίδες μπορεί να υποστεί κυρώσεις από τους αγωνοδίκες, βάσει χρονικής ποινής 3 δευτερολέπτων για μερική διέλευση από τις λωρίδες και 10 δευτερολέπτων για πλήρη έξοδο από τον διάδρομο. Όταν πλησιάζουν τα καρτ, θα ανάψουν τα κόκκινα φώτα. Τα καρτ θα πρέπει να διατηρήσουν τη θέση τους μέχρι να δοθεί το σήμα εκκίνησης.

Εάν είναι ικανοποιημένος με το σχηματισμό, ο αλυτάρχης θα δώσει το σήμα της εκκίνησης με την απενεργοποίηση των κόκκινων φώτων. Εάν δεν είναι ικανοποιημένος με τη διαδικασία, δεν θα απενεργοποιήσει τα κόκκινα φώτα, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να γίνει ακόμα ένας γύρος σχηματισμού.

Προκειμένου ένας οδηγός να ανακτήσει την θέση του, απαγορεύεται η χρήση οποιουδήποτε τμήματος της διαδρομής εκτός από εκείνο το σκέλος της πίστας που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια του αγώνα. Ένας οδηγός που καθυστερείτε θα έχει τη δυνατότητα να ανακτήσει τη θέση του στην αφετηρία μόνο αν αυτός ο ελιγμός δεν εμποδίζει τους άλλους οδηγούς και σε όλες τις περιπτώσεις προτού φτάσει στην κόκκινη γραμμή που θα σχηματιστεί στην πίστα, εξοπλισμένη με βρόχο χρονομέτρησης και η οποία υποδεικνύεται από τον αλυτάρχη στην ενημέρωση.

Εάν θεωρεί ότι ένας οδηγός έχει ακινητοποιηθεί ως αποτέλεσμα λάθους άλλου οδηγού, ο αλυτάρχης μπορεί να σταματήσει τον γύρο σχηματισμού και να ξεκινήσει εκ νέου τη διαδικασία εκκίνησης με βάση την αρχική διάταξη στην αφετηρία ή να επιτρέψει στον οδηγό να ανακτήσει τη θέση του.

Οποιοσδήποτε προσπάθειες βεβιασμένης ή καθυστερημένης εκκίνησης ή καρτ που εκκινούν από τη λωρίδα πριν από την απενεργοποίηση των φώτων υφίστανται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2.20α των Γενικών κατευθύνσεων.

Μόλις δοθεί η εκκίνηση, εφαρμόζονται οι συνθήκες αγώνα και ανεξάρτητα από τη θέση ενός καρτ στην πίστα, απαγορεύεται η παροχή βοήθειας, εκτός από τη στάθμευση του καρτ σε ασφαλή θέση.

α) ΔΙΑΚΟΠΗ / ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΓΩΝΑ

Η διαδικασία που θα χρησιμοποιηθεί αν γίνει επικίνδυνο να συνεχιστεί ένας αγώνας θα είναι η αναστολή και η συνέχισή του σύμφωνα με τα άρθρα 2.20c, 2.21 και 2.22 των Γενικών κατευθύνσεων CIK-FIA. Ο αγώνας θα ανασταλεί με την εμφάνιση κόκκινων σημαιών σύμφωνα με τις Γενικές κατευθύνσεις, άρθρο 2.21 και αν κριθεί κατάλληλο θα συνεχιστεί με μια «ΑΡΓΗ» (slow) διαδικασία σύμφωνα με τις Γενικές κατευθύνσεις, άρθρο 2.20c και 2.21.

Σημείωση

Δεν επιτρέπεται η αποθήκευση καρτ στο σέρβις παρκ.

Η κατάταξη του αγώνα θα είναι η τελική σειρά κατά την πτώση της καρό σημαίας στο τέλος του αγώνα, μετά από την επανεκκίνησή του.

16.1 ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΑΓΩΝΑ ΜΕ «ΑΡΓΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ»

Εάν ένας αγώνας ανασταλεί βάσει του άρθρου 2.21, η διαδικασία επανεκκίνησης θα διεξαχθεί με τη διαδικασία «SLOW». Κατόπιν εντολής του διευθυντή του αγώνα, οι οδηγοί θα κινηθούν ουδέτερα για έναν ή περισσότερους γύρους. Οι πινακίδες των κριτών θα εμφανίσουν την ένδειξη «SLOW» με στατικές κίτρινες σημαίες. Εάν ο σχηματισμός είναι ικανοποιητικός, ο διευθυντής ή ο αλυτάρχης του αγώνα θα σηματοδοτήσει την επανεκκίνηση του αγώνα μέσω μιας κυματιστής πράσινης σημαίας στη γραμμή. Το προσπέρασμα θα εξακολουθήσει να απαγορεύεται έως ότου τα καρτ περάσουν από τη γραμμή. Με την προσέγγιση στη γραμμή εκκίνησης, όπου ο διευθυντής ή ο αλυτάρχης του αγώνα θα κυματίζουν την πράσινη σημαία, οι οδηγοί μπορούν να επιταχύνουν μόνο μετά τη διέλευση από την κίτρινη γραμμή που προηγείται της γραμμής εκκίνησης. Οι κίτρινες σημαίες και οι πινακίδες «SLOW» στις θέσεις των κριτών θα αποσυρθούν και θα αντικατασταθούν με κυματιστές πράσινες σημαίες. Αυτές οι σημαίες θα εμφανίζονται για ένα γύρο.

16.2 ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΟΚΙΜΗΣ Ή ΑΓΩΝΑ

Σε περίπτωση που είναι απαραίτητο να ανασταλεί η δοκιμή ή ο αγώνας, επειδή η πίστα έχει κλείσει από ένα ατύχημα ή επειδή οι καιρικές ή άλλες συνθήκες κάνουν επικίνδυνη τη συνέχιση, ο διευθυντής του αγώνα (εάν έχει οριστεί) ή ο αλυτάρχης θα δώσει εντολή να εμφανιστεί κόκκινη σημαία στη γραμμή. Ταυτόχρονα, θα εμφανιστούν κόκκινες σημαίες στις θέσεις των κριτών που είναι εφοδιασμένες με αυτές τις σημαίες. Η απόφαση για την αναστολή του αγώνα ή των δοκιμών μπορεί να ληφθεί μόνο από τον διευθυντή του αγώνα (εάν έχει διοριστεί) ή τον αλυτάρχη.

Εάν δοθεί το σήμα για να σταματήσει ο αγώνας:

α) Κατά τη διάρκεια των δοκιμών:

Όλα τα καρτ πρέπει να μειώσουν αμέσως την ταχύτητά τους και να επιστρέψουν αργά στο σέρβις παρκ και όλα τα καρτ που έχουν εγκαταλειφθεί στην πίστα πρέπει να απομακρυνθούν. Η δοκιμή θα επαναληφθεί το συντομότερο δυνατόν ώστε να συμβαδίζει με τον αρχικό χρόνο.

β) Κατά τη διάρκεια του αγώνα:

Όλα τα καρτ θα μειώσουν αμέσως την ταχύτητά τους και θα προχωρήσουν σύμφωνα με τις οδηγίες του διευθυντή του αγώνα (εάν έχει οριστεί) ή του αλυτάρχη (ή, εάν έπρεπε να φύγει, του αναπληρωτή του).

γ) Στο «Repair Area»:

Σε αυτό το σημείο, επιτρέπονται αλλαγές και προσαρμογές, συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής εξοπλισμού αντικατάστασης - υπό την προϋπόθεση ότι έχει τοποθετηθεί εντός του «Start Park Service» πριν από την αρχική εκκίνηση του αγώνα, επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός.

Σε περίπτωση διαδικασίας επανεκκίνησης «περισσότεροι από 2 γύροι αλλά λιγότερο από το 75% της απόστασης του αγώνα»:

Εάν ο επικεφαλής κριτής αναφέρει ότι το μπροστινό φέριγκ σε ένα ή περισσότερα καρτ δεν ήταν πλέον στη σωστή θέση όταν ο αγώνας αναστάλη, σε όλες τις περιπτώσεις θα επιβληθεί αυτόματα χρονική ποινή 5 δευτερολέπτων στον αντίστοιχο οδηγό (ή αντίστοιχους οδηγούς). Δεν μπορεί να ασκηθεί έφεση σε αυτή τη χρονική ποινή.

δ) Ακινητοποίηση στην πίστα στο σημείο που έχει επισημανθεί στην ενημέρωση:

Όταν δοθεί εντολή από τον διευθυντή του αγώνα (εάν έχει οριστεί) ή τον αλυτάρχη (ή, αν έπρεπε να φύγει, τον αναπληρωτή του), δεν μπορούν να γίνουν αλλαγές ή προσαρμογές στον αρχικό εξοπλισμό (εκτός από την επαναφορά του μπροστινού φέριγκ στη σωστή θέση υπό την επίβλεψη των ελεγκτών) και ο ανεφοδιασμός καυσίμου ή οι αλλαγές στο σασί και τον κινητήρα δεν επιτρέπονται. Όλα τα καρτ πρέπει να είναι έτοιμα με την πινακίδα 5 λεπτών. Τα καρτ που δεν είναι διαθέσιμα εκείνη τη στιγμή θα ξεκινήσουν από τη λωρίδα των πιτ μόλις δοθεί η εκκίνηση του αγώνα.

Η κατάταξη του αγώνα κατά τη στιγμή της αναστολής θα είναι η κατάταξη που ίσχυε όταν το καρτ που βρίσκεται στην κορυφή πέρασε τη γραμμή στο τέλος του γύρου πριν από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο αγώνας σταμάτησε και θα ληφθεί υπόψη η όποια ποινή για το μπροστινό φέριγκ - και θα καθορίσει τη γραμμή εκκίνησης μίας σειράς σε περίπτωση επανέναρξης του αγώνα (βλ. άρθρο 2.22 CIK 3FIA General Prescription).

16.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

α) ΛΙΓΟΤΕΡΟΙ ΑΠΟ ΔΥΟ ΓΥΡΟΥΣ

Η αρχική εκκίνηση θα θεωρείται άκυρη και όλοι οι αγωνιζόμενοι που είναι σε θέση να επανεκκινήσουν τον αγώνα θα το κάνουν στις αρχικές τους θέσεις εκκίνησης - θα εφαρμοστεί μια κανονική διαδικασία εκκίνησης. Το μήκος του νέου αγώνα θα είναι η πλήρης αρχική απόσταση του αγώνα.

β) ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΑΠΟ 2 ΓΥΡΟΙ ΑΛΛΑ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 75% ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

(Στρογγυλοποιημένο στο πλησιέστερο υψηλότερο ακέραιο αριθμό γύρων).

Εάν ο αγώνας μπορεί να επαναληφθεί (κατά την κρίση του διευθυντή του αγώνα (εάν έχει οριστεί) ή του αλυτάρχη (ή, εάν έπρεπε να φύγει, του αναπληρωτή του), θα ισχύει το άρθρο 2.22 των Γενικών κατευθύνσεων CIK FIA General Prescription. Η μονή σειρά εκκίνησης θα καθοριστεί από την εντολή ολοκλήρωσης όταν το καρτ που βρισκόταν στην κορυφή πέρασε τη γραμμή στο τέλος του γύρου πριν από εκείνον κατά τον οποίο σταμάτησε ο αγώνας. Μόνο καρτ στον χώρο επισκευής (Repair Area) κατά

τη στιγμή που σταμάτησε ο αγώνας από την κόκκινη σημαία θα επιτρέπεται να επανεκκινήσουν. Εάν δεν είναι δυνατή η επανεκκίνηση ενός αγώνα στην τελική φάση, θα απονεμηθούν οι μισοί βαθμοί πρωταθλήματος για αυτόν τον αγώνα.

γ) ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗΣ

75% Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ (Στρογγυλεμένο μέχρι τον πλησιέστερο υψηλότερο ακέραιο αριθμό γύρων).

Ο αγώνας θα θεωρείται πλήρης - η κατάταξη του αγώνα θα είναι η κατάταξη στο τέλος του γύρου πριν από εκείνον κατά τον οποίο δόθηκε το σήμα για να σταματήσει ο αγώνας. Σε περίπτωση αγώνα στην τελική φάση, θα απονεμηθούν πλήρεις βαθμοί για αυτόν τον αγώνα.

17. ΣΕΡΒΙΣ ΠΑΡΚ

Επιτρέπεται μόνο **ΕΝΑΣ** οδηγός ανά καρτ και **ΕΝΑΣ** μηχανικός σε σέρβις παρκ και μόνο με αποδεδειγμένες άδειες εισόδου. Κανένα καρτ/άτομο δεν επιτρέπεται να εισέλθει στο σέρβις παρκ με οποιαδήποτε υγρά (εκτός από νερό σε διαφανή πλαστικά μπουκάλια, για σκοπούς προσωπικής κατανάλωσης).

17.1 PRE-GRID

- α) Η πύλη Pre-Grid κλείνει 3 λεπτά πριν τον αγώνα. Κάθε καρτ που δεν έχει λάβει τη θέση του στο Pre-Grid εκείνη τη στιγμή δεν θα επιτρέπεται να το πράξει, εκτός από εξαιρετικές συνθήκες, η απόφαση για τις οποίες απομείνει στη διακριτική ευχέρεια του αλυτάρχη.
- β) Οι μηχανικοί πρέπει να εγκαταλείπουν αμέσως το Pre-Grid.
- γ) Τα καρτ στο Pre-Grid πρέπει να είναι έτοιμα για αγώνες, απαγορεύονται αυστηρά όλες οι περαιτέρω εργασίες ή η ρύθμιση (εκτός από την πίεση των ελαστικών) στα καρτ στο Pre-Grid

- ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ - εκτός από τον μετρητή πίεσης των ελαστικών

- δ) Κάθε καρτ που χρειάζεται μηχανική υποβοήθηση για να ξεκινήσει πρέπει να το κάνει στο πίσω μέρος της αφετηρίας και να παραμείνει στο πίσω μέρος μέχρι να ξεκινήσει ο αγώνας αναμένοντας τον αριθμό των γύρων σχηματισμού.
- ε) Τα καρτ που βρίσκονται στο Pre-Grid απαγορεύεται να επιστρέψουν στο σέρβις παρκ.
- στ) Κατά τη διάρκεια της κατάταξης, σε περίπτωση που ο οδηγός χρειαστεί βοήθ μετά το σήμα «30 δευτερολέπτων» στη χρονομετρημένη κατάταξη, οι 2 καλύτεροι γύροι θα ακυρωθούν.

18. ΖΥΓΑΡΙΑ/ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΖΥΓΙΣΜΑΤΟΣ

- α) Η ζυγαριά της ημέρας θα βρίσκεται στο «Σέρβις παρκ». Αυτή η ζυγαριά είναι η **ΜΟΝΗ** που θα χρησιμοποιηθεί και θα μετρηθεί επίσημα. Η ζυγαριά θα είναι διαθέσιμη από την πρώτη μη κατατακτήρια δοκιμή.
Μετά από τις κατατακτήριες δοκιμές, τους ημιτελικούς και τους αγώνες της τελικής φάσης, κάθε καρτ που περνάει τη γραμμή του τερματισμού πρέπει να ζυγιστεί. Αν το καρτ δεν είναι σε θέση να φτάσει στην περιοχή ζυγίσματος με δικά του μέσα, θα τεθεί υπό τον αποκλειστικό έλεγχο των κριτών, οι οποίοι θα το μεταφέρουν εκεί ή θα κανονίσουν να μεταφερθεί εκεί και ο οδηγός θα παρουσιαστεί στην περιοχή ζυγίσματος μόλις επιστρέψει στα πιτ έτσι ώστε να μπορεί να

- καθοριστεί το βάρος του.
- β) Ο οδηγός πρέπει να στέκεται στην ζυγαριά με όλο τον αγωνιστικό εξοπλισμό ασφαλείας
 - γ) Κανένα στερεό, υγρό ή αέριο υλικό ή ουσία οποιοδήποτε είδους δεν επιτρέπεται να προστεθεί σε ένα καρτ, να τοποθετηθεί πάνω του ή να απομακρυνθεί από αυτό πριν από τη ζύγιση (εκτός αν πρόκειται για έναν ελεγκτή, εντός του πλαισίου των καθκόντων του).
 - δ) Μόνο οι ελεγκτές και οι αξιωματούχοι μπορούν να εισέλθουν στην περιοχή ζύγισης. Δεν επιτρέπεται καμία παρέμβαση σε αυτήν την περιοχή, εκτός εάν έχει υπάρξει έγκριση από τους εν λόγω αξιωματούχους.
 - ε) Δεν επιτρέπεται σε ένα καρτ ή σε οδηγό να φύγει από την περιοχή ζύγισης χωρίς την έγκριση του τεχνικού εφόρου (ή του ελεγκτή).
 - στ) Κάθε παράβαση των διατάξεων αυτών σχετικά με τη ζύγιση των καρτ μπορεί να συνεπάγεται την επιβολή ποινής στον ενδιαφερόμενο οδηγό και καρτ.
 - ζ) Εάν το βάρος ενός οδηγού και του καρτ του είναι κάτω από αυτό που καθορίζεται στους τεχνικούς κανονισμούς, το αποτέλεσμα θα κοινοποιηθεί εγγράφως στον συμμετέχοντα και το καρτ και ο οδηγός του θα αποκλειστούν από τις χρονομετρημένες δοκιμές ή από τους ημιτελικούς του εν λόγω αγώνα ή, σε περίπτωση τελικής φάσης του αγώνα θα καταταγεί τελευταίος με τον ελάχιστο αριθμό βαθμών (χωρίς απονομή βαθμών πρωταθλήματος, αν προβλέπεται).
 - η) Το πόσιμο νερό από διαφανές πλαστικό μπουκάλι επιτρέπεται στο σέρβις παρκ πριν από το ζύγισμα (εάν εγκριθεί από τον τεχνικό έφορο). Ωστόσο, οποιοσδήποτε οδηγός χύσει νερό πάνω από το κεφάλι του/της και γενικά στον αγώνα, θα τιμωρηθεί με ένα επιπλέον -1 (ένα) KG στο βάρος καρτ και οδηγού

(π.χ. Junior 145 - 1 = 144)

19. ΜΠΡΟΣΤΙΝΟ ΦΕΡΙΝΓΚ

Η χρήση ενός εγκεκριμένου CIK FIA μπροστινού φέρινγκ και μιας εγκεκριμένης CIK FIA βάσης στήριξης για το καρτ της περιόδου έγκρισης τύπου 2021 - 2023 είναι υποχρεωτική, σύμφωνα με τις ειδικές κατευθύνσεις CIK, το άρθρο 30 και το τεχνικό σχέδιο CIK αρ. 2d. Οι διατάξεις των Ειδικών κατευθύνσεων CIK, άρθρο 30 σχετικά με την τοποθέτηση, την εγκατάσταση, τον έλεγχο, την αναφορά παραβάσεων και την εφαρμογή κυρώσεων θα εφαρμοστούν πλήρως.

Το μπροστινό φέρινγκ πρέπει να βρίσκεται στη σωστή θέση ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια ενός αγώνα σύμφωνα με τους τεχνικούς κανονισμούς της CIK-FIA. Εάν ο κριτής αναφέρει ότι το μπροστινό φέρινγκ σε ένα ή περισσότερα καρτ δεν βρισκόταν πλέον στη σωστή θέση όταν κουνήθηκε η "καρό σημαία" και το(τα) σχετικό(-ά) καρτ διέσχισε(-αν) τη γραμμή τερματισμού, σε όλες τις περιπτώσεις θα επιβληθεί αυτόματα ποινή χρόνου **5 δευτερολέπτων (για χρονομετρημένα, ημιτελικό και τελικό αγώνα)** ή πτώση τριών θέσεων στις προκριματικές δοκιμές στον(στους) σχετικό(-ούς) οδηγό(-ούς). Αυτή η ποινή χρόνου δεν υπόκειται σε ένσταση (κατ' εφαρμογή του άρθρου 12.2 ISC).

Όταν οι Αγωνοδίκες/Κριτές στείλουν τις αναφορές σχετικά με τη λανθασμένη θέση του μπροστινού φέρινγκ, οι Αγωνοδίκες θα εφαρμόσουν αυτόματα τις αποφάσεις. Οι αγωνοδίκες μπορούν επίσης να κάνουν μια συγκεντρωτική απόφαση για τους εμπλεκόμενους οδηγούς σε ένα session. Οι ενδιαφερόμενοι συμμετέχοντες δεν καλούνται να υπογράψουν τα έγγραφα των αποφάσεων.

Σε περίπτωση που ένας οδηγός ή κάποιος τρίτος διαπιστωθεί/αποδειχθεί ότι αντικατέστησε σκόπιμα ένα μπροστινό φέρινγκ που δεν είναι σωστά τοποθετημένο κατά τη διάρκεια του τελευταίου γύρου ή μετά το κούνημα της "καρό σημαίας", αυτό θα οδηγήσει σε αποκλεισμό.

20. ΚΑΤΑΤΑΞΗ – ΒΡΑΒΕΙΑ – ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

Η κατάταξη του RMC 2025 θα είναι εκείνη που διέπεται από τους σχετικούς με αυτό κανονισμούς σειράς / εκδήλωσης.

Τα τρόπαια θα απονέμονται σε κάθε κατηγορία στους τρεις πρώτους οδηγούς του τελικού των εκδηλώσεων / σειράς RMC 2025.

Η πρόταση της BRP-Rotax GmbH and Co KG για τη βαθμολογία στους Εθνικούς θεσμούς ισχύει και για το Rotax MAX Challenge. Στους τρεις πρώτους νικητές κάθε κατηγορίας και κάθε κλάσης απονέμονται κύπελλα. Νικητής σε κάθε κατηγορία είναι ο αθλητής που έχει κερδίσει τον Τελικό αγώνα.

Στους τρεις πρώτους νικητές κάθε κατηγορίας απονέμονται κύπελλα.

Όλοι οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι κατά τη διάρκεια της απονομής να φορούν τις φόρμες τους.

Βαθμολογούμενα σκέλη είναι ο Α Ημιτελικός, ο Β Ημιτελικός & ο Τελικός.

Κάτοχος του τίτλου στο τέλος της αγωνιστικής σεζόν και προκριθείς οδηγός για τον Παγκόσμιο Τελικό της Rotax εφόσον έχει εκχωρηθεί θέση από τη BRP-Rotax GmbH and Co KG είναι αυτός που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο σύνολο βαθμών.

Οι οδηγοί που συμμετέχουν σε κάθε αγώνα βαθμολογούνται ως εξής για τις τρεις δοκιμασίες (Α Ημιτελικός, Β Ημιτελικός, Τελικός):

Α' Ημιτελικός

Ανάλογα με την κατάταξη στον Α' Ημιτελικό θα δοθούν οι εξής βαθμοί:

- 1^{ος} - 35 βαθμούς
- 2^{ος} - 32 βαθμούς
- 3^{ος} - 30 βαθμούς
- 4^{ος} - 29 βαθμούς
- 5^{ος} - 28 βαθμούς
- 6^{ος} - 27 βαθμούς
- 7^{ος} - 26 βαθμούς
- 8^{ος} - 25 βαθμούς ανά 1 μέχρι τον τελευταίο τερματίσαντα

Β' Ημιτελικός

Ανάλογα με την κατάταξη στον Β' ημιτελικό θα δοθούν οι εξής βαθμοί:

- 1^{ος} - 35 βαθμούς
- 2^{ος} - 32 βαθμούς
- 3^{ος} - 30 βαθμούς
- 4^{ος} - 29 βαθμούς
- 5^{ος} - 28 βαθμούς
- 6^{ος} - 27 βαθμούς
- 7^{ος} - 26 βαθμούς
- 8^{ος} - 25 βαθμούς ανά 1 μέχρι τον τελευταίο τερματίσαντα

Τελικός

Ανάλογα με την κατάταξη στον Τελικό θα δοθούν οι εξής βαθμοί:

- 1^{ος} - 35 βαθμούς
- 2^{ος} - 32 βαθμούς
- 3^{ος} - 30 βαθμούς
- 4^{ος} - 29 βαθμούς
- 5^{ος} - 28 βαθμούς
- 6^{ος} - 27 βαθμούς
- 7^{ος} - 26 βαθμούς
- 8^{ος} - 25 βαθμούς ανά 1 μέχρι τον τελευταίο τερματίσαντα

Εάν ένα σκέλος του αγώνα σταματήσει σύμφωνα με το άρθρο 2.21 των Γενικών κατευθύνσεων (αναστολή δοκιμών ή αγώνα) και δεν μπορεί να επανεκκινηθεί και εάν έχουν ολοκληρωθεί λιγότεροι από 2 γύροι, δεν θα υπάρξει βαθμολόγηση για το συγκεκριμένο σκέλος.

Εάν συμπληρωθούν περισσότεροι από 2 γύροι αλλά λιγότερο από το 75% της προγραμματισμένης απόστασης, θα απονεμηθούν οι μισοί από τους προγραμματισμένους βαθμούς. Πλήρης βαθμολόγηση θα υπάρξει εάν έχει καλυφθεί το 75% ή περισσότερο της προγραμματισμένης απόστασης.

Μόνο οι βαθμοί που κατορθώνονται από τους Α Ημιτελικούς, Β Ημιτελικούς και Τελικούς των τριών (3) αγώνων θα προσμετρούνται προς την συνολική βαθμολογία του R.M.C.

Από τα 9 σκέλη των τριών (3) αγώνων, θα προσμετρούν και τα 9 σκέλη. Ο αγωνιζόμενος δεν θα έχει το δικαίωμα να αφαιρέσει κανένα βαθμολογικό σκέλος από την ίδια ή διαφορετική συνάντηση. Οδηγός που δεν έχει ολοκληρώσει τους προκαθορισμένους γύρους ενός σκέλους, θα παίρνει σαν βαθμολογία τους βαθμούς του τελευταίου οδηγού της κατάταξης του σκέλους. Οδηγός που έχει αποκλεισμό σε ένα ή περισσότερα σκέλη, θα παίρνει μηδέν βαθμολογία. Το συγκεκριμένο σκέλος ή σκέλη δεν έχει το δικαίωμα να το αφαιρέσει από την συνολική βαθμολογία.

21. ΤΕΛΕΤΗ ΑΠΟΝΟΜΗΣ ΣΤΟ ΒΑΘΡΟ

Οι οδηγοί που κατατάσσονται στην 3η, 2^η και 1η θέση για την πορεία τους, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τους συμπληρωματικούς κανονισμούς κάθε επάθλου, ανεβαίνουν στο βάθρο ο ένας μετά τον άλλο.

Οι 3 πρώτοι αγωνιζόμενοι πρέπει να φορούν στην τελετή απονομής φόρμες κλειστές μέχρι επάνω με το φερμουάρ.

Όλοι οι οδηγοί συμφωνούν ότι η ROTAX και οι χορηγοί της μπορούν να χρησιμοποιούν φωτογραφίες ή βίντεο αγώνων RMC (συμπεριλαμβανομένων ονομάτων και φωτογραφιών οδηγών) για σκοπούς διαφήμισης, δημοσιότητας και δημοσίων σχέσεων.

22. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΓΩΝΟΔΙΚΩΝ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ / ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

Όλες οι προσκλήσεις ειδοποιήσεων και οι αποφάσεις των αγωνοδίκων σχετικά με έναν συγκεκριμένο οδηγό / συμμετέχοντα θα αποστέλλονται ηλεκτρονικά στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο του ομαδάρχη / μηχανικού. Ή θα δημοσιευτεί επίσημα στον επίσημο πίνακα των οδηγών.

23. ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΟ ROTAX GLOBAL APP;

Η εφαρμογή ROTAX GLOBAL είναι δωρεάν και είναι διαθέσιμη για λήψη σε IOS και Android.

Η Εφαρμογή ROTAX GLOBAL απαιτεί πρόσβαση στο διαδίκτυο.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εγγραφής του οδηγού, ο οδηγός / συμμετέχων θα λάβει τον προσωπικό του και μοναδικό κωδικό QR (γνωστός και ως κωδικός EDIT). Με αυτόν τον κωδικό, ο/η οδηγός / συμμετέχων θα εγγραφεί στο κινητό του / της τηλέφωνο και το σύστημα θα αναγνωρίζει ότι αυτά είναι τα καταχωρημένα πρόσωπα ως οι επίσημοι παραλήπτες των ειδοποιήσεων.

Είναι ευθύνη του οδηγού / συμμετέχοντα να διατηρεί τον κώδικα εμπιστευτικό.

Η εφαρμογή ROTAX GLOBAL θα επικοινωνήσει με το σύστημα διαχείρισης συμβάντων EVA (EMS).

Το EMS είναι η πλατφόρμα επικοινωνίας που χρησιμοποιείται εσωτερικά από τον διοργανωτή και τους αγωνοδίκες και καταγράφει τον χρόνο μέσα στον οποίο θα αποστέλλονται στον οδηγό / συμμετέχοντα όλες οι πληροφορίες / ειδοποιήσεις.

24. ΡΟΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Οι αγωνοδίκες θα αποστέλλουν την ειδοποίηση ή την απόφαση μέσω email στον ομαδάρχη / μηχανικό.

25. ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο σε οποιονδήποτε συμμετέχοντα, οδηγό, μηχανικό, ομαδάρχη που δεν σέβεται τις οδηγίες του προσωπικού της εκδήλωσης.

Σε περίπτωση αποκλεισμού (βάσει απόφασης της ομάδας των αγωνοδικών της εκδήλωσης) από την εκδήλωση, ο διοργανωτής διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλει ποινή.

Τα πρόστιμα που επιβάλλονται από τους αγωνοδίκες πρέπει να καταβάλλονται αμέσως στον διοργανωτή.

26. ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΥΓΗ

Το δικαίωμα αμφισβήτησης αφορά μόνο τους συμμετέχοντες. Οι αμφισβητήσεις και/ή οι προσφυγές πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 15 του Διεθνούς αγωνιστικού κώδικα.

- Ποσό τέλους για την αμφισβήτηση: 900€
- Ποσό τέλους προσφυγής: 3000€.
- Ποσό τέλους διεθνούς προσφυγής (FIA): 6.000€.

Οι συμπληρωματικοί κανονισμοί περιλαμβάνουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με το τέλος αμφισβήτησης ή προσφυγής που ορίζει η τοπική ASN

Το δικαίωμα αμφισβήτησης ισχύει μόνο για τους συμμετέχοντες. Πρέπει να παρουσιαστούν γραπτώς

στον αλυτάρχη του αγώνα ή στον αναπληρωτή του εντός **30 λεπτών** μετά την αποστολή των αποτελεσμάτων των κατατακτήριων δοκιμών και των ημιτελικών, καθώς και των αγώνων της τελικής φάσης. Πρέπει να συνοδεύονται από τα τέλη που προβλέπεται από την ASN, όπως αναφέρεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Τα θέματα που αφορούν τεχνικές παραβάσεις του RMC τεχνικού κανονισμού 2025, οι οποίες διαπιστώνονται από τους τεχνικούς εφόρους δεν επιδέχονται εφέσεις.

Η προκαταβολή μπορεί να καταβληθεί στο νόμισμα του διοργανωτή ή όπως ορίζεται στους συμπληρωματικούς κανονισμούς.

Ελλείψει του αλυτάρχη ή του αναπληρωτή του, πρέπει να απευθύνονται στους αγωνοδίκες της εκδήλωσης ή σε έναν από αυτούς.

Σύμφωνα με το άρθρο 12.2.4 του Διεθνούς αγωνιστικού κώδικα, οι χρονικές ποινές που επιβάλλονται από το συμβούλιο των αγωνοδικών για παραβάσεις των κανονισμών δεν μπορούν να προσβληθούν.

27. ΚΑΝΟΝΕΣ PADDOCK

Ένας παρατηρητής paddock θα διοριστεί ως κύριος κριτής (Judge of Fact) σχετικά με τους ακόλουθους κανόνες του paddock:

Απαγορεύεται αυστηρά το κάπνισμα ή η χρήση οποιασδήποτε συσκευής που μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά στην περιοχή του paddock, του σέρβις παρκ, του Parc Ferme, στον χώρο συναρμολόγησης, στον χώρο της αφειτηρίας ή στην πίστα (κατά μήκος της πορείας). Οι παραβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αξιωματούχων, τιμωρούνται με πρόστιμο 125 € και μπορεί να κληθούν να φύγουν από την πίστα. Αυτό περιλαμβάνει τη χρήση ηλεκτρονικών τσιγάρων / ατμοποιητών.

Τα παιδιά κάτω των 7 ετών που δεν συνοδεύονται μόνιμα δεν θα γίνονται δεκτά στην περιοχή του paddock. Τα ζώα που δεν φέρουν λουρί δεν επιτρέπεται να κινούνται στην τοποθεσία.

Απαγορεύεται η χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων (εκτός αν υπάρχει άδεια από τον διοργανωτή), όπως μίνι μοτοσικλέτες, σκούτερ κ.λπ., στην περιοχή του paddock με ποινή αποκλεισμού.

28. ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ

Για λόγους ασφαλείας, όλοι οι ομαδάρχες θα παρέχουν στην ομάδα τους από έναν πυροσβεστήρα και ο διοργανωτής θα πρέπει να παρέχει σε όλες τις περιοχές σέρβις και Pre-Grid την απαραίτητη και επαρκή ποσότητα πυροσβεστήρων.

29. ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ

- α) Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να τηρούν τους κανόνες και να σέβονται τους αξιωματούχους των αγώνων και τις αποφάσεις τους.
- β) Όλοι οι εμπλεκόμενοι (οδηγοί, συμμετέχοντες, μηχανικοί, αξιωματούχοι) πρέπει να σέβονται τα

δικαιώματα, την αξιοπρέπεια και την αξία των υπολοίπων συμμετεχόντων, ανεξάρτητα από το φύλο, τον σεξουαλικό προσανατολισμό, την ικανότητα, τη φυσική εμφάνιση, την καταγωγή, το χρώμα του δέρματος, τη γλώσσα, την πολιτική γνώμη, την οικογενειακή αναπηρία, το πολιτιστικό υπόβαθρο ή τη θρησκεία.

Δεν υπάρχει απολύτως καμία ανοχή στην εκδήλωση διακρίσεων σε σχέση με τα παραπάνω.

- γ) Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να ενθαρρύνουν και να αναλαμβάνουν την ευθύνη για τις ενέργειές τους ανά πάσα στιγμή.
- δ) Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός τους είναι ασφαλής και σε καλή κατάσταση πριν λάβουν μέρος σε εκπαίδευση, δοκιμές ή αγώνες. Μόνο εγκεκριμένος εξοπλισμός (π.χ. κράνος, γάντια, παπούτσια και στολή) επιτρέπεται να χρησιμοποιείται από τον οδηγό, σύμφωνα με τους κανονισμούς.
- ε) Είναι ευθύνη των συμμετεχόντων να προσδιορίσουν και να υπολογίσουν το επίπεδο των ικανοτήτων τους έναντι των ανταγωνιστών τους και να αναλάβουν την ευθύνη για τους κινδύνους που σχετίζονται με την εκπαίδευση, τις δοκιμές ή τους αγώνες. Πρέπει να σημειωθεί ότι απαιτείται ένα βασικό επίπεδο ικανότητας.
- στ) Είναι ευθύνη του συμμετέχοντος να δηλώσει, πριν από οποιαδήποτε συμμετοχή σε εκπαίδευση, δοκιμές ή αγώνες, οποιαδήποτε ιατρική κατάσταση ή φάρμακα που χρειάζεται για την περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- ζ) Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να προβάλλουν την ευγένεια και την ασφάλεια σε άλλα μέλη και συμμετέχοντες σε εκδηλώσεις εκπαίδευσης, δοκιμών και αγώνων. Τυχόν διαφορές ή προβλήματα που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια μιας εκδήλωσης πρέπει να αντιμετωπίζονται με σεβασμό και προς το κατάλληλο πρόσωπο (προσωπικό) της εκδήλωσης.
- η) Η ασφάλεια των παιδιών στα πλαίσια του σπορ αποτελεί προτεραιότητα. Η γνώση του κώδικα δεοντολογίας που αφορά τη φροντίδα των παιδιών στα σπορ θα αποτελεί αντικείμενο ενθάρρυνσης και θα προωθείται. Είναι ευθύνη των εμπλεκόμενων να φροντίζουν για την ασφάλεια των παιδιών κατά την εκπαίδευση, τις δοκιμές ή τους αγώνες.
- θ) Κατά τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε εκδήλωση, είναι ευθύνη του οδηγού να αφιερώνει χρόνο για να διαβάσει και να κατανοήσει πλήρως τους δημοσιευμένους κανόνες, κανονισμούς και προϋποθέσεις για τη δεδομένη εκδήλωση πριν από την έναρξη, εξαλείφοντας έτσι τις περιπτώσεις καθυστερήσεις στην αρχή της εκδήλωσης. Για διευκρίνιση αυτών των κανόνων, κανονισμών ή προϋποθέσεων θα πρέπει να υποβάλλονται ερωτήματα κατά τη συνάντηση των οδηγών πριν από κάθε εκδήλωση.
- ι) Όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να έχουν σεβασμό για το περιβάλλον και τους γύρω κατοίκους. Πρέπει να αναλαμβάνεται η ευθύνη για τη μείωση του υπερβολικού θορύβου και τη διατήρηση της καθαριότητας όλων των περιοχών που χρησιμοποιούνται, όσο το δυνατόν περισσότερο.
- κ) Όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να σέβονται το γεγονός ότι τα ναρκωτικά και το αλκοόλ απαγορεύονται αυστηρά κατά την εκπαίδευση, τις δοκιμές και τους αγώνες. Είναι αδίκημα και δεν θα γίνεται ανεκτό. Οι παραβάτες θα εξαιρεθούν από την εκδήλωση και θα αντιμετωπίσουν περαιτέρω πειθαρχικές ενέργειες.
- λ) Τυχόν προσβλητικά σχόλια σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Facebook, Twitter κ.λπ.) μεταξύ ομάδων, αγωνιζομένων, αξιωματούχων, διοργανωτών ή οποιουδήποτε ατόμου σχετίζεται με το ROTAX, θα καθιστούν αυτά τα άτομα υπεύθυνα και υπόλογα για τις ενέργειές τους

30. ΓΕΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

- α) Απαγορεύεται αυστηρά στους οδηγούς να οδηγούν τα καρτ τους σε κατεύθυνση αντίθετη από αυτή του αγώνα, εκτός εάν αυτό είναι αυστηρά απαραίτητο για την απομάκρυνση του καρτ από μια επικίνδυνη κατάσταση.
- β) Κατά τη διάρκεια των ελεύθερων δοκιμών (σύμφωνα με τους κανονισμούς των σχετικών πρωταθλημάτων), των χρονομετρημένων δοκιμών και των αγώνων της τελικής φάσης, οι οδηγοί μπορούν να χρησιμοποιούν μόνο την πίστα και πρέπει πάντα να τηρούν τις διατάξεις του Κώδικα σχετικά με την οδήγηση σε αυτοκινητοδρόμια (πίστες). Η πίστα ορίζεται από τις λευκές γραμμές και στις δύο πλευρές της διαδρομής της. Οι οδηγοί επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ολόκληρο το πλάτος της διαδρομής μεταξύ αυτών των γραμμών. Αν οι τέσσερις τροχοί ενός καρτ βρίσκονται εκτός αυτών των γραμμών, το καρτ θεωρείται ότι έχει φύγει από την πίστα.
- γ) Κατά τη διάρκεια των ελεύθερων δοκιμών (σύμφωνα με τους κανονισμούς των σχετικών πρωταθλημάτων), των δοκιμών κατάταξης, των προκριματικών και των αγώνων της τελικής φάσης, ένα καρτ που σταματά πρέπει να απομακρύνεται από την πίστα όσο το δυνατόν γρηγορότερα ώστε να μην αποτελεί κίνδυνο ή εμπόδιο για άλλους οδηγούς. Εάν ο οδηγός δεν είναι σε θέση να απομακρύνει το καρτ από μια επικίνδυνη θέση οδηγώντας το, είναι καθήκον των κριτών να τον βοηθήσουν. Ωστόσο, εάν το καρτ επανεκκινήσει ως αποτέλεσμα αυτής της βοήθειας, θα αποκλείεται από την κατάταξη των κατατακτῆριων δοκιμών ή από τον αγώνα στον οποίο έχει παρασχεθεί αυτή η βοήθεια. Εκτός από ιατρικούς λόγους ή για λόγους ασφαλείας, ο οδηγός πρέπει να παραμείνει κοντά στο καρτ του μέχρι το τέλος των ελεύθερων δοκιμών, των δοκιμών κατάταξης, των προκριματικών και των αγώνων της τελικής φάσης. Σε περίπτωση δοκιμών που εκτελούνται σε δύο μέρη διαχωρισμένα με ένα διάλειμμα, όλα τα καρτ που έχουν εγκαταλειφθεί στην πίστα κατά τη διάρκεια του πρώτου μέρους πρέπει να μεταφερθούν στο «- Start Servicing Park» κατά τη διάρκεια του διαλείμματος και μπορούν να συμμετάσχουν στο δεύτερο μέρος των δοκιμών.
- δ) Οι επισκευές με εργαλεία απαγορεύονται εκτός του «Χώρου επισκευών». Απαγορεύεται η περιφορά εργαλείων ή / και ανταλλακτικών με το καρτ. Ο οδηγός μπορεί να λάβει βοήθεια μόνο στην «Περιοχή επισκευών» που διέπτετε από τους συμπληρωματικούς κανονισμούς ή κατά τη διάρκεια της ενημέρωσης.
- ε) Εάν επιτρέπεται ο ανεφοδιασμός, αυτός μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο σε περιοχή που προβλέπεται για αυτόν τον σκοπό.
- στ) Εκτός από περιπτώσεις που προβλέπονται ρητώς από τους Κανονισμούς ή από τον Κώδικα, κανείς εκτός από τον οδηγό δεν εξουσιοδοτείται να αγγίξει ένα σταματημένο καρτ εκτός εάν βρίσκεται στην «Περιοχή επισκευών».
- ζ) Όταν η πίστα κλείσει από τον διευθυντή του αγώνα κατά τη διάρκεια και μετά από τις δοκιμές και μετά τον τερματισμό μέχρι να φτάσουν όλα τα ενδιαφερόμενα καρτ είτε είναι κινητά είτε όχι, στο «Finish Park» ή στο Parc Ferme, κανείς δεν μπορεί να έχει πρόσβαση στην πίστα, με εξαίρεση τους κριτές που εκτελούν τα καθήκοντά τους και τους οδηγούς όταν οδηγούν.
- η) Κατά τη διάρκεια ελεύθερων δοκιμών (σύμφωνα με τους κανονισμούς των σχετικών πρωταθλημάτων), των δοκιμών κατάταξης, των προκριματικών και των αγώνων της τελικής φάσης, τα καρτ μπορούν να επανεκκινήθούν μόνο από τον ίδιο τον οδηγό, εκτός εάν επανεκκινήσει από την «Περιοχή επισκευών». Ο οδηγός δεν μπορεί να λάβει καμία εξωτερική βοήθεια στην πίστα κατά τη διάρκεια ενός αγώνα, εκτός από την «Περιοχή επισκευής», στην οποία μπορεί να φτάσει μόνο με δικά του μέσα. Οι οδηγοί δεν επιτρέπεται να βοηθούνται από pushers μόλις περάσουν από τη γραμμή που έχει σχεδιαστεί στην έξοδο από το «Pre-Grid».
- θ) Στη λωρίδα των πιτ και στην περιοχή επισκευών μπορεί να επιβληθεί όριο ταχύτητας κατά τη διάρκεια των δοκιμών, των αγώνων και των γύρων σχηματισμού. Κάθε Οδηγός που παραβιάζει αυτό το όριο ταχύτητας θα υποστεί την ποινή που προβλέπεται από τους Κανονισμούς ή τον Κώδικα.
- ι) Εάν ένας οδηγός αντιμετωπίζει μηχανικά προβλήματα κατά τη διάρκεια της δοκιμής, των

- προκριματικών ή των αγώνων της τελικής φάσης, πρέπει να εκκενώσει το κομμάτι το συντομότερο δυνατό για λόγους ασφαλείας.
- κ) Εάν ένας οδηγός εμπλακεί σε μια σύγκρουση, δεν πρέπει να εγκαταλείψει την πίστα χωρίς τη συμφωνία των αγωνοδίκων.
- λ) Κανένας οδηγός δεν μπορεί να εγκαταλείψει την «Περιοχή επισκευών» χωρίς να έχει κληθεί να το κάνει από τους κριτές.
- μ) Οι επίσημες οδηγίες θα διαβιβάζονται στους οδηγούς μέσω των σημάτων που προβλέπονται στον Κώδικα. Οι αγωνιζόμενοι δεν πρέπει να χρησιμοποιούν σημαίες παρόμοιες με αυτές με οποιονδήποτε τρόπο.
- ν) Κάθε οδηγός που σκοπεύει να αποχωρήσει από την πίστα, να επιστρέψει στο «Finish Park» ή να σταματήσει στην «Περιοχή επισκευών» θα δηλώσει την πρόθεσή του εγκαίρως και θα διασφαλίσει ότι μπορεί να το κάνει με ασφάλεια.
- ο) Κατά τη διάρκεια του αγώνα και με την εντολή του αλυτάρχη του αγώνα ή του διευθυντή, ένας οδηγός που παραβιάζει τους τεχνικούς κανονισμούς, εκτός αν βρίσκεται στον τελευταίο γύρο, πρέπει να σταματήσει στην «Περιοχή επισκευών» και να αποκαταστήσει την παραβίαση προτού επανέλθει στην πίστα.
- στ) Κατά τη συμμετοχή στις ελεύθερες δοκιμές (σύμφωνα με τους κανονισμούς των σχετικών πρωταθλημάτων), στις δοκιμές κατάταξης, στους προκριματικούς και τους αγώνες της τελικής φάσης, οι οδηγοί πρέπει πάντα να φορούν τον πλήρη εξοπλισμό που περιγράφεται στο άρθρο 3 του Τεχνικού Κανονισμού.
- ε) Απαγορεύεται η κυκλοφορία με μοτοσικλέτες, σκούτερ ή οποιαδήποτε άλλη συσκευή με κινητήρα στο paddock. Απαγορεύεται αυστηρά η εκκίνηση, η προθέρμανση, η λειτουργία ή η δοκιμή κινητήρων καρτ στο paddock, καθώς και στις Δεσμευμένες περιοχές (βλ. άρθρο 20 του Διεθνούς Αγωνιστικού Κώδικα). Οι παραβάτες τιμωρούνται με πρόστιμο τουλάχιστον 250 €. Σε περίπτωση επανειλημμένης παραβίασης, οι αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν τον οδηγό από τον αγώνα. Κατά την εφαρμογή του άρθρου 12.2.3 του Κώδικα, οι προσφυγές κατά των αποφάσεων των αγωνοδίκων δεν έχουν ανασταλτικό αποτέλεσμα όταν κατά τη διάρκεια του ίδιου αγώνα διαπράττεται μια περαιτέρω παραβίαση που δικαιολογεί τον αποκλεισμό του ίδιου αγωνιζόμενου.
- ζ) Ο διοργανωτής δεσμεύεται να έχει στην πίστα όλες τις διατάξεις ασφαλείας που παρέχονται για τις συναντήσεις σύμφωνα με τους Κανονισμούς Πίστας, Μέρος 2, από την αρχή των ελεύθερων δοκιμαστικών μέχρι το τέλος του αγώνα.
- η) Στην περίπτωση ενός «βρόχινου αγώνα» (συνθήκες που επισημαίνονται μέσω πίνακα από τη διεύθυνση του αγώνα ή τον διευθυντή), η επιλογή των ελαστικών θα παραμείνει στην εκτίμηση, του διευθυντή αγώνα ή του αλυτάρχη το δικαίωμα χρήσης της μαύρης σημαίας εάν κριθεί ότι ένα καρτ είναι εφοδιασμένο με λάθος σετ ελαστικών και ότι ο οδηγός είναι πολύ αργός και επικίνδυνος για άλλους οδηγούς. Ως εκ τούτου, η χρήση «σλικ» ελαστικών είναι υποχρεωτική σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση.

31. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΟΙΝΩΝ

Οι συμμετέχοντες, οι οποίοι διαπράττουν παρατυπίες, θα τιμωρούνται με ποινή σύμφωνα με τους κανόνες που ακολουθούν.

Δεν υπάρχει καμία μέθοδος προσφυγής εναντίον απόφασης του αγωνοδίκη. Οι παραβιάσεις και οι παρακάτω κυρώσεις δεν περιορίζουν τους αγωνοδίκες από το να επιβάλλουν περαιτέρω κυρώσεις, σύμφωνα με τους γενικούς κανονισμούς, εφόσον κρίνουν ότι το περιστατικό το δικαιολογεί (βλ. πίνακα στην επόμενη σελίδα)



ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΟΙΝΗ
Κέρδος αθέμιτου πλεονεκτήματος	Έως και 5 δευτερόλεπτα
Οδήγηση με τρόπο ασύμβατο με τη γενική ασφάλεια	Έως και 10 δευτερόλεπτα, αποκλεισμός από αγώνα ή συνάντηση
Παραβίαση σήματος σημαίας - Τεχνική σημαία αγνοήθηκε δύο φορές	Μαύρη σημαία
Παραβίαση σήματος σημαίας - Μαύρη σημαία (αγνοήθηκε περισσότερες φορές από μία)	Αποκλεισμός από αγώνα ή συνάντηση
Προσβλητική γλώσσα, συμπεριφορά ή επίθεση	Αποκλεισμός από αγώνα ή συνάντηση
Αποτυχία συμμετοχής σε ενημέρωση για τους οδηγούς	Πρόστιμο 125€
Αποτυχία τήρησης υποδείξεων αξιωματούχου σε συνέλευση	Αγώνας ή συνάντηση Αποκλεισμός
Αναφορά μη συμμόρφωσης σε έλεγχο ελεγκτή, όχημα ή εξάρτημα δεν πληρούν τις προϋποθέσεις	Αγώνας ή συνάντηση Αποκλεισμός
Λιποβαρές	Αποκλεισμός από αγώνα
Αποτυχία αναφοράς στον έλεγχο	Αποκλεισμός από αγώνα συνάντηση
Εσφαλμένη τοποθέτηση μπροστινού φέρινγκ - Δοκιμή κατάταξης	Διαγραφή ταχύτερου χρόνου
Εσφαλμένη τοποθέτηση μπροστινού φέρινγκ - αγώνας	Ποινή 5 δευτερολέπτων
Προσπάθεια παρέμβασης ή επανασύνδεσης μπροστινού φέρινγκ κατά τη διάρκεια του αγώνα	Αποκλεισμός από αγώνα
Σκόπιμη επανασύνδεση μπροστινού φέρινγκ μετά την καρό σημαία	Αποκλεισμός από συνάντηση και εξέταση της παραπομπής στην ASN

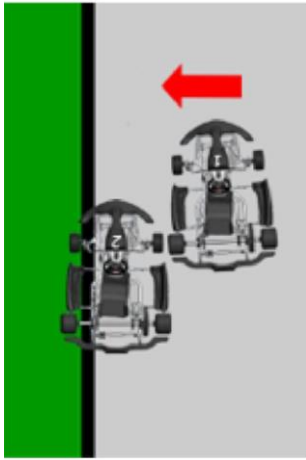
ο ακόλουθος κατάλογος ποινών είναι μόνο μια σύσταση.

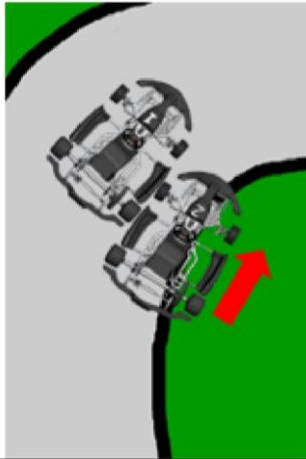
<p>ΑΚΥΡΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ (Τύπος Α) σημαίνει ότι το καρτ 2 εξέρχεται από τον επισημασμένο διάδρομο κατά τη φάση εκκίνησης με τουλάχιστον δύο ελαστικά προτού δοθεί εκκίνηση. Βγαίνει εκτός = τα ελαστικά βρίσκονται πλήρως πάνω ή εκτός της γραμμής του διαδρόμου.</p>		<p>Γενικά:</p>
<p>ΑΚΥΡΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ (Τύπος Β) σημαίνει ότι το καρτ 2 εξέρχεται από τον επισημασμένο διάδρομο κατά τη φάση εκκίνησης με τουλάχιστον τέσσερα ελαστικά πριν δοθεί εκκίνηση. Βγαίνει εκτός = τα ελαστικά βρίσκονται πλήρως πάνω ή εκτός της γραμμής του διαδρόμου.</p>		<p>A: 3 δευτερόλεπτα B: 10 δευτερόλεπτα</p>
		<p>Χωρίς πλεονέκτημα:</p>
		<p>Μη σχετικό</p>
		<p>Με πλεονέκτημα:</p>
		<p>Μη σχετικό</p>

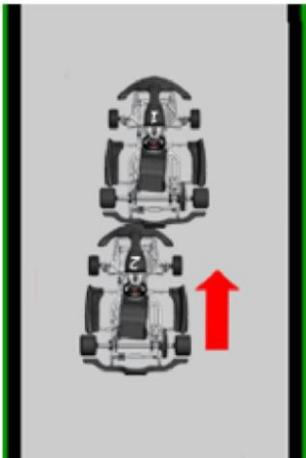
<p>ΕΣΠΕΥΣΜΕΝΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗ σημαίνει ότι το καρτ 2 επιταχύνει κατά τη διάρκεια της φάσης εκκίνησης, αφήνοντας πίσω το καρτ 1 προτού δοθεί εκκίνηση. Δεν έχει σημασία εφόσον η εκκίνηση θα επαναληφθεί αργότερα.</p>		<p>Γενικά:</p>
		<p>10 δευτερόλεπτα</p>
		<p>Χωρίς πλεονέκτημα:</p>
		<p>Μη σχετικό</p>
		<p>Με πλεονέκτημα:</p>
		<p>Μη σχετικό</p>

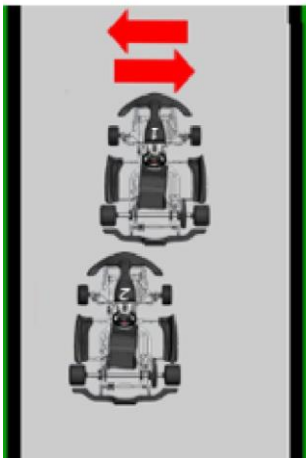
<p>ΚΛΕΙΣΙΜΟ σημαίνει ότι το καρτ 1 περιορίζει το ωφέλιμο τμήμα προς το κέντρο της καμπής, αναγκάζοντας το καρτ 2 να φύγει από το τμήμα που κινείται είτε μερικώς είτε εντελώς για να περάσει την καμπή. Δεν έχει σημασία αν τα καρτ έχουν έρθει σε επαφή μεταξύ τους ή όχι. Ωστόσο, προϋπόθεση είναι ότι το καρτ 2 πρέπει να βρίσκεται τουλάχιστον κατά 1/3 (μπροστινά ελαστικά δίπλα από τα πίσω ελαστικά) δίπλα στο καρτ 1.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 2 παρουσιάζει απώλεια θέσης ή έξοδο. - Το καρτ 2 δέχεται μια ζημιά που οδηγεί σε απώλεια θέσης ή έξοδο μέσα στον ίδιο γύρο. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		10 δευτερόλεπτα
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

<p>ΚΟΨΙΜΟ σημαίνει ότι το καρτ 2 αφήνει εντελώς την πίστα και επιστρέφει στην πίστα σε διαφορετικό σημείο. Είναι αδιάφορο το γιατί το καρτ 2 έχει φύγει από τον δρόμο.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 2 κερδίζει μια θέση ή κερδίζει χρόνο δεν μπορεί να εξισορροπηθεί μέσα στον ίδιο γύρο. - Το καρτ 1 ή οποιοδήποτε άλλο μειονεκτεί λόγω της επανόδου του καρτ 2. - Το καρτ 1 ή οποιοδήποτε άλλο υφίσταται απώλεια θέσης ή οδηγείται εκτός πορείας από την επιστροφή του καρτ 2. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		Προειδοποίηση μόνο
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

<p>ΕΚΤΟΠΙΣΗ σημαίνει ότι το καρτ 1 περιορίζει τον ωφέλιμο χώρο προς την εξωτερική γραμμή, αναγκάζοντας το καρτ 2 να απομακρυνθεί από το οδόστρωμα, μερικώς ή πλήρως. Δεν έχει σημασία αν τα καρτ έχουν έρθει σε επαφή μεταξύ τους ή όχι. Ωστόσο, μια προϋπόθεση είναι ότι το καρτ 2 πρέπει να είναι τουλάχιστον 1/3 (μπροστινά ελαστικά δίπλα στα πίσω ελαστικά) δίπλα στο καρτ 1.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 1 κερδίζει θέση. - Το καρτ 2 παρουσιάζει απώλεια θέσης ή απόκλιση. - Το καρτ 2 υφίσταται μια ζημιά που οδηγεί σε απώλεια θέσης ή καταλήγει εκτός πορείας. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		10 δευτερόλεπτα
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

<p>ΣΥΓΚΛΙΣΗ σημαίνει ότι το καρτ 2 κινείται δίπλα στο καρτ 1 (π.χ. για να ξεκινήσει μια προσπέραση) χωρίς να διαθέτει αρκετό ωφέλιμο τμήμα οδοστρώματος (συμπεριλαμβανομένων των κερμπ). Δεν έχει σημασία αν το καρτ 2 είναι εντελώς ή μερικώς δίπλα στο καρτ 1 ή αν το καρτ 2 είναι εντελώς ή μερικώς εκτός πίστας.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 2 κερδίζει μια θέση. - Το καρτ 1 υφίσταται απώλεια θέσης ή καταλήγει εκτός πορείας - Το καρτ 1 υφίσταται ζημιά που οδηγεί σε απώλεια θέσης ή το θέτει εκτός πορείας μέσα στον ίδιο γύρο. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		10 δευτερόλεπτα
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

<p>ΚΡΟΥΣΗ σημαίνει ότι το μπροστινό μέρος του καρτ 2 αγγίζει το πίσω μέρος του καρτ 1. Ούτε ο λόγος ούτε η ένταση της επαφής είναι σημαντικοί. Μόνο οι συνέπειες είναι σημαντικές για να κριθεί ένα πλεονέκτημα, όχι η ίδια η επαφή.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 2 κερδίζει μια θέση και η προηγούμενη σειρά δεν μπορεί να αποκατασταθεί εντός του ίδιου γύρου. - Το καρτ 1 υφίσταται απώλεια θέσης ή οδηγείται εκτός πορείας. - Το καρτ 1 υφίσταται ζημιά που οδηγεί σε απώλεια θέσης ή το απομακρύνει από την πορεία του. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		Προειδοποίηση μόνο
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

<p>Το ΖΙΓΚ-ΖΑΓΚ σημαίνει ότι το καρτ 1 αλλάζει τη γραμμή οδήγησης περισσότερο από δύο φορές σε ένα ευθύγραμμο τμήμα για περισσότερο από το πλάτος ενός καρτ. Δεν έχει σημασία πόσο πιο μπροστά είναι το Καρτ 1 σε σχέση με το καρτ 2 ή αν το καρτ 2 θα ήταν σε θέση να προσπεράσει.</p> <p>Υπάρχει πλεονέκτημα, εάν (είτε/ή):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το καρτ 1 ενεργεί περισσότερο από μία φορά με τον ίδιο τρόπο στον ίδιο αγώνα. 		Γενικά:
		Μη σχετικό
		Χωρίς πλεονέκτημα:
		Προειδοποίηση μόνο
		Με πλεονέκτημα:
10 θέσεις		

32. ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

Ο διοργανωτής του Rotax Max Challenge, τα αθλητικά σωματεία που διοργανώνουν τους αγώνες καθώς και οι ιδιοκτήτες των αθλητικών χώρων αρνούνται οποιαδήποτε ευθύνη σε περίπτωση κλοπής ή απώλειας οποιουδήποτε εξοπλισμού κατά τη διάρκεια των αγώνων του θεσμού. Κάθε αθλητής, διαγωνιζόμενος και ομάδα είναι υπεύθυνοι για τον εξοπλισμό τους στο paddock, στην πίστα και οποιαδήποτε ιδιωτική περιοχή.

33. ΠΡΟΒΟΛΗ

Η Rotax Hellas διατηρεί το δικαίωμα δέσμευσης χώρου στα καρτ των αθλητών προκειμένου να τοποθετηθούν διαφημιστικά αυτοκόλλητα χορηγών του Rotax Max Challenge. Επιτρέπονται αυτοκόλλητα ατομικών χορηγών εφόσον δεν καλύπτουν αυτοκόλλητα των χορηγών του Rotax Max Challenge.

Όλοι οι οδηγοί αποδέχονται ότι η Rotax Hellas και οι υπόλοιποι σπόνσορες των αγώνων διατηρούν το δικαίωμα χρήσης φωτογραφιών των RMC (συμπεριλαμβάνονται ονόματα και φωτογραφίες οδηγών) για λόγους διαφήμισης και δημόσιων σχέσεων.

34. ΣΥΜΠΤΗΞΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ

Σε περίπτωση που κάποιες κατηγορίες δεν συμπληρώνουν ικανό αριθμό συμμετοχών, υπάρχει περίπτωση να συμπυχθούν σε κοινό σκέλος με διαφορετική βαθμολογία μετά από απόφαση Αγωνοδικών.

35. ΕΝΔΥΜΑΣΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ RMCGF

Ο οδηγός κάθε κατηγορίας που θα προκριθεί από το εθνικό RMC και θα συμμετάσχει στην Ελληνική αποστολή του Rotax Max Challenge Grand Finals, είναι υποχρεωμένος να συμμορφωθεί σύμφωνα με την ενδυμασία της ελληνικής αποστολής, η οποία ορίζεται αποκλειστικά και μόνο από τον αντιπρόσωπο και περιλαμβάνει τα εξής:

- φόρμα (1 τεμάχιο)
- soft shell jacket
- t-shirts

Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση οποιασδήποτε άλλης φόρμας εκτός από αυτή που θα έχει υποδείξει ο αντιπρόσωπος μέσω ενημερωτικού e-mail στον κάθε οδηγό της αποστολής.

Όλα τα μέλη της Ελληνικής αποστολής είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν πιστά το πρόγραμμα του RMCGF, στο οποίο περιλαμβάνονται και όλα τα events, τα οποία διοργανώνονται από την BRP-Rotax.

Ο κάθε προκριθείς οδηγός είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει όλα τα σχετικά έγγραφα που θα του ζητηθούν από τη Rotax Hellas μέσα στο χρονικό διάστημα που θα του υποδείξει για να είναι έγκυρη η συμμετοχή του.

Σε περίπτωση που τα παραπάνω δεν γίνουν αποδεκτά από τον οδηγό, τότε τη θέση του παίρνει ο επόμενος οδηγός της κατηγορίας του.

36. ΠΑΡΑΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Κανένας κινητήρας παρεισαγωγής δεν έχει το δικαίωμα συμμετοχής στον αγώνα. Όλοι οι κινητήρες θα πρέπει να έχουν ελληνικό σειριακό αριθμό (S/N), συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων για τους οποίους έγινε η διαδικασία καταχώρησης την αγωνιστική σεζόν του 2024.

Αποδεκτοί θα είναι οι κινητήρες, οι οποίοι προέρχονται από το RMCGF.

Όλοι οι κινητήρες θα πρέπει να είναι ελεγμένοι και σφραγισμένοι από τα Authorized Rotax Service Center.

Σε κάθε νέα σφράγιση κινητήρα, ο Εξουσιοδοτημένος Διανομέας ή τα Κέντρα Σέρβις της ROTAX που ελέγχουν και σφραγίζουν έναν κινητήρα είναι υπεύθυνοι για τις ακόλουθες ενδείξεις στο Δελτίο Ταυτότητας Κινητήρα που ανήκει στον ιδιοκτήτη του κινητήρα.

Σειριακός αριθμός του κινητήρα

Σειριακός αριθμός της σφραγίδας του κινητήρα

Σφραγίδα και υπογραφή του Εξουσιοδοτημένου Διανομέα/Κέντρου Σέρβις.

Το κόστος για τον έλεγχο και το σφράγισμα του κάθε κινητήρα ανέρχεται στα 250€+ΦΠΑ.

Όταν η σφραγίδα κάποιου κινητήρα δεν έχει αφαιρεθεί, δεν χρειάζεται εκ νέου σφράγισμα.

Η εργασία για το άνοιγμα κεφαλής/κυλίνδρου έχει κόστος 80€+ΦΠΑ

Σε περίπτωση που διεξαχθεί έλεγχος και βρεθεί κινητήρας παρεισαγωγής, θα θεωρείται εκτός αγώνα.

----- ΤΕΛΟΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ -----

