

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## 2022

### 1/10 IC

### On Road 200mm



**Υπεύθυνος Κατηγορίας**  
Παπανικολάου Ιωάννης  
[supertenfw04@hotmail.com](mailto:supertenfw04@hotmail.com)  
6948072169

## Περιεχόμενα

1.	ΜΟΡΦΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ .....	3
2.	ΜΟΡΦΗ ΑΓΩΝΑ .....	3
2.1.	ΓΕΝΙΚΑ .....	3
2.2.	ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ .....	3
2.3.	ΤΕΛΙΚΟΙ .....	3
3.	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ .....	4
3.1.	ΜΕΤΑΔΟΣΗ .....	4
3.2.	ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ .....	4
3.3.	ΕΞΑΤΜΙΣΗ .....	4
3.4.	ΚΑΥΣΙΜΟ / ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ .....	4
3.5.	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΒΑΡΟΣ .....	5
3.6.	ΕΛΑΣΤΙΚΑ .....	5
3.7.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ .....	6
4.	ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ .....	7
5.	ΠΟΙΝΕΣ .....	7

# 1. ΜΟΡΦΗ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

- 1.1. Δύο (2) αγώνες Πανελληνίου Πρωταθλήματος ΕΛ.Μ.Ε.
  - 1.1.1. Θα μετράνε και οι δύο (2) αγώνες για την ανάδειξη του πρωταθλητή.
  - 1.1.2. Σε περίπτωση που ακυρωθεί ο πρώτος αγώνας λόγω μη συμπλήρωσης συμμετοχών τότε η ανάδειξη του πρωταθλητή θα γίνει από τον δεύτερο αγώνα μόνο. Στην περίπτωση όμως που γίνει ο πρώτος αγώνας του πρωταθλήματος και ο δεύτερος ακυρωθεί λόγω μη συμπλήρωσης συμμετοχών, τότε το πρωτάθλημα ακυρώνεται και δεν θα υπάρξει πρωταθλητής.
- 1.2. Ορίζεται σαν ελάχιστος αριθμός οι δεκαπέντε (15) συμμετέχοντες στην κατηγορία Nitro 1/10 On Road.

# 2. ΜΟΡΦΗ ΑΓΩΝΑ

## 2.1. ΓΕΝΙΚΑ

- 2.1.1. Όλα τα προκριματικά θα είναι διάρκειας τεσσάρων (4) λεπτών και οι τελικοί διάρκειας:  
Α' Τελικός: 30 λεπτά, Β' Τελικός 25 λεπτά, Γ' Τελικός 20 λεπτά
- 2.1.2. Αφού τα αυτοκίνητα περάσουν τη γραμμή τερματισμού μετά το πέρας του καθορισμένου χρόνου, ολοκληρώνουν τον γύρο στον οποίο βρίσκονται.
  - 2.1.2.1. Εάν ο γύρος αυτός ξεπεράσει το χρονικό διάστημα των 45 δευτερολέπτων, τότε δεν μετράει.
- 2.1.3. Ο αγωνιζόμενος επιστρέφει το αυτοκίνητο στον τεχνικό έλεγχο και κατευθύνεται αμέσως στη θέση εποπτείας / ξετουμπάριασμα του.
- 2.1.4. Το αυτοκίνητο του το παραλαμβάνει από τον τεχνικό έλεγχο αμέσως μετά το 4λεπτο που εποπτεύει / ξετουμπάρει.

## 2.2. ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΑ

- 2.2.1. Θα γίνεται ένα (1) ελεύθερο δοκιμαστικό διάρκειας τεσσάρων (4) λεπτών για έλεγχο των αυτοκινήτων, γραμματείας αλλά και της κατάστασης της πίστας.
- 2.2.2. Θα γίνονται δύο (2) δοκιμαστικά, διάρκειας τεσσάρων (4) λεπτών που θα μετράνε οι τρεις συνεχόμενοι ταχύτεροι γύροι.
- 2.2.3. Από τα δύο (2) δοκιμαστικά, για τα προκριματικά θα μετράει το καλύτερο (μικρότερο) άθροισμα τριών (3) συνεχόμενων γύρων από τα δύο.
- 2.2.4. Θα γίνονται τρία (3) τετράλεπτα προκριματικά και θα μετράει το ένα (1) καλύτερο προκριματικό για την κατάταξη στους τελικούς.
- 2.2.5. Στην πρώτη προσπάθεια του πρώτου αγώνα της χρονιάς οι αγωνιζόμενοι θα εκκινούν με την σειρά που τερμάτισαν στο προηγούμενο πρωτάθλημα, στους επόμενους αγώνες (πρωτάθλημα ή κύπελλο) οι αγωνιζόμενοι θα εκκινούν σύμφωνα με τη μέχρι στιγμής κατάταξη του πρωταθλήματος
- 2.2.6. Στην περίπτωση οδηγών που δεν είχαν βαθμολογηθεί ή συμμετάσχει στο προηγούμενο πρωτάθλημα τότε θα εκκινούν μετά τους παραπάνω αναφερόμενους οδηγούς και με την σειρά που δήλωσαν την συμμετοχή τους.
- 2.2.7. Μέγιστος αριθμός συμμετεχόντων ανά προκριματική σειρά, θα είναι δέκα (10) αγωνιζόμενοι.
- 2.2.8. Η εκκίνηση θα γίνεται από τα πιτ. Ο χειριστής γραμματείας ή ο αλυτάρχης θα αναφέρει πότε πρέπει να ξεκινήσει το κάθε αυτοκίνητο. Στο πρώτο προκριματικό θα ξεκινήσουν με βάση τα νούμερα τους ενώ στο δεύτερο και τρίτο προκριματικό θα εκκινήσουν με βάση την κατάταξη του προηγούμενου προκριματικού.

## 2.3. ΤΕΛΙΚΟΙ

- 2.3.1. Οι δέκα γρηγορότεροι οδηγοί με βάση τα αποτελέσματα των προκριματικών, προκρίνονται στον «Α» τελικό, οι δέκα επόμενοι στον «Β» και ούτω καθεξής.



- 2.3.2. Μετά το τέλος του Β τελικού οι δυο πρώτοι στην κατάταξη περνάνε αυτόματα στον Α τελικό και δεν περνούν κύπελλα του Β τελικού, αρκεί ο Β τελικός να έχει υποχρεωτικά 10 άτομα παρόντες αλλιώς δεν θα ισχύει ότι δυο πρώτοι θα πάνε στο Α τελικό.
- 2.3.3. Η εκκίνηση θα γίνεται με τα αυτοκίνητα τοποθετημένα το ένα πίσω από το άλλο σε ίση μεταξύ τους απόσταση και αφού αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση από το 10, στο 4 οι μηχανικοί τοποθετούν το αυτοκίνητο στην πίστα και απομακρύνονται.
- 2.3.4. Ο τελικός ξεκινάει με ηχητικό σήμα ή/και με το ανέβασμα της σημαίας από τον αλυτάρχη.
- 2.3.5. Εκκίνηση τελικού ΔΕΝ επαναλαμβάνεται εκτός εάν υπάρξει πρόβλημα με την γραμματεία.
- 2.3.6. ΔΕΝ επιτρέπεται κατά την διαδικασία της εκκίνησης οι μηχανικοί να έχουν τοποθετημένα τα αυτοκίνητα πάνω σε μίζα.
- 2.3.7. Bump up θα ισχύει μόνο εάν στο Β' τελικό είναι παρόντες την ημέρα του αγώνα στη πίστα 10 συμμετέχοντες (ανεξάρτητα εάν έχουν πληρώσει συμμετοχή συνολικά 20 άτομα)

### **3. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

#### **3.1. ΜΕΤΑΔΟΣΗ**

- 3.1.1. Στην κατηγορία μπορούν να τρέξουν όλα τα μοντέλα της κλίμακας 1/10 που έχουν κίνηση στους δυο (2WD) ή τέσσερις (4WD) τροχούς.
- 3.1.2. Το μοντέλο πρέπει να έχει σύστημα φρεναρίσματος μόνο (1) και όχι ξεχωριστό για τον πίσω ή μπροστινό άξονα αλλά ούτε και για τον κάθε τροχό.
- 3.1.3. Το μοντέλο μπορεί να έχει κιβώτιο δυο ταχυτήτων και συμπλέκτη τέτοιο ώστε να μπορούν να μένουν στάσιμα με τον κινητήρα σε λειτουργία.
- 3.1.4. Απαγορεύεται η χρήση γυροσκοπικών μηχανισμών ή άλλων ηλεκτρονικών βοηθημάτων.

#### **3.2. ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ**

- 3.2.1. Οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι αερόψυκτοι και με κυβισμό έως 2.11 cc.
- 3.2.2. Όλοι οι κινητήρες εσωτερικής καύσης της κατηγορίας 1/10 IC 200mm πρέπει να είναι με τέσσερις στο σύνολο θυρίδες. Μία (1) εξαγωγής και τρεις (3) εισαγωγής, πρέπει να είναι διακριτές όταν το πιστόνι είναι στο κάτω νεκρό σημείο. Απαγορεύεται κάθε τύπος μεταβλητής θύρας (εισαγωγής-εξαγωγής) και υπέρ τροφοδότησης. Το καρμπυρατέρ πρέπει να έχει μέγιστη εισαγωγή αέρα έως 5.5mm. Οι μετατροπές επιτρέπονται στο εσωτερικό του κινητήρα αρκεί να μην επηρεάζουν τους παραπάνω περιορισμούς.
- 3.2.3. Στο τεχνικό έλεγχο, αν ζητηθεί από τον αλυτάρχη, τα πρώτα τρία μοτέρ του Α' τελικού θα ανοίγονται παρουσία των μηχανικών και των υπευθύνων τεχνικού ελέγχου, για έλεγχο πληρότητας των προδιαγραφών του κανονισμού.

#### **3.3. ΕΞΑΤΜΙΣΗ**

- 3.3.1. Όλα τα μοντέλα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα εξάτμισης.
- 3.3.2. Η εξάτμιση του μοντέλου πρέπει να φέρει νούμερο EFRA και να είναι διακριτή στον τεχνικό έλεγχο, το ίδιο ισχύει για το φίλτρο αέρα (INS - BOX). Οποιαδήποτε τροποποίηση στην εξάτμιση απαγορεύεται.

#### **3.4. ΚΑΥΣΙΜΟ / ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ**

- 3.4.1. Η μέγιστη χωρητικότητα του ρεζερβουάρ είναι 75cc. (Συμπεριλαμβανομένου του φίλτρου και τα σωληνάκια καυσίμου μέχρι το καρμπυρατέρ)
- 3.4.2. Αν βρεθεί ρεζερβουάρ με χωρητικότητα παραπάνω από 75cc, τότε το αυτοκίνητο παραμένει στον τεχνικό έλεγχο και αφού περάσουν 15 λεπτά, ξανά μετριέται.
  - 3.4.2.1. Ο χρόνος παραμονής 15 λεπτών, ισχύει για θερμοκρασίες περιβάλλοντος άνω των 20C.
- 3.4.3. Το καύσιμο να είναι μεθανόλη (methyl alcohol) με λάδι και μέγιστη περιεκτικότητα σε νίτρο 16%.

### 3.5. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΒΑΡΟΣ

- 3.5.1. Η καρότσα πρέπει να είναι της κατηγορίας Touring Car και το υλικό να είναι εύκαμπτο και βαμμένο, με τα παράθυρα διάφανα (άβαφα) ή τουλάχιστον ημιδιαφανή (ελαφριά χρήση κάποιου τύπου smoke σπρέι).
- 3.5.2. Θα πρέπει να έχει EFRA homologation.
- 3.5.3. Η αεροτομή μπορεί να είναι βαμμένη ή άβαφη.
- 3.5.3.1. Η αεροτομή δεν πρέπει να υπερβαίνει το ύψος του ουρανού του καπακιού.
- 3.5.4. Κόψιμο καρότσας και τρύπες
- 3.5.4.1. Μία ψύξεως στο εμπρός παράθυρο με συνολική (μέγιστη) διάμετρο 60,00mm.
- 3.5.4.2. Μία για το ντεπόζιτο με συνολική (μέγιστη) διάμετρο 50,00mm. (Το κέντρο της τρύπας πρέπει να είναι στο κέντρο της τάπας του ντεπόζιτου.)
- 3.5.4.3. Οι δύο παραπάνω τρύπες, δεν μπορούν να συνδυαστούν. Ελάχιστη απόσταση μεταξύ των δύο τρυπών: 5,00mm. Αν όμως η τρύπα ανεφοδιασμού είναι μέρος του μπροστινού παραθύρου τότε αυτή η τρύπα ορίζεται και ως ψύξεως.
- 3.5.4.4. Μία στην οροφή με μέγιστη διάμετρο 35,00 mm για την εύκολη χρήση της μπουζόπιπας.
- 3.5.4.5. Τα μπροστινά πλαϊνά παράθυρα (οδηγού και συνοδηγού μόνο, όχι τα πίσω) καθώς και το πίσω παράθυρο, μπορούν να αφαιρεθούν εντελώς.
- 3.5.4.6. Μία μικρή τρύπα στο πλάι για την εξαγωγή της εξάτμισης (σε λογικά πλαίσια)
- 3.5.5. Η Καρότσα πρέπει να κόβεται το πολύ στο ίδιο επίπεδο με το χαμηλότερο σημείο του προφυλακτήρα η κάτω από τις γραμμές που διαγράφουν τις πόρτες στο καπάκι.
- 3.5.6. Έξω από το καπάκι δεν πρέπει να εξέχει τίποτα πλην : Εξάτμιση (μόνο η εξαγωγή της), κεραία, αεροτομή (μόνο στο πίσω άκρο της καρότσας)
- 3.5.7. Δεν επιτρέπεται κανένα αεροβοήθημα ή αεραγωγός εξωτερικά του καπακιού. Τα στηρίγματα της καρότσας πρέπει να είναι και αυτά από εύκαμπτο υλικό.
- 3.5.8. Το μέγιστο ύψος του κάτω μέρος του πίσω προφυλακτήρα δεν πρέπει να ξεπερνά τα 50,00mm με ανύψωση του σασί από το έδαφος 10mm.
- 3.5.9. Το εμπρόσθιο τμήμα του μοντέλου πρέπει φέρει προφυλακτήρα από εύκαμπτο υλικό (πλαστικό ή FOAM ή και τα δύο σε συνδυασμό) και όχι CARBON ή μεταλλικό. Δεν πρέπει να εξέχει από το καπάκι του οχήματος.
- 3.5.10. Ελάχιστο βάρος αυτοκινήτου με transponder, ελαστικά, καπάκι και ότι χρειάζεται έκτος από καύσιμο είναι 1650,00 γραμμάρια.(Ο έλεγχος γίνεται στα μοντέλα μετά ή πριν τα 4λεπτα αλλά και μετά ή πριν τον αγώνα με άδεια ντεπόζιτα).
- 3.5.11.

	Minimum (mm)	Maximum(mm)
Μεταξόνιο	230	270
Φάρδος άνευ καρότσας	170	200
Φάρδος με καρότσα	175	205
Συνολικό Μήκος Καρότσας με αεροτομή	360	460
Υψος Οροφής (Μετριέται με αποστάτη 10mm κάτω από την καρότσα)	120	175
Φάρδος Αεροτομής μαζί με τα πλαϊνά	125	200
Μήκος αεροτομής		55
Πλαϊνά αεροτομής		35 x 50

### 3.6. ΕΛΑΣΤΙΚΑ

- 3.6.1. Για το 2022 την ημέρα του αγώνα επιτρέπονται μόνο λάστιχα σφραγισμένα σε σακουλάκι κατασκευαστή γόμας #37 για το μπροστινό και #40 για το πισινό και θα ελέγχονται από το τεχνικό έλεγχο (controlled tires) για τους αγώνες πρωταθλήματος και κυπέλλου.

- 3.6.2. Τα λάστιχα θα παραλαμβάνονται στην πίστα από τον τεχνικό έλεγχο, οπότε θα υπάρχει άτομο που θα έχει ορίσει η λέσχη, ούτως ώστε να τους μοιράζει τα ελαστικά.
- 3.6.3. Πριν από κάθε προσπάθεια οι μηχανικοί πριν εισέλθουν στα πιτ θα περνούν από τον τεχνικό έλεγχο από όπου και θα παραλαμβάνουν τα λάστιχα της προσπάθειας, τα οποία και θα μαρκάρονται.
- 3.6.4. Στο πρώτο προκριματικό της κάθε σειράς, ο αγωνιζόμενος θα παίρνει την πρώτη 4αδα.
- 3.6.5. Οι οδηγοί θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν καινούργια ελαστικά σε κάθε προσπάθεια, όμως θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν και ελαστικά που ήδη έχουν τρέξει στα προκριματικά της ημέρας.
- 3.6.6. Μετά το πέρας της προσπάθειας όλα τα αυτοκίνητα θα παραδίδονται όπως τερμάτισαν στον τεχνικό έλεγχο, ο οποίος σε συνεργασία με το άτομο που θα μοιράζει τα ελαστικά θα ελέγχουν αν όλα τα αυτοκίνητα έτρεξαν με τα μαρκαρισμένα ελαστικά και θα βοηθούν τους μηχανικούς να τοποθετήσουν τα ελαστικά που μόλις έτρεξαν σε ειδικό κουτί, το οποίο θα αναγραφεί το όνομα τους για να μπορέσουν να τα ξαναχρησιμοποιήσουν.
- 3.6.7. Άσχετα από τα αυτοκίνητα που θα περάσουν από τεχνικό έλεγχο, όλα τα αυτοκίνητα θα πρέπει να βρίσκονται εκεί, ακόμα και αν έχουν εγκαταλείψει, μέχρι να επιτρέψει ο τεχνικός έλεγχος να φύγουν από εκεί.
- 3.6.8. Αν φύγει ελαστικό από τον τεχνικό έλεγχο προς τους πάγκους των πιτ δεν μπορεί να ξαναχρησιμοποιηθεί στην διαδικασία του αγώνα.
- 3.6.9. Όλα τα ελαστικά θα παραμένουν στις ζελατίνες των οδηγών κατά την διάρκεια της ημέρας και στο τέλος του αγώνα θα δίνονται στους οδηγούς μαζί με τις πληρωμένες τετράδες που δεν χρησιμοποίησαν.
- 3.6.10. Εάν κάποιος οδηγός ή μηχανικός πιαστεί να προσπαθεί να παρεμποδίσει ή παρακάμψει την διαδικασία του κλειστού ελαστικού θα αποβάλλεται αμέσως από τον αγώνα.
- 3.6.11. Απαγορεύεται αυτόματο σύστημα εναλλαγής ελαστικών (όπως στα 1/8 Formula)
- 3.6.12. Οι διαστάσεις των ελαστικών θα είναι
  - 3.6.12.1. 62 mm μπροστά (διάμετρος) και
  - 3.6.12.2. 64 mm πίσω (διάμετρος),
  - 3.6.12.3. το φάρδος της ζάντας μπροστά θα είναι από 26mm-27mm εμπρός με μια μικρή απόκλιση +/-,
  - 3.6.12.4. το φάρδος της ζάντας πίσω θα είναι 30mm-31mm με μια μικρή απόκλιση.
- 3.6.13. Ζάντες ελαστικών επιτρέπονται πλαστικές αλλά και carbon.

### **3.7. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

- 3.7.1. Η χρήση του Ins-box στο φίλτρο αέρος είναι υποχρεωτική.
  - 3.7.1.1. Δεν επιτρέπεται άλλου είδους φίλτρο .
- 3.7.2. \* Ο αγώνας αναβάλλεται ΜΟΝΟ την ημέρα του αγώνα και ΜΟΝΟ στην πίστα με την σύμφωνη γνώμη των συμμετεχόντων και του αλυτάρχη ( και μονό σε περίπτωση κακών καιρικών φαινομένων).
- 3.7.3. Σε περίπτωση βροχής κατά την διεξαγωγή του αγώνα και μη δυνατή συνέχιση του μετά από λογική αναμονή ώστε να επανέλθει η πίστα σε συνθήκες αγώνα διακόπτεται.
  - 3.7.3.1. Η κατάταξη τις εκάστοτε στιγμής κατοχυρώνεται και προωθείται στις απονομές αν και εφόσον έχουν συμπληρωθεί όλα τα προκριματικά όλων των σειρών.
  - 3.7.3.2. Αν η βροχή ξεκινήσει κατά την διάρκεια του τελικού και έχει συμπληρωθεί τουλάχιστον το 75% του τελικού και ο αγώνας διακοπεί τότε τα αποτελέσματα ισχύουν, διαφορετικά γίνονται απονομές με βάση την κατάταξη των προκριματικών.
  - 3.7.3.3. Αν δεν έχουν διεξαχθεί όλα τα προκριματικά, ο αγώνας τότε θα αναβάλλεται και θα ορίζεται νέα ημερομηνία μεταφέροντας τις συμμετοχές των αγωνιζόμενων σε εκείνη την ημερομηνία.
- 3.7.4. Ο ανεφοδιασμός του οχήματος πρέπει να είναι πίσω από την νοητή γραμμή του ορίου, η κίνηση του ανεφοδιασμού ορίζεται από την απόκτηση του οχήματος από τον μηχανικό και την μεταφορά του πίσω από το τοιχίο για την πλήρωση του καυσίμου.



- 3.7.5. Ο μηχανικός ελέγχει πριν αφήσει το όχημα για άλλο διερχόμενο.  
3.7.5.1. Σκόπιμη καθυστέρηση άλλου οχήματος στα pit είναι επίσημη ποινή.  
3.7.6. Επιτρέπονται αεροβοηθήματα πάνω στο σασί, τα οποία όμως προέρχονται από την κατασκευάστρια εταιρία του αυτοκινήτου.  
3.7.6.1. Περισσότερες πληροφορίες για το συγκεκριμένο θέμα θα έχουμε από το φετινό handbook της EFRA (2022) σύντομα.

## 4. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

- 4.1. Μετά από κάθε προσπάθεια προκριματικού ή τελικού τα τέσσερα πρώτα οχήματα της τελικής κατάταξης θα εξετάζονται με τα δοχεία ανεφοδιασμού από τον τεχνικό έλεγχο, ενώ όλα τα οχήματα θα πρέπει να βρίσκονται εκεί μετά το πέρας της προσπάθειας για να παραδώσουν τα ελαστικά τους.  
4.2. Το καπάκι μετά τους τελικούς προσκομίζεται αλλά είναι στην βούληση του αλυτάρχη για το αν θα μετρηθεί.  
4.2.1.1. Αν μετρηθεί, θα μετρηθεί εκτός αυτοκινήτου.  
4.3. Οι επισημάνσεις που θα γίνουν από τον τεχνικό έλεγχο πρέπει να διορθωθούν άμεσα ώστε σε επόμενο έλεγχο να μην υπάρξουν ποινές.  
4.4. Μετά το πέρας κάθε τελικού εκτός από τα τέσσερα πρώτα οχήματα ο ελεγκτής ή αλυτάρχης μπορεί να καλέσει και άλλες θέσεις που τερμάτισαν για έλεγχο.  
Στο τεχνικό έλεγχο τα πρώτα τρία μοτέρ του Α' τελικού θα ανοίγονται παρουσία των μηχανικών και των υπευθύνων τεχνικού ελέγχου, για έλεγχο πληρότητας των προδιαγραφών του κανονισμού.

## 5. ΠΟΙΝΕΣ

- 5.1. Πρώτη επίσημη (επίπληξη)  
5.2. Δεύτερη επίσημη (stop&go) Το stop&go μπορεί να είναι από 1 δευτερόλεπτο έως 10 δευτερόλεπτα (ανάλογα με το παράπτωμα) και είναι στην κρίση του αλυτάρχη.  
5.3. Τρεις ποινές stop&go ισοδυναμούν με μαύρη σημαία, δηλαδή αποκλεισμός από τον αγώνα.  
5.4. Τρίτη επίσημη (αποκλεισμός από την προσπάθεια)  
5.5. Είναι στην κρίση του αλυτάρχη εφόσον υπάρχει fair play να μην δώσει ποινή για κάποιο αγωνιστικό συμβάν.  
5.6. Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση ενδοεπικοινωνίας την ώρα του ξετουμπαρισμάτος.  
5.6.1. Η ποινή είναι δέκα (10) δευτερόλεπτα στο μέχρι στιγμής καλύτερο προκριματικό της ημέρας και εάν το παράπτωμα γίνει σε τελικό τότε είναι ένας (1) γύρος.  
5.7. Το system point των γενικών κανονισμών ισχύει όπως έχει και για τη συγκεκριμένη κατηγορία.

