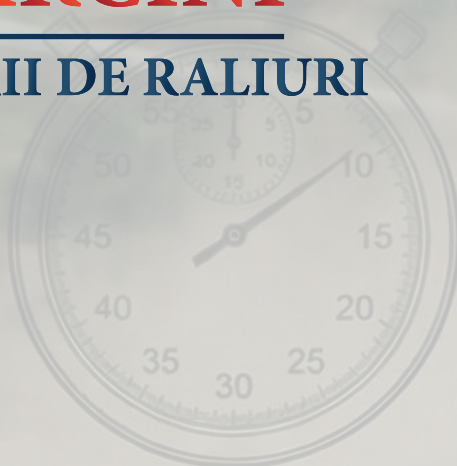


CNR'26

CAIET DE SARCINI

PENTRU ORGANIZATORII DE RALIURI



CUPRINS

CONDIȚII GENERALE	4
1. INTRODUCERE	4
2. CARACTERISTICILE GENERALE ALE UNUI RALIU	6
3. SESIUNI DE TESTE / ANTRENAMENT	9
4. TRANSMITEREA DATELOR PENTRU INCLUDEREA ETAPELOR ÎN CALENDAR	10
5. CONTRACT, LICENȚĂ DE ORGANIZATOR ȘI PERMIS DE ORGANIZARE	10
SARCINI ȘI TERMENE ÎN ORGANIZAREA UNEI ETAPE DE RALIU	11
6. LA 75 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	11
6.1. Propunerea Directorului de Organizare	11
7. ÎNTRE 75 ȘI 60 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	12
7.1. Elaborarea Planului Orar	12
7.2. Elaborarea Hărții Generale	12
7.3. Elaborarea Programului	12
7.4. Transmiterea Planului Orar, Hărții Generale și Programului către Comisia de Raliuri	12
7.5. Solicitare pentru vizionarea raliului	13
7.6. Elaborarea unui proiect preliminar al dispozitivelor de securitate	13
7.7. Vizionarea raliului și definitivarea dispozitivelor de securitate	13
7.8. Solicitarea Comisiei Centrale de Arbitri a dispozitivului de conducere	14
7.9. Colaborarea cu unitatea de Jandarmerie de pe teritoriul pe care se desfășoară etapa	15
7.10. Dispozitive pentru restricționarea circulației rutiere publice	15
7.11. Dispozitive medicale	16
7.12. Dispozitive pentru personalul de ordine	21
7.13. Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii	23
7.14. Dispozitive pentru salvare în / din mediul acvatic (dacă există)	26
7.15. Dispozitive pentru tratare și recuperare	27
7.16. Elaborarea Planului de Securitate	28
7.17. Solicitarea Comisiei Centrale de Arbitri a dispozitivelor complete	28
8. ÎNTRE 60 ȘI 45 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	29
8.1. Avizarea Planului de Securitate	29
8.2. Elaborarea Regulamentului Particular	30
8.3. Promovarea raliului	30
9. ÎNTRE 45 ȘI 35 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	31
9.1. Elaborarea Road Book-urilor	31
9.2. Transmiterea coordonatelor GPS către operatorul GPS FRAS	31
9.3. Înregistrarea Probelor Speciale cu dispozitivul GPS	31
9.4. Transmiterea coordonatelor GPS și a hărților raliului către operatorul de comunicații radio	32
9.5. Colaborarea cu Comisia Centrală de Arbitri privind cazarea dispozitivelor	32
9.6. Verificarea spațiilor de cazare	33
9.7. Transmiterea Regulamentului Particular și a documentelor raliului pentru avizare	33
10. ÎNTRE 35 ȘI 30 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	33
10.1. Verificarea, modificarea și avizarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului	33
11. LA 30 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	34
11.1. Publicarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului	34
11.2. Deschiderea înscrierilor	34

12. ÎNTRE 30 ȘI 7 ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	35
12.1. Finalizarea, verificarea și pregătirea Road Book-urilor pentru tipar	35
12.2. Elaborarea și pregătirea Carnetelor de Control pentru tipar	36
12.3. Verificarea comunicațiilor radio	36
12.4. Desemnarea echipajelor 0 (forlighter)	36
12.5. Obligații media	37
12.6. Disponibilitatea Regulamentului Particular	38
12.7. Finalizarea și pregătirea Planului de Securitate pentru tipar	38
12.8. Achiziționarea cupelor pentru Festivitatea de Premiere	38
12.9. Solicitarea vinului spumant pentru Festivitatea de Premiere	40
13. LA 7 ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI	41
13.1. Transmiterea documentelor operative către Comisia Centrală de Arbitri	41
13.2. Închiderea înscrierilor	41
14. ÎN SĂPTĂMÂNA DESFĂȘURĂRII RALIULUI	41
14.1. Elaborarea și publicarea listelor și documentelor necesare pentru desfășurarea raliului	41
14.2. Amenajarea Comandamentului și Secretariatului raliului	47
14.3. Distribuirea kit-ului de participare către echipaje	48
14.4. Amenajarea Probelor Speciale, a Probei Super Speciale și a Shakedown-ului pentru recunoașteri	49
14.5. Marcarea Parcului de Service	51
14.6. Pregătirea și colantarea automobilelor oficiale	52
14.7. Organizarea Conferinței de Presă Inițiale	56
14.8. Amenajarea și organizarea Startului Festiv	56
14.9. Amenajarea Verificărilor Tehnice Inițiale	57
14.10. Ședința cu echipajele 0 (forlighter)	58
14.11. Amenajarea finală a Parcului de Service, Zonelor de Regrupare și Parcului Auxiliar	58
14.12. Amenajarea Zonelor de Alimentare	59
14.13. Amenajarea finală a Shakedown-ului și Probelor Speciale	59
14.14. Amenajarea finală a Probei Super Speciale	62
14.15. Amenajarea Parcului Închis	64
14.16. Obligații media și branding	64
14.17. Logistica și amplasarea FRAS One Truck	65
15. ÎN TIMPUL DESFĂȘURĂRII RALIULUI	65
15.1. Verificarea dispozitivelor de securitate imediat după restricționarea circulației	65
15.2. Comunicarea permanentă cu Comandamentul Raliului	66
16. FINALUL RALIULUI	66
16.1. Amenajarea Verificărilor Tehnice Finale	66
16.2. Organizarea Sosirii Onorifice	66
16.3. Organizarea Festivității de Premiere	67
16.4. Organizarea Conferinței de Presă Finală	69
16.5. Ședința cu Observatorul FRAS	69

CONDIȚII GENERALE

1. INTRODUCERE

1.1. Caietul de Sarcini este o **ANEXĂ la Contractul pentru Organizatorii de Raliuri** și stabilește cadrul de instrucțiuni și obligații minime pe care fiecare organizator din Campionatul Național de Raliuri este **OBLIGAT** să le însușească, să le aplice și să le respecte în desfășurarea evenimentelor sale.

1.2. Fiecare organizator confirmă că a luat la cunoștință și se obligă să respecte prevederile prezentului Caiet de Sarcini prin semnarea Anexei 1 - Semnături organizatori.

1.3. Prezentul Caiet de Sarcini intră în vigoare la data publicării acestuia pe site-ul oficial al Federației Române de Automobilism Sportiv și rămâne valabil până la publicarea unei noi versiuni sau a unor modificări oficiale aprobate.

1.4. În sezonul 2026, Campionatul Național de Raliuri este format din 8 etape, 4 fiind desfășurate pe asfalt, iar 4 pe macadam, după cum urmează:

Nr. etapei	Denumire	Suprafață	Coeficient	Perioada
1	Raliul Maramureșului	Asfalt	1	27 - 29 Martie 2026
2	Raliul Harghitei	Asfalt	1	24 - 26 Aprilie 2026
3	Raliul Argeșului	Asfalt	1.2	16 - 17 Mai 2026
4	Raliul Clujului	Asfalt	1	19 - 21 Iunie 2026
5	Raliul Sibiului	Macadam	1.2	11 - 12 Iulie 2026
6	Raliul Iașului	Macadam	1	5 - 6 Septembrie 2026
7	Raliul Vâlcii	Macadam	1	25 - 26 Septembrie 2026
8	Raliul Moldovei	Macadam	1	17 - 18 Octombrie 2026

1.5. În sezonul 2026, se va utiliza **Anexa 2.1 - Raportul Observatorului FRAS**, un document prin care Observatorul FRAS evaluează organizarea etapelor.

1.5.1. Pentru a cuantifica aceste evaluări, Comisia de Raliuri pune la dispoziția fiecărui organizator **Anexa 2.2 - Calculatorul punctajelor Raportului Observatorului FRAS**. Acest document calculează punctajele printr-un sistem matematic standardizat, aplicabil fiecărei etape.

1.5.2. În sezonul 2026 nu se vor întocmi clasamente informative ale organizatorilor. **Se subliniază în mod expres** că punctajele obținute în urma Raportului Observatorului FRAS vor fi utilizate **exclusiv** pentru evaluarea calității organizării și pentru procedura de acordare a Cartonașelor. Scopul acestui sistem nu este ierarhizarea competițiilor, ci asigurarea unui standard de calitate și siguranță pentru toate etapele.

1.5.3. Atât Observatorul FRAS cât și Delegatul Comisiei de Raliuri vor avea ca principal obiectiv, pe timpul desfășurării competiției, colaborarea activă cu organizatorul. Aceștia au obligația de a sesiza organizatorul cu privire la orice sincopă sau neconcordanță în ceea ce privește implementarea prezentului Caiet de Sarcini sau orice alt aspect legat de organizarea sau desfășurarea evenimentului. Toate sesizările și mențiunile vor avea un **rol constructiv**, de a corecta în timp util problemele observate, având ca scop final comun al tuturor celor prezenți realizarea unui eveniment de calitate și în deplină siguranță.

1.5.4. În situația în care observațiile și sesizările formulate nu sunt remediate până la startul competiției, sau dacă deficiențele semnalate persistă ori reapar pe durata desfășurării acesteia, acestea vor fi consemnate obligatoriu în Raportul Observatorului FRAS și vor face obiectul sancționării conform Sistemului de Cartonașe, după caz.

1.6. Sistemul de Cartonașe

În sezonul 2026 se vor utiliza Cartonașele (Roșu, Galben, Verde) ca instrument de evaluare, sancționare sau premiere a calității organizatorice.

Raportul Observatorului FRAS va fi întocmit doar după ce rapoartele specifice pentru capitolele securitate (transmis de Comisia de Securitate), dispozitive medicale (transmis de Comisia Medicală) și, în mod excepțional, pentru arbitraj (acesta nu face parte din Raportul Observatorului FRAS, fiind transmis de Comisia Centrală de Arbitri) vor fi recepționate și implementate de către Observatorul FRAS.

Doar în cazul în care vor exista diferențe flagrante și / sau cuantificabile între concluziile Observatorului FRAS și cele ale Delegatului de Securitate, Delegatului Medical și Observatorului CCA, Comisia de Raliuri va convoca o ședință de analiză pentru speța în cauză. Concluziile finale rezultate vor fi consemnate în Raportul Observatorului FRAS.

Raportul Observatorului FRAS, conținând toate observațiile menționate mai sus, va fi transmis Comisiei de Raliuri ca instrument final de evaluare a calității organizatorice.

1.6.1. CARTONAȘUL ROȘU (Securitate)

Un organizator poate primi Cartonaș Roșu din partea Comisiei de Raliuri în cazul unor abateri grave legate de securitatea raliului sau nerespectarea gravă a Planului de Securitate. În acest caz, Comisia de Raliuri poate decide să nu includă o etapă care a primit Cartonaș Roșu în calendarul sezonului următor.

Pentru o decizie cât mai corectă, Comisia de Raliuri, pe lângă rapoartele comisiilor de securitate și medicale conținute în Raportul Observatorului FRAS, poate solicita un raport suplimentar din partea Directorului de Concurs al etapei și / sau din partea Comisiei Centrale de Arbitri (CCA).

1.6.2. CARTONAȘUL GALBEN (Regulamente și Organizare)

Un organizator poate primi Cartonaș Galben din partea Comisiei de Raliuri în cazul unor abateri grave legate de regulamente și angajamente asumate (itinerar, structură organizatorică, Contract Organizator - FRAS, Caiet de Sarcini, Codul Sportiv Național, Regulament Sportiv CNR etc.). Pentru ca etapa să fie inclusă în calendarul sezonului următor, organizatorul trebuie să accepte și să îndeplinească lista de acțiuni primită din partea Comisiei de Raliuri.

Pentru o decizie cât mai corectă, Comisia de Raliuri, pe lângă rapoartele comisiilor de securitate și medicale conținute în Raportul Observatorului FRAS, poate solicita rapoarte suplimentare din partea Președintelui CCA, a Directorului de Concurs al etapei și / sau din partea Comisiei Centrale de Arbitri (CCA).

1.6.3. CARTONAȘUL VERDE ȘI STABILIREA COEFICIENȚILOR

Cartonașul Verde reprezintă recunoașterea unui nivel ridicat de conformitate, securitate și profesionalism.

La finalul sezonului 2026, după o consultare cu Comisia de Securitate, Șeful CCA și Observatorul FRAS, Comisia de Raliuri propune Consiliului Federal, dacă consideră că este cazul, un coeficient 1.2 pentru sezonul 2027, pentru maxim o etapă desfășurată pe asfalt și maxim o etapă desfășurată pe macadam (echivalentul Cartonașului Verde).

Acordarea coeficientului de 1.2 NU este obligatorie. De asemenea, Comisia de Raliuri poate propune pentru sezonul 2027 și coeficienți scăzuți, de 0.8, pentru etapele care nu au atins standardul ridicat de organizare solicitat. Toate celelalte etape vor avea implicit coeficient 1.

2. CARACTERISTICILE GENERALE ALE UNUI RALIU

2.1. Se vor respecta prevederile Art. 2.3 din Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri.

2.2. Având în vedere că pot exista situații particulare care nu pot fi reglementate în mod exhaustiv prin prezentul Caiet de Sarcini, organizatorii sunt încurajați să colaboreze cu Comisiile FRAS în vederea identificării celor mai adecvate soluții pentru buna desfășurare a raliului pe care îl organizează.

2.3. Derogarea reprezintă o solicitare oficială prin care organizatorul poate cere aprobarea Comisiei de Raliuri pentru neîndeplinirea temporară sau excepțională a uneia sau mai multor cerințe prevăzute în prezentul Caiet de Sarcini sau în Regulamentul Sportiv CNR. Comisia de Raliuri analizează fiecare solicitare și are dreptul de a aproba sau de a respinge orice cerere de derogare, decizia sa fiind finală.

2.4. Orice Derogare se va solicita Comisiei de Raliuri prin completarea Cererii tip pentru Derogare (Anexa 3).

2.5. Extras din Art. 2.3 din Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri:

2.3.1. CONFIGURAȚIA

2.3.1.1. *Suprafața de desfășurare a tuturor Probelor Speciale trebuie să rămână neschimbată pe parcursul raliului. Totuși, dacă o Probă Specială de macadam include secțiuni de asfalt sau invers, iar acestea depășesc 10% din lungimea Probei Speciale, este necesară o derogare din partea Comisiei de Raliuri. Probele Super Speciale pot avea o suprafață diferită.*

La raliurile desfășurate pe asfalt, este permis ca sectoarele de legătură să includă porțiuni scurte de macadam, cu condiția ca acestea să fie în stare bună de circulație.

2.3.1.2. *În Campionatul Național de Raliuri, un raliu cu coeficient 1.2 trebuie să aibă 140 km de Probe Speciale, iar un raliu cu coeficient 1, 125 km. Lungimea totală a Probelor Speciale poate varia cu maxim 5%.*

Orice modificare a lungimii totale a Probelor Speciale în afara acestui interval necesită avizul Comisiei de Raliuri.

Nu există o lungime minimă sau maximă pentru o Probă Specială, însă distanța totală dintre două treceri prin Parcul de Service trebuie să respecte prevederile Art. 6.5.2.3 din Regulamentul Sportiv CNR (60 km de Probe Speciale).

2.3.1.3. *În cazul raliurilor desfășurate pe asfalt, fiecare Probă Specială poate fi parcursă de maxim 3 ori, cu excepția Probelor Super Speciale. În mod excepțional, se poate solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri pentru a parcurge o singură Probă Specială de maxim 4 ori.*

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, fiecare Probă Specială se poate parcurge de maxim 2 ori, cu excepția Probelor Super Speciale. În mod excepțional, se poate solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri pentru a parcurge o singură Probă Specială de maxim 3 ori.

2.3.2. PROGRAMUL

2.3.2.1. În afară de respectarea criteriilor stabilite mai jos, organizatorii sunt încurajați să dezvolte și să personalizeze Programul / Planul Orar al raliului.

Programul unui raliu trebuie să urmeze următoarea ordine:

1. Recunoașteri;
2. Verificări Administrative (pot avea loc și înainte de recunoașteri);
3. Verificări Tehnice Inițiale;
4. Shakedown și / sau Start Festiv (dacă se organizează, ordinea acestora poate fi interschimbabilă);
5. Partea competitivă a raliului;
6. Festivitatea de Premiere.

Programul raliului trebuie aprobat de Comisia de Raliuri.

În cazul în care organizatorul include în program o Probă Super Specială, aceasta va fi planificată **obligatoriu** în deschiderea raliului (variantea ferm recomandată) sau la finalul primei zile de concurs. Organizarea Probei Super Speciale în ziua a doua este permisă exclusiv pe baza unei derogări acordate de Comisia de Raliuri. Această derogare se acordă doar în cazuri excepționale, temeinic justificate prin documente doveditoare (ex: aprobări restrictive din partea autorităților locale, obligații contractuale specifice etc.). În cazul în care Comisia de Raliuri acordă derogarea pentru ca Proba Super Specială să fie organizată ca ultimă Probă Specială a raliului, aceasta nu va putea fi notată cu calificativul maxim (A = Peste standard - 10p) în Raportul Observatorului FRAS (Art. 2.9), punctajul maxim posibil fiind limitat la calificativul B (Respectă standardul - 7p).

Ultima Probă Specială a raliului trebuie să fie Proba „Power Stage”. Prin excepție, în situația în care Comisia de Raliuri acordă derogare pentru organizarea Probei Super Speciale ca ultimă Probă Specială a raliului, penultima Probă Specială va fi desemnată ca Proba „Power Stage”.

Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice (CNRI) și / sau Clasa Națională Dacia Revival (CNDR) utilizează aceeași documentație (Regulament Particular, Program, Plan Orar, Road Book etc.) ca și Campionatul Național de Raliuri și vor respecta aceleași reguli privind desfășurarea fiecărui raliu, cu excepția cazurilor în care Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice, respectiv Regulamentul Sportiv al Clasei Naționale Dacia Revival prevede reguli specifice, caz în care se vor aplica regulile respective.

2.3.2.2. Programul de recunoașteri trebuie să se desfășoare pe parcursul a maxim 36 de ore, cu excepția cazului în care include recunoașterea unei Probe Super Speciale cu automobilul de concurs. Calculul timpului se face de la începutul până la finalul programului de recunoașteri.

2.3.2.3. Partea competitivă a unui raliu de coeficient 1.2 se va desfășura pe parcursul a maxim 36 de ore, iar a unui raliu de coeficient 1 se va desfășura pe parcursul a maxim 30 de ore. În cazul în care în seara precedentă Zilei 1 se va organiza doar o Probă Super Specială, se adaugă 15 ore la durata maximă, indiferent de coeficientul raliului. Calculul de timp se face de la startul primului echipaj în CO 0 până la ora ideală de pontare a acestuia în ultimul Control Orar.

Orice raliu care nu se încadrează în limitele de mai sus va solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri, care va analiza fiecare situație în parte și va decide asupra aprobării acesteia.

2.3.2.4. Formatul recomandat de desfășurare al unui raliu este Sâmbătă - Duminică.

a) În cazul formatului Sâmbătă - Duminică: Ziua de Sâmbătă va fi ziua principală de concurs și va cuprinde ponderea majoritară a kilometrilor de Probe Speciale. Ziua de Duminică va avea o configurație mai scurtă, fiind obligatoriu ca întregul eveniment (inclusiv Festivitatea de Premiere) să se încheie cel târziu la ora 15:00.

b) În cazul formatului Vineri - Sâmbătă: Ziua de Vineri va avea un program mai redus (zi introductivă). Ziua de Sâmbătă va fi ziua principală de concurs și va cuprinde ponderea majoritară a kilometrilor de Probe Speciale.

2.3.2.5. La finalul raliului, toate automobilele de concurs vor intra în Parcul Închis. Festivitatea de Premiere se va desfășura conform prevederilor Art. 12 din Regulamentul Sportiv CNR.

2.3.3. ORGANIZAREA SHAKEDOWN-ULUI

2.3.3.1. Shakedown-ul poate fi organizat opțional de către organizator, având scopul de a permite participanților să își testeze automobilele, dar și de a reprezenta o oportunitate media și de promovare. În acest caz, organizatorul va solicita o taxă suplimentară de 500 RON / echipaj / Carnet de Shakedown.

Un Carnet de Shakedown permite un maxim de 5 treceri pentru fiecare echipaj.

2.3.3.2. Lungimea minimă a unui Shakedown trebuie să fie de 2,50 km, cu o toleranță de maxim 5% sub această lungime.

2.3.3.3. Shakedown-ul trebuie să fie organizat ca o Probă Specială desfășurată în timpul raliului și trebuie să includă toate măsurile de securitate corespunzătoare.

Shakedown-ul se poate desfășura pe un traseu distinct. Doar în cazuri de maximă necesitate (fiind o soluție nerecomandată), acesta se poate organiza pe o parte dintr-o Probă Specială din Planul Orar al raliului. Este strict interzisă organizarea Shakedown-ului pe traseul unei Probe Super Speciale.

2.3.3.4. Suprafața pe care se desfășoară Shakedown-ul trebuie să fie aceeași cu cea a Probelor Speciale.

2.3.3.5. Pentru aplicarea Art. 9.1.11.1 din Regulamentul Sportiv CNR, Shakedown-ul se consideră parte din recunoaștere.

2.3.3.6. Se recomandă ca programul Shakedown-ului să fie de minim 4 ore în cazul în care acesta este comun pentru toate echipajele. În cazul în care Shakedown-ul este împărțit în 2 intervale orare, se recomandă ca fiecare sesiune să fie de minim 2 ore.

Dacă programul pentru Shakedown este împărțit în 2 sesiuni, la raliurile desfășurate pe asfalt se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în prima sesiune, iar echipajele cu automobile cu 2 roți motrice să fie programate în a doua sesiune.

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 2 roți motrice să fie programate în prima sesiune, iar echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în a doua sesiune.

2.3.3.7. Asistența tehnică pentru Shakedown se va efectua obligatoriu în Parcul de Service principal. În acest caz, pe sectorul de legătură dintre Parcul de Service principal și locația Shakedown-ului pot fi amenajate spații destinate **EXCLUSIV schimbării invitaților. Aceste zone nu sunt considerate spații de service; prin urmare, orice intervenție tehnică sau alimentare în aceste locații este strict interzisă.**

Organizarea unui Parc de Service dedicat pentru Shakedown este permisă doar în cazuri de maximă necesitate (ex: distanță mare între Shakedown și Parcul de Service principal, constrângeri majore de trafic sau configurația traseului care impune timpi de legătură excesivi etc.) și necesită obținerea unei derogări din partea Comisiei de Raliuri. Dacă derogarea este aprobată, organizatorul va amenaja un Parc de Service dedicat, care să respecte toate cerințele regulamentare, inclusiv cele privind Zona de Alimentare.

3. SESIUNI DE TESTE / ANTRENAMENT

3.1. Extras din Art. 2.5 din Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri:

Opțional, organizatorii pot organiza sesiuni de teste sau antrenamente premergătoare raliului, cu condiția ca traseul utilizat să nu fie o Probă Specială sau parte dintr-o Probă Specială inclusă în Planul Orar al raliului.

De la publicarea Regulamentului Particular al unui raliu și până la începutul părții competitive, orice sesiuni de teste sau antrenamente desfășurate în județul în care se organizează raliul, fără acordul scris al organizatorului, sunt interzise.

Detalii referitoare la desfășurarea acestor sesiuni vor fi precizate în Regulamentul Particular al raliului.

3.2. Organizatorul oricărei sesiuni de teste / antrenamente private este obligat să solicite Permis de Organizare și să achite contravaloarea acestuia către Federația Română de Automobilism Sportiv.

3.3. Pe lângă Permisul de Organizare, organizatorul trebuie să dețină Licență de Organizator emisă de FRAS, valabilă pentru sezonul în curs, ca precondiție pentru desfășurarea sesiunilor de teste / antrenamente.

3.4. Este obligatorie elaborarea unui Plan de Securitate pentru sesiunea de teste / antrenamente, care va fi transmis Comisiei de Raliuri, Comisiei de Securitate și Comisiei Medicale, cu cel mult 14 zile înainte de data desfășurării, în vederea avizării.

3.5. Colaborarea cu unitatea de Jandarmerie de pe teritoriul căreia se desfășoară sesiunea de teste / antrenamente se va realiza conform prevederilor Art. 7.9.

3.6. Dispozitivele medicale vor respecta prevederile Art. 7.11.

3.7. Organizatorul este obligat să asigure personal de ordine instruit pentru securizarea traseului / traseelor, conform principiilor generale prevăzute în Art. 7.12, adaptate specificului sesiunii și dimensiunii traseului. Personalul poate fi alcătuit din jandarmi, agenți de pază acreditați sau persoane instruite de organizator.

3.8. Dispozitivele pentru descarcerare, stingere incendii și PSI vor respecta prevederile Art. 7.13.

3.9. Dispozitivul pentru tractare și recuperare este opțional. În cazul în care este utilizat, va respecta prevederile Art. 7.15.

3.10. Este obligatorie obținerea tuturor avizelor pentru sesiunea de teste / antrenamente.

3.11. Planul de Securitate trebuie să reflecte fidel realitatea din teren. Amenajarea efectivă a traseului și a locațiilor se va realiza strict pe baza Planului de Securitate avizat, respectând procedurile de amenajare prevăzute la Art. 14 a prezentului Caiet de Sarcini.

4. TRANSMITEREA DATELOR PENTRU INCLUDEREA ETAPELOR ÎN CALENDAR

4.1. La finalul sezonului, fiecare organizator va transmite către Comisia de Raliuri propunerea a două date pentru desfășurarea raliului în sezonul următor: o dată principală și o dată secundară.

4.2. Termenul limită pentru transmiterea propunerilor este data de 15 Noiembrie 2026.

4.3. Propunerile transmise vor fi analizate de Comisia de Raliuri în vederea stabilirii calendarului oficial al sezonului următor, ținând cont de alte etape programate și de compatibilitatea cu evenimentele internaționale sau locale.

5. CONTRACT, LICENȚĂ DE ORGANIZATOR ȘI PERMIS DE ORGANIZARE

5.1. Pentru includerea unei etape în calendarul oficial al Campionatului Național de Raliuri, organizatorul este obligat să semneze cu Federația Română de Automobilism Sportiv (FRAS) următoarele Contracte:

1. Contract pentru Garanția Organizării Competiției - până la data de 31 Decembrie 2025;
2. Contract de Prestări Servicii și Organizare Competiții - până la data de 31 Ianuarie 2026.

5.2. Prin semnarea acestor Contracte, organizatorul confirmă că este capabil să respecte toate cerințele și obligațiile stipulate în Contracte, în prezentul Caiet de Sarcini și în Regulamentul Sportiv CNR.

5.3. Refuzul semnării Contractelor în termenele stabilite sau neachitarea taxelor prevăzute în Contracte până la termenele menționate duc la excluderea etapei din calendarul sezonului.

Secretariatul FRAS va informa Comisia de Raliuri despre nesemnarea sau neachitarea taxelor aferente Contractelor respective. Comisia de Raliuri va notifica organizatorii cu privire la aceste aspecte și, în cel mai scurt timp, va înainta către Consiliul Federal propunerea de anulare a contractului sau o altă variantă de soluționare.

5.4. Organizarea unei etape din Campionatul Național de Raliuri, precum și organizarea oricăror sesiuni de teste / antrenamente, este condiționată de deținerea Licenței de Organizator emisă de FRAS pentru sezonul în curs.

5.5. Licența de Organizator se solicită la Secretariatul FRAS începând cu deschiderea perioadei de licențiere și până cel târziu cu 45 de zile înainte de startul raliului și / sau sesiunii de teste / antrenamente. Licența va fi emisă doar după achitarea contravalorii acesteia, conform Normelor Financiare FRAS.

5.6. Lipsa Licenței de Organizator în termenele menționate atrage anularea automată a celor două Contracte.

5.7. După achitarea garanției pentru organizarea competiției, FRAS va emite Permisul de Organizare Provizoriu, necesar pentru obținerea autorizațiilor și avizelor necesare desfășurării etapei.

5.8. Permisul de Organizare Final se va emite doar după achitarea integrală a taxei pentru Permisul de Organizare, conform termenelor și valorilor prevăzute în Contracte și Normelor Financiare FRAS, și cu avizul Comisiei de Raliuri. Comisia de Raliuri va notifica Secretariatul FRAS privind procedura de eliberare a Permisului de Organizare Final.

5.9. Permisul de Organizare Provizoriu sau Final poate fi suspendat sau anulat până la afișarea documentelor, de către Consiliul Federal, în baza unei propuneri justificate a Comisiei de Raliuri.

5.10. Pentru o etapă nou introdusă în calendar, se va percepe o garanție suplimentară de 50.000 RON, care se achită odată cu garanția pentru organizarea competiției și se va restitui până la startul raliului, cu condiția respectării obligațiilor contractuale și regulamentare.

SARCINI ȘI TERMENE ÎN ORGANIZAREA UNEI ETAPE DE RALIU

Pentru fiecare etapă, Comisia de Raliuri va transmite organizatorului o planificare detaliată, conform termenelor stipulate în prezentul Caiet de Sarcini (Anexa 4 - Planificator etape).

Pentru calculul datelor menționate în prezentul document, termenul „startul raliului” se referă la ziua în care începe partea competitivă a raliului, la Controlul Orar 0 (CO 0).

Toate comunicările oficiale, documentele, solicitările și răspunsurile aferente organizării etapei se vor transmite exclusiv prin e-mailul oficial al Comisiei de Raliuri: **raliuri@fras.ro**.

Organizatorului i se recomandă ca ordinea de îndeplinire a sarcinilor să respecte succesiunea descrisă în prezentul Caiet de Sarcini.

Termenele și intervalele indicate în Caietul de Sarcini au caracter orientativ. Organizatorul poate depăși anumite termene, cu condiția ca întârzierile să nu afecteze desfășurarea etapei sau să pericliteze respectarea termenelor obligatorii, cum ar fi publicarea documentelor oficiale sau transmiterea acestora către Comisiile FRAS.

6. LA 75 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

6.1. Propunerea Directorului de Organizare

6.1.1. Organizatorul va încheia un Contract sau acord scris cu o persoană competentă, capabilă să gestioneze întregul raliu, care va fi propusă pentru funcția de Director de Organizare.

6.1.2. Organizatorul va transmite către Comisia de Raliuri o cerere tip (Anexa 5 - Cerere pentru Director de Organizare) pentru aprobarea persoanei propuse.

6.1.3. Comisia de Raliuri va aproba sau respinge persoana propusă. În cazul respingerii, organizatorul va propune o altă persoană pentru această funcție.

6.1.4. Directorul de Organizare propus trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

- Experiență în organizarea de evenimente sportive;
- Cunoștințe avansate despre modul de desfășurare al unei etape de raliu;
- Cunoașterea Caietului de Sarcini, Regulamentului Sportiv CNR, Regulamentului Sportiv CNRI;
- Capacitatea de a colabora eficient cu Comisia de Raliuri, Comisia de Securitate, Comisia de Regulamente, Comisia Mecială și Comisia Centrală de Arbitri (CCA).

6.1.5. Odată cu nominalizarea Directorului de Concurs și a Șefului Securității, Directorul de Organizare trebuie să mențină comunicare permanentă și colaborare cu aceștia.

7. ÎNTRE 75 ȘI 60 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

7.1. Elaborarea Planului Orar

7.1.1. Organizatorul va elabora un Plan Orar pentru etapa pe care o organizează, conform modelului pus la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 6 - Ghid pentru elaborarea Planului Orar).

7.1.2. În elaborarea Planului Orar, organizatorul va respecta toate cerințele stipulate la Art. 2 - Caracteristicile generale ale unui raliu.

7.2. Elaborarea Hărții Generale

7.2.1. Organizatorul va elabora o Hartă Generală a raliului care va include următoarele elemente:

- Probele Speciale;
- Shakedown-ul;
- Sectoarele de legătură;
- Locația Comandamentului / Secretariatului;
- Locația Parcului de Service principal;
- Locația Parcului de Service pentru Shakedown (dacă există);
- Locația Parcului de Service Îndepărtat, a Zonei de Montare Roți și / sau a Zonei de Montare Faruri (dacă există);
- Locația Regrupărilor și a Zonelor Tehnice;
- Locația Zonelor de Alimentare;
- Locația Zonelor de Alimentare Îndepărtată (dacă există);
- Locația Spălătoriei (dacă există);
- Locația Startului Festiv;
- Locația Parcului Închis;
- Locația Festivității de Premiere.

7.2.2. Toate elementele incluse în Harta Generală vor fi propuse de organizator și pot suferi modificări atât în urma observațiilor Comisiilor FRAS implicate în avizarea documentelor (Art. 7.4), cât și în urma vizionării raliului (Art. 7.7).

7.3. Elaborarea Programului

7.3.1. Organizatorul va elabora Programul etapei pe care o organizează, utilizând modelul pus la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 7 - Ghid pentru elaborarea Programului).

7.3.2. În elaborarea Programului, organizatorul va respecta toate cerințele prevăzute la Art. 2 - Caracteristicile generale ale unui raliu.

7.4. Transmiterea Planului Orar, Hărții Generale și Programului către Comisia de Raliuri

7.4.1. Organizatorul va transmite Comisiei de Raliuri documentele prevăzute la Art. 7.1, Art. 7.2 și Art. 7.3.

7.4.2. Comisia de Raliuri va redirectiona aceste documente pentru analiză și către Comisia de Regulamente și Comisia Centrală de Arbitri.

7.4.3. Documentele pot suferi modificări ca urmare a analizei efectuate de Comisiile FRAS, iar organizatorul va primi un raport final din partea Comisiei de Raliuri privind stadiul și observațiile asupra documentelor transmise.

7.5. Solicitare pentru vizionarea raliului

7.5.1. Organizatorul va transmite o solicitare tip (Anexa 8 - Cerere pentru vizionare) către Comisia de Raliuri și Comisia de Securitate, nominalizând maxim 3 date disponibile pentru vizionarea raliului.

7.5.2. După primirea solicitării, Comisia de Raliuri și Comisia de Securitate vor menține o comunicare permanentă cu organizatorul pentru a stabili de comun acord data finală a vizionării.

7.6. Elaborarea unui proiect preliminar al dispozitivelor de securitate

7.6.1. Organizatorul va elabora dispozitivele de securitate preliminare pentru fiecare Probă Specială (inclusiv Proba Super Specială) și Shakedown, asemenea unui Road Book, conținând toate elementele de securitate necesare.

7.6.2. Aceste dispozitive vor include, fără a se limita la:

- amenajarea detaliată a traseelor;
- diagrame pentru fiecare punct care conține elemente de securitate;
- poziționarea și amplasarea posturilor de CO, Start, Radio, Sosire și Stop, inclusiv coordonatele GPS pentru acestea;
- poziționarea Zonelor de Încălzire a Anvelopelor, dacă există;
- poziționarea dispozitivelor medicale;
- poziționarea dispozitivelor pentru descarcerare și stingere incendii (inclusiv echipamente PSI);
- poziționarea dispozitivelor pentru tractare și recuperare;
- amplasarea și poziționarea benzilor de delimitare și / sau a gardurilor la intersecții, poteci etc.;
- poziționarea personalului de ordine;
- poziționarea arbitrilor;
- poziționarea elementelor suplimentare de securitate (baloți, parapeți etc.);
- poziționarea anti cut-urilor;
- poziționarea zonelor permise spectatorilor;
- poziționarea zonelor interzise spectatorilor.

7.6.3. Dispozitivele de securitate preliminare se vor transmite Comisiei de Raliuri, Comisiei Centrale de Arbitri, Comisiei de Securitate și Comisiei Medicale pentru analiză premergătoare vizionării raliului.

7.7. Vizionarea raliului și definitivarea dispozitivelor de securitate

7.7.1. Prima vizionare a raliului se va efectua din bugetul Comisiei de Raliuri și al Comisiei de Securitate. În cazul în care sunt necesare o a doua sau mai multe vizionări, acestea se vor efectua din bugetul organizatorului.

7.7.2. La vizionare vor participa alături de reprezentantul Comisiei de Raliuri, reprezentantul Comisiei de Securitate și un reprezentant al organizatorului, preferabil Directorul de Organizare sau Managerul Raliului. Organizatorul va pune la dispoziție un automobil pentru desfășurarea vizionării.

7.7.3. Vizionarea cuprinde întregul raliu, incluzând:

- Probele Speciale (inclusiv Proba Super Specială) și Shakedown-ul;
- Parcul de Service;
- Parcul Auxiliar;
- Comandamentul Raliului (HQ);
- Parcul Închis.

7.7.4. Vizionarea se realizează pe baza dispozitivelor de securitate preliminare întocmite conform Art. 7.6. Acestea pot suferi modificări, completări sau adăugări în urma observațiilor primite de la Comisia de Raliuri și Comisia de Securitate. Organizatorul va actualiza dispozitivele de securitate, generând forma finală.

7.7.5. După actualizarea dispozitivelor de securitate conform solicitărilor primite de la Comisia Centrală de Arbitri și / sau Comisia Medicală, conform Art. 7.6.3, precum și după vizionarea raliului și implementarea observațiilor primite de la Comisia de Raliuri și / sau Comisia de Securitate, dispozitivele de securitate vor fi considerate definitive și vor fi incluse în Planul de Securitate al raliului.

7.8. Solicitarea Comisiei Centrale de Arbitri a dispozitivului de conducere

7.8.1. Organizatorul va solicita dispozitivul de conducere prin intermediul Comisiei de Raliuri.

7.8.2. Dispozitivul de conducere cuprinde următoarele funcții și persoane:

- Președinte CCS;
- Observator FRAS / Comisar Sportiv (funcție comună);
- Comisar Sportiv;
- Delegat Comisia de Raliuri;
- Delegat Comisia de Securitate;
- Observator CCA;
- Delegat Comisia Medicală;
- Director de Concurs;
- Director de Concurs adjunct;
- Secretar Șef;
- Secretar / Secretar CCS (funcție comună);
- Șef Centru de Calcul;
- Operator Centru de Calcul;
- Închidere PS / Comunicații (funcție comună);
- Cronometrul Șef;
- Șef Securitate Spectatori;
- Șef Securitate FRAS;
- Șef Deschidere;
- Șef Verificări Tehnice;
- 3 Comisari Tehnici;
- 2 Comisari Tehnici GPS;
- 2 Operatori GPS;
- Relații cu Concurenții (CRO).

7.8.3. După definitivarea dispozitivului de conducere (cel târziu cu 45 de zile înainte de startul raliului) Comisia Centrală de Arbitri îl va transmite organizatorului prin intermediul Comisiei de Raliuri.

7.8.4. Fișa Postului pentru fiecare oficial nominalizat se regăsește în documentele de pregătire și procedurile interne ale Comisiei Centrale de Arbitri. În mod particular, fiecare oficial care parcurge Probele Speciale va avea, pe lângă atribuțiile specifice funcției, sarcini și obiective stricte legate de verificarea și asigurarea securității concursului.

7.9. Colaborarea cu unitatea de Jandarmerie de pe teritoriul pe care se desfășoară etapa

7.9.1. Organizatorul are obligația de a colabora cu unitatea de Jandarmerie competentă teritorial, în conformitate cu legislația în vigoare, pentru asigurarea măsurilor de ordine și siguranță pe durata desfășurării raliului.

7.9.2. Planul de Securitate al raliului trebuie prezentat unității de Jandarmerie înainte de desfășurarea evenimentului.

În funcție de procedurile interne ale fiecărei unități, aceasta poate:

- aproba Planul de Securitate prin semnarea acestuia;
- lua act de Planul de Securitate prin confirmarea de primire;
- solicita elaborarea unui Plan de Acțiune, care ulterior poate fi aprobat sau poate necesita completări suplimentare.

Nu este obligatorie obținerea unei semnături pe Planul de Securitate în situațiile în care Jandarmeria nu aplică această procedură prin regulamentele sale interne.

7.9.3. Dacă Jandarmeria asigură personal de ordine pe anumite sectoare ale raliului, organizatorul trebuie să țină cont de recomandările prevăzute la Art. 7.12 și să includă în detaliu dispozitivul Jandarmeriei în Planul de Securitate.

7.9.4. Dacă organizatorul asigură personal de ordine propriu sau contractat, dispozitivul Jandarmeriei (acolo unde aceasta are atribuții) trebuie stabilit în conformitate cu Legea nr. 4/2008 privind prevenirea și combaterea violenței cu ocazia competițiilor și a jocurilor sportive, precum și cu normele aplicabile acțiunilor cu public numeros.

7.10. Dispozitive pentru restricționarea circulației rutiere publice

7.10.1. Planul de Securitate al raliului trebuie prezentat Inspectoratului de Poliție Județean competent teritorial, înainte de desfășurarea raliului. În funcție de tipul sectorului de drum și de deciziile IPJ, restricționarea circulației se va realiza prin:

- intervenția directă a echipajelor Poliției sau ale Poliției Locale; în aceste cazuri, amplasarea dispozitivelor de restricționare a circulației va fi stabilită de IPJ;
- confirmarea primirii Planului de Securitate, iar restricționarea sectorului de drum se va realiza de către personal instruit al organizatorului;
- sau prin alte măsuri stabilite și comunicate de IPJ organizatorului.

7.10.2. Amplasarea și semnalizarea dispozitivelor de restricționare a circulației (panouri de avertizare, semnalizare rutieră etc.) trebuie realizată în conformitate cu legea în vigoare privind circulația rutieră și cu recomandările / solicitările Inspectoratului de Poliție Județean.

7.10.3. Organizatorul este responsabil ca toate sectoarele de drum restricționate să fie monitorizate de personal instruit, indiferent dacă restricționarea fizică este efectuată de agenți de Poliție / Poliție Locală sau de personalul organizatorului.

7.11. Dispozitive medicale

7.11.1. Organizatorul are obligația de a asigura asistență medicală adecvată pe durata raliului, prin mijloace proprii sau prin colaborări cu servicii publice și / sau private autorizate (SAJ, SMURD sau alte servicii acreditate).

7.11.2. Personalul medical (Medic, Asistent Medical, Paramedic, Ambulanțier, Salvamont și / sau Jandarm Montan) trebuie să fie autorizat și licențiat pentru acordarea asistenței medicale de urgență în România (UPU și / sau SMURD).

7.11.3. Organizatorul va demonstra Comisiei de Raliuri și Comisiei Medicale că raliul este asigurat medical prin:

- adresă oficială primită de la serviciile publice care confirmă asigurarea asistenței medicale;
- contract / înțelegere scrisă cu un serviciu medical privat care va asigura asistența medicală.

Aceasta nu implică transmiterea detaliilor financiare sau confidențiale, ci doar confirmarea existenței mijloacelor și personalului medical.

7.11.4. Organizatorul va solicita nominalizarea unui Medic Șef de la unitățile competente (Unitate de Primiri Urgențe, SAJ sau SMURD).

Medicul Șef va fi obligatoriu dedicat raliului și va coordona activitatea medicală conform procedurilor unității de proveniență. Medicul Șef poate fi prezent în Comandamentul Raliului, sau dacă rămâne la unitatea sa, va avea un telefon direct permanent cu Directorul de Concurs pentru coordonarea intervențiilor medicale pe durata întregului raliu.

7.11.5. Organizatorul are obligația de a identifica rutele de evacuare utile pentru fiecare Probă Specială și / sau Shakedown (prin „utile” se înțelege: rute care permit evacuarea rapidă, mai rapid decât prin punctul de Start sau de Sosire). Atât rutele de evacuare, cât și întreg traseul raliului vor fi vizionate împreună cu Medicul Șef, pentru ca echipajele medicale să cunoască în detaliu itinerariul de intervenție.

7.11.6. Pentru facilitarea solicitării dispozitivelor medicale conform Caietului de Sarcini, Comisia de Raliuri și Comisia Medicală vor pune la dispoziția organizatorului informații despre dotările medicale și personalul medical. Un reprezentant al Comisiei Medicale va fi disponibil la orice solicitare privind acest capitol.

7.11.7. În vederea siguranței participanților, nu se permite reducerea în minus a dispozitivelor medicale obligatorii prevăzute în prezentul Caiet de Sarcini.

7.11.8. Dispozitive medicale aprobate de Comisia de Raliuri, Comisia Medicală și Comisia de Securitate:

Dispozitivele medicale trebuie să respecte standardele stabilite în **ORDINUL nr. 1.092 din 7 septembrie 2006**, privind competențele și atribuțiile echipajelor publice de intervenție de diferite niveluri în faza prespitalicească, emis de:

- **Ministerul Sănătății Publice - Nr. 1.092 din 7 septembrie 2006**
- **Ministerul Administrației și Internelor - Nr. 1.500 din 13 noiembrie 2006**

Ordinul a fost publicat în **Monitorul Oficial nr. 982 din 8 decembrie 2006** și poate fi consultat integral la următorul link: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/77533>

Detalierea succintă a dispozitivelor medicale:

ESA (Echipaj de Salvare Aeriană)

- Mijlocul utilizat: Elicopterul SMURD Eurocopter EC135
- Echipaj: minim 4 persoane (medic, asistent medical, pilot, copilot)

EAA (Echipaj de Ambulanță Aeriană)

- Mijlocul utilizat: Elicopterul SMURD Eurocopter EC135
- Echipaj: minim 4 persoane (medic, asistent medical, pilot, copilot)

TIM (Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă)

- Mijlocul utilizat: Ambulanță de tip C1
- Echipaj: minim 4 persoane (medic, asistent medical, paramedic, pompier ambulanțier)

EMU-M (Echipaj Medical de Urgență cu Medic)

- Mijlocul utilizat: Ambulanță de tip C2 sau B1
- Echipaj: minim 3 persoane (medic, asistent medical, ambulanțier paramedic)

EMU-A (Echipaj Medical de Urgență cu Asistent)

- Mijlocul utilizat: Ambulanță de tip B2
- Echipaj: minim 2 persoane (asistent medical, ambulanțier paramedic)

EPA sau PA-T (Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei)

- Mijlocul utilizat: Ambulanță de tip B2
- Echipaj: minim 3 persoane (2 paramedici, ambulanțier paramedic)

Pentru detalierea completă a dotărilor, atribuțiilor și procedurilor, consultați Ordinul nr. 1.092/2006 la link-ul menționat anterior.

Echipaje SALVAMONT

Echipajele serviciilor publice Salvamont pot face parte din dispozitivul de securitate și medical al raliului, fiind specializate pentru intervenția în zone montane și teren accidentat.

- Mijlocul utilizat: Autospeciale de teren 4x4 echipate specific pentru salvare montană aflate în dotarea serviciului Salvamont.
- Echipaj: Personal atestat Salvamont cu competențe de prim ajutor premedical / paramedici.
- Condiție de validare: Pentru a fi incluse în planul de securitate ca resurse medicale, dotările și personalul trebuie să fie cel puțin echivalente cu cele ale unui dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T.

Echipaje Jandarmerie Montană

Structurile montane ale Jandarmeriei Române pot face parte din dispozitivul de securitate și medical al raliului, având capacitate de intervenție în zone greu accesibile.

- Mijlocul utilizat: Autospeciale de teren 4x4 echipate specific pentru salvare montană aflate în dotarea unității.
- Echipaj: Personal instruit, care poate include jandarmi cu competențe de paramedic.
- Condiție de validare: Pentru a fi incluse în planul de securitate ca resurse medicale, dotările și personalul trebuie să fie cel puțin echivalente cu cele ale unui dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T.

MIV (Medical Intervention Vehicle)

Autospeciala MIV nu este reglementată prin Ordinul nr. 1.092/2006. Este destinată intervenției de primă urgență la raliurile desfășurate pe macadam, cu scopul de a ajunge cât mai rapid la accident / incident, indiferent de condițiile Probei Speciale.

- Mijlocul utilizat: autovehicule de teren 4x4 (obligatoriu cu anvelope de tip „All Terrain”, roată, cric și cheie de roți)
- Echipaj: minim 2 persoane (asistent medical sau paramedic, conducător auto recomandat paramedic)
- Dotare obligatorie: rucsac de prim ajutor

În caz de accident / incident, MIV este prima autospecială care intervine din punct de vedere medical și acordă primul ajutor până la sosirea echipajului specializat.

În cazuri grave, dacă MIV pleacă din punctul de Start, poate prelua și medicul, urmând ca echipajul specializat să ajungă ulterior și să continue intervenția medicală conform procedurilor.

7.11.9. Dispozitive medicale pentru raliurile desfășurate pe asfalt

Pentru raliurile care se desfășoară pe asfalt, pentru Probele Speciale și Shakedown, este obligatoriu următorul dispozitiv medical:

Pentru Probele Speciale și Shakedown cu lungimea până la 10,00 km:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 10,00 și 20,00 km:

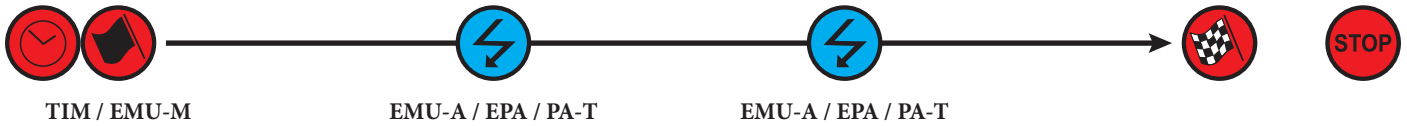
1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M
2. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 20,00 și 30,00 km:

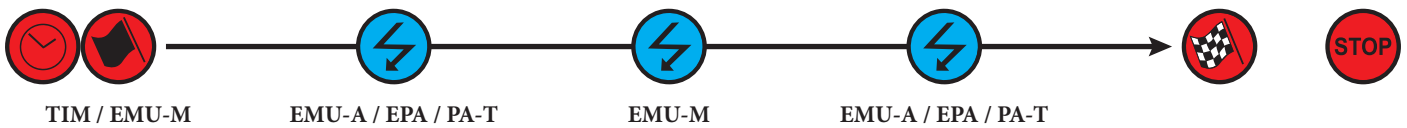
1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M
2. La o treime din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T
3. La două treimi din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

Pentru Probele Speciale cu lungimea peste 30,00 km:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M
2. La un sfert din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T
3. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-M
4. La trei sferturi din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

7.11.10. Dispozitive medicale pentru raliurile desfășurate pe macadam

Pentru raliurile care se desfășoară pe macadam, pentru Probele Speciale și Shakedown, este obligatoriu următorul dispozitiv medical:

Pentru Probele Speciale și Shakedown cu lungimea până la 10,00 km:

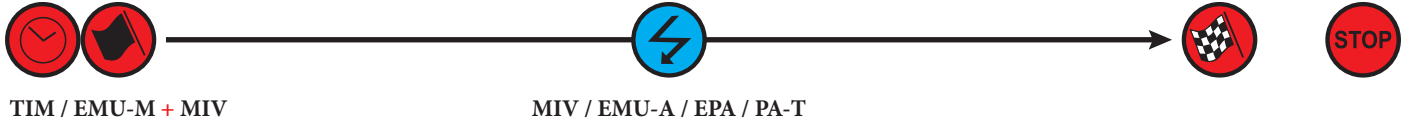
1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M și o autospecială MIV



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 MIV = Medical Intervention Vehicle

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 10,00 și 20,00 km:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M și o autospecială MIV
2. La jumătate din lungimea Probei Speciale: O autospecială MIV sau un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 MIV = Medical Intervention Vehicle
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 20,00 și 30,00 km:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M și o autospecială MIV
2. La o treime din lungimea Probei Speciale: O autospecială MIV sau un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T
3. La două treimi din lungimea Probei Speciale: O autospecială MIV sau un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 MIV = Medical Intervention Vehicle
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

Pentru Probele Speciale cu lungimea peste 30,00 km:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M și o autospecială MIV
2. La un sfert din lungimea Probei Speciale: O autospecială MIV sau un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T
3. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv EMU-M și o autospecială MIV
4. La trei sferturi din lungimea Probei Speciale: O autospecială MIV sau un dispozitiv EMU-A, EPA sau PA-T



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
 EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic
 MIV = Medical Intervention Vehicle
 EMU-A = Echipaj Medical de Urgență cu Asistent
 EPA / PA-T = Echipaj de Prim Ajutor cu capacitate de evacuare a victimei

7.11.11. Precizări suplimentare

- În funcție de gradul de dificultate al unei Probe Speciale, Comisia de Raliuri, Comisia Medicală și / sau Comisia de Securitate poate solicita suplimentarea dispozitivelor medicale sau înlocuirea unui dispozitiv MIV, EMU-A, EPA sau PA-T cu un dispozitiv EMU-M;
- Pentru stabilirea amplasării și a numărului de dispozitive, lungimea Probelor Speciale poate fi rotunjită cu maxim +500 m față de lungimea reglementată (de exemplu: o Probă Specială de 10,40 km se consideră a avea lungimea de 10 km pentru aplicarea schemei de dispozitive);
- Locațiile pentru amplasarea dispozitivelor medicale pe Probele Speciale (cu excepția punctului de Start) sunt aproximative (o treime, jumătate, un sfert etc.). Fiecare dispozitiv medical trebuie să fie amplasat obligatoriu la un punct Radio.
- Pentru raliurile care se desfășoară pe macadam, autospecialele MIV și / sau dispozitivele EMU-A, EPA sau PA-T (după caz) trebuie să fie autovehicule 4x4 echipate corespunzător, cu anvelope de tip „All Terrain”, roată de rezervă, cric, cheie de roți și dotările necesare pentru intervenția rapidă pe teren accidentat.

7.11.12. Dispozitive medicale pentru Probele Super Speciale

Pentru Probele Super Speciale este obligatoriu următorul dispozitiv medical:

1. Start: Un dispozitiv TIM sau EMU-M



TIM = Echipaj de Terapie Intensivă Mobilă
EMU-M = Echipaj Medical de Urgență cu Medic

7.11.13. Dispozitive medicale pentru Parcul de Service

Pentru Parcul de Service este obligatoriu un dispozitiv EMU-A, EPA, PA-T sau un cort medical.

7.11.14. Dispozitivul medical complet va fi detaliat în Planul de Securitate.

7.12. Dispozitive pentru personalul de ordine

7.12.1. Organizatorul are obligația de a asigura personal de ordine pe întreg parcursul raliului, prin:

- Jandarmerie; și / sau
- Agenți de Poliție; și / sau
- Agenți de Poliție Locală; și / sau
- o companie autorizată de pază și protecție; și / sau
- o asociație cu atribuții specifice; și / sau
- personal propriu instruit, în zonele în care nivelul de risc permite acest lucru.

Pentru respectarea cerințelor de securitate, este obligatoriu ca organizatorul să asigure cel puțin una dintre următoarele opțiuni: o companie autorizată de pază și protecție sau o asociație cu atribuții specifice. Restul categoriilor de personal (Jandarmerie, Poliție, Poliție Locală sau personal propriu instruit) pot completa dispozitivul, conform nevoilor și riscurilor specifice.

7.12.2. Organizatorul trebuie să prezinte Comisiei de Raliuri dovada existenței personalului de ordine alocat raliului.

Forma dovezii poate fi: contract, acord de prestări servicii, angajament, listă nominală cu personalul propriu instruit sau orice alt document oficial care confirmă existența și structura dispozitivului de ordine. Comisia de Raliuri nu solicită și nu este interesată de datele confidențiale ale documentelor respective, ci doar de confirmarea existenței unui sistem de ordine funcțional.

7.12.3. Dispozitiv recomandat pentru Probele Speciale și Shakedown:

O persoană de ordine la capetele Probei Speciale și / sau Shakedown-ului (CO și Stop)

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

O persoană de ordine la fiecare intersecție principală

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală, agenți ai firmei de pază, iar acolo unde este necesar, poate fi suplimentat cu personal instruit de organizator.

O persoană de ordine la fiecare intersecție secundară sau pe fiecare acces secundar utilizat ocazional

Dispozitivul poate fi compus din agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

Minimum o persoană de ordine în fiecare zonă amenajată pentru spectatori

Dispozitivul poate fi compus din agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

Notă: Efectivele Jandarmeriei se poziționează conform propriilor proceduri interne, în zonele pe care acestea le consideră necesare.

7.12.4. Dispozitiv recomandat pentru Proba Super Specială desfășurată pe circuit stradal:

O persoană de ordine la CO

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

O persoană de ordine la Start

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

Persoane de ordine pe traseul de concurs

Se vor amplasa în zonele unde se consideră necesar, cum ar fi zonele amenajate pentru spectatori, intersecțiile sau căile de acces, fără a se limita la acestea. Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

O persoană de ordine la Sosire

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

O persoană de ordine la Stop

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei, agenți de Poliție sau Poliție Locală; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

7.12.5. Dispozitiv recomandat pentru Proba Super Specială desfășurată pe circuit dedicat:

Câte o persoană de ordine la fiecare acces dinspre tribune către zona de concurs, inclusiv la intrările și ieșirile în / din circuit, indiferent dacă accesul se face pe jos sau cu automobil

Dispozitivul poate fi compus din efective ale Jandarmeriei; în absența acestora, pot fi utilizați agenți ai firmei de pază sau personal instruit de organizator.

7.12.6. În Parcul Închis este obligatoriu minim o persoană de ordine, dacă zona nu beneficiază de supraveghere video permanentă. În situația în care Parcul Închis este monitorizat video 24/7, organizatorul poate justifica absența personalului de ordine.

7.12.7. Dispozitivul complet al personalului de ordine trebuie detaliat în Planul de Securitate, inclusiv tipul personalului (Jandarmerie, Poliție, Poliție Locală, firmă de pază, asociație, personal instruit), amplasarea acestuia și responsabilitățile specifice.

7.13. Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii

7.13.1. Organizatorul are obligația de a asigura dispozitivele pentru descarcerare și stingere incendii, precum și echipamentele de prevenire și stingere a incendiilor (PSI) pe întreg parcursul raliului.

7.13.2. În baza acordului dintre Federația Română de Automobilism Sportiv și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență, organizatorul va depune o solicitare la Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență de pe teritoriul județului / județelor unde se desfășoară raliul.

În solicitare se vor stipula tipul și caracteristicile autospeciialelor necesare prezentate conform prezentului Caiet de Sarcini.

7.13.3. Tipurile de autospeciiale:

- Autospeciiale de capacitate mare pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat;
- Autospeciiale de capacitate mare pentru stingerea incendiilor cu apă și spumă;
- Autospeciiale de capacitate medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat;
- Autospeciiale de capacitate medie pentru stingerea incendiilor cu apă și spumă;
- Autospeciiale de capacitate mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat;
- Autospeciiale pentru descarcerare.

7.13.4. Dacă Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență nu dispune de toate autospeciialele conform solicitării, organizatorul este obligat:

- să-și reorganizeze programul și harta de desfășurare a etapei; sau
- să apeleze la o companie privată agreată de Inspectoratul General pentru Situații de Urgență și FRAS pentru prestarea serviciilor necesare.

În niciun caz nu se admite reducerea dispozitivelor de intervenție invocând lipsa autospeciialelor sau a personalului.

7.13.5. În cazul în care Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență nu dispune de autospeciiale de capacitate medie și / sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat, se acceptă două autospeciiale distincte:

- o autospecială de capacitate medie pentru stingerea incendiilor cu apă și spumă, și
- o autospecială pentru descarcerare.

7.13.6. Organizatorul va solicita, prin Secretariatul FRAS, disponibilitatea elicopterului SMURD. În timpul desfășurării raliului, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență va fi informat despre desfășurarea raliului și, dacă este posibil, elicopterul va fi dedicat raliului. În caz contrar, va fi priorizat de IGSU pentru intervenții la solicitarea Medicului Șef al etapei.

7.13.7. Organizatorul are obligația de a identifica rutele de evacuare utile pentru fiecare Probă Specială și / sau Shakedown (prin „utile” se înțelege rute care permit evacuarea mai rapidă decât prin punctul de Start sau Sosire). Atât rutele de evacuare, cât și traseul complet al raliului vor fi vizionate împreună cu un reprezentant al Inspectoratului Județean pentru Situații de Urgență, pentru ca echipajele delegate să cunoască itinerariul de intervenție.

7.13.8. Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii pentru raliurile desfășurate pe asfalt

Pentru raliurile care se desfășoară pe asfalt, pentru Probele Speciale și Shakedown, este obligatoriu următorul dispozitiv:

Pentru Probele Speciale și Shakedown cu lungimea până la 15,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat



Autospecială de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 15,00 și 30,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
2. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat



Autospecială de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

Pentru Probele Speciale cu lungimea peste 30,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
2. La o treime din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
3. La două treimi din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat



Autospecială de capacitate medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

7.13.9. Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii pentru raliurile desfășurate pe macadam

Pentru raliurile care se desfășoară pe macadam, pentru Probele Speciale și Shakedown, este obligatoriu următorul dispozitiv:

Pentru Probele Speciale și Shakedown cu lungimea până la 15,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat

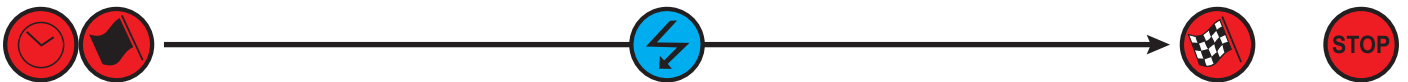


MICĂ / max. MEDIE

Autospecială de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 15,00 și 25,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
2. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat



MICĂ / max. MEDIE

MICĂ / max. MEDIE

Autospecială de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

Pentru Probele Speciale cu lungimea peste 25,00 km:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
2. La o treime din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
3. La două treimi din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat



MICĂ / max. MEDIE

MICĂ / max. MEDIE

MICĂ / max. MEDIE

Autospecială de capacitate mică sau maxim medie pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

7.13.10. Precizări suplimentare

- În funcție de gradul de dificultate al unei Probe Speciale, Comisia de Raliuri, Comisia Medicală și / sau Comisia de Securitate poate solicita reorganizarea sau suplimentarea dispozitivelor;
- Pentru stabilirea amplasării și a numărului de dispozitive, lungimea Probelor Speciale poate fi rotunjită cu maxim +500 m față de lungimea reglementată (de exemplu: o Probă Specială de 10,40 km se consideră a avea lungimea de 10 km pentru aplicarea schemei de dispozitive);

- Locațiile pentru amplasarea dispozitivelor pe Probele Speciale (cu excepția punctului de Start) sunt aproximative (o treime, jumătate etc.). Fiecare dispozitiv trebuie să fie amplasat obligatoriu la un punct Radio.

7.13.11. Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii pentru Probele Super Speciale

Pentru Probele Super Speciale este obligatoriu următorul dispozitiv:

1. Start: Un dispozitiv de capacitate mare, medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat
- 2.



Autospecială de capacitate mare, medie sau mică pentru stingerea incendiilor, descarcerare și prim ajutor calificat.

7.13.12. Pentru Zona de Alimentare și Zona de Alimentare Îndepărtată (dacă există) este obligatoriu:

1. Un dispozitiv de capacitate mare sau medie pentru stingerea incendiilor cu apă și spumă

7.13.13. Dispozitive pentru echipamente de prevenire și stingere a incendiilor (PSI)

Sunt acceptate minim echipamente PSI constând în extincatoare cu pulbere tip P6. Acestea trebuie să fie încărcate, în termen de valabilitate și având verificarea periodică efectuată conform reglementărilor în vigoare.

Pentru Probele Speciale, Probele Super Speciale și Shakedown, este obligatoriu următorul dispozitiv PSI:

- La fiecare CO: câte două extincatoare minim tip P6;
- La fiecare post Radio: câte un extincător minim tip P6;
- La fiecare Stop: câte două extincatoare minim tip P6;

7.13.14. Dispozitivul pentru descarcerare și stingere incendii, precum și dispozitivele PSI complete vor fi detaliate în Planul de Securitate.

7.14. Dispozitive pentru salvare în / din mediul acvatic (dacă există)

7.14.1. În cazul în care Probele Speciale, Probele Super Speciale și / sau Shakedown-ul includ porțiuni în apropierea unui mediu acvatic (lac, râu etc.), organizatorul are obligația de a asigura dispozitivele și personalul necesar pentru salvare în / din mediul acvatic. În caz contrar, prezentul articol nu se aplică.

7.14.2. Dispozitivul de salvare în / din mediul acvatic este asigurat de Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență, în conformitate cu acordul existent între Federația Română de Automobilism Sportiv și Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

7.14.3. Organizatorul va depune o solicitare la Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență de pe teritoriul județului / județelor unde se desfășoară raliul, indicând necesarul de dispozitive pentru salvare în mediul acvatic.

7.14.4. Pentru fiecare Probă Specială, Probă Super Specială și / sau Shakedown care include mediu acvatic, este obligatoriu minim un echipaj, echipat și instruit corespunzător, care va fi amplasat strategic pentru a interveni rapid în caz de accident sau incident.

7.14.5. Dispozitivul de salvare în / din mediul acvatic complet va fi detaliat în Planul de Securitate.

7.15. Dispozitive pentru tractare și recuperare

7.15.1. Organizatorul are obligația de a asigura dispozitivele pentru tractare și recuperare pe durata raliului.

7.15.2. Este obligatoriu ca autospeciile de tractare să fie de tip auto platformă cu troliu.

7.15.3. Este recomandat ca pe fiecare Probă Specială una dintre autospeciile de tractare să fie dotată cu macara. În lipsa acesteia, organizatorul trebuie să asigure o macara suplimentară care va sta în așteptare.

7.15.4. Dispozitive pentru tractare și recuperare

Indiferent de suprafața de desfășurare a raliului, pentru Probele Speciale, Probele Super Speciale și Shakedown este obligatoriu următorul dispozitiv:

Pentru Probele Speciale, Probele Super Speciale și Shakedown cu lungimea până la 15,00 km:

1. Start: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare



Autospecială pentru tractare și recuperare.

Pentru Probele Speciale cu lungimea cuprinsă între 15,00 și 25,00 km:

1. Start: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare
2. La jumătate din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare



Autospecială pentru tractare și recuperare.

Pentru Probele Speciale cu lungimea peste 25,00 km:

1. Start: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare
2. La o treime din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare
3. La două treimi din lungimea Probei Speciale: Un dispozitiv pentru tractare și recuperare



Autospecială pentru tractare și recuperare.

7.15.5. Se recomandă ca, pentru un plus de siguranță și mai ales în cazul etapelor desfășurate pe macadam, organizatorii să apeleze la sprijinul unor asociații, cluburi sau companii care dispun de autovehicule de teren 4x4 echipate cu trolu. Aceste autovehicule pot fi amplasate strategic pe Probele Speciale pentru degajarea rapidă a traseului și vor interveni doar la decizia Directorului de Concurs, fiind în permanență legătură cu acesta.

7.15.6. Dispozitivul pentru tractare și recuperare complet va fi detaliat în Planul de Securitate.

7.16. Elaborarea Planului de Securitate

7.16.1. Organizatorul va elabora un Plan de Securitate pentru etapa pe care o organizează, respectând structura pusă la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 9 - Structura Planului de Securitate).

7.16.2. În elaborarea Planului de Securitate, organizatorul va ține cont de:

- dispozitivele de securitate definitive în urma vizionării traseului (Art. 7.7);
- toate prevederile prezentului Caiet de Sarcini referitoare la:
 - Colaborarea cu unitatea de Jandarmerie de pe teritoriul pe care se desfășoară etapa;
 - Dispozitive pentru restricționarea circulației rutiere publice;
 - Dispozitive medicale;
 - Dispozitive pentru personalul de ordine;
 - Dispozitive pentru descarcerare și stingere incendii;
 - Dispozitive pentru salvare în / din mediul acvatic (dacă există);
 - Dispozitive pentru tractare și recuperare.

7.16.3. După finalizarea Planului de Securitate, acesta se va transmite prin Comisia de Raliuri către Comisia Centrală de Arbitri, Comisia de Securitate și Comisia Medicală pentru analiză și avizare oficială.

7.17. Solicitarea Comisiei Centrale de Arbitri a dispozitivelor complete

7.17.1. Organizatorul va transmite către Comisia Centrală de Arbitri, prin intermediul Comisiei de Raliuri, Planul Orar al raliului și necesarul detaliat pentru dispozitivul de arbitri de traseu. Solicitarea se va face utilizând modelul pus la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 10 - Solicitare dispozitiv arbitri).

7.17.2. Dispozitivul de conducere este cel definit la Art. 7.8. Suplimentar față de acesta, organigrama organizatorului include:

- Director de Organizare (obligatoriu, conform Art. 6.1);
- Manager Raliu (opțional, dacă există);
- Medic Șef (obligatoriu, conform Art. 7.11.4);
- 00 Organizator (obligatoriu, conform Art. 14.6.7.7);
- Ofițer Media (obligatoriu, conform Art. 8.3.1);
- Alți oficiali numiți de organizator (în funcție de necesitate).

7.17.3. Dispozitivul de arbitri de la Parcul de Service, Zona de Regrupare, Zona de Alimentare, Parc Închis este format din:

- **CO:** 2 arbitri pentru fiecare post (Service OUT, Service IN, Regrupare IN, Regrupare OUT etc.);
- **Zona de Alimentare:** 1 arbitru Comisar de Alimentare (valabil și pentru Zona de Alimentare Îndepărtată, dacă există);
- **Zona de Regrupare:** 1 arbitru Comisar Parc Regrupare;
- **Parc Închis:** 1 arbitru Comisar Parc Închis.

7.17.4. Dispozitivul de arbitri pentru Probele Speciale și Shakedown este format din:

- **CO:** 2 arbitri;
- **Start:** 3 persoane, dintre care minim 2 arbitri (un arbitru este Șeful Probei Speciale). A treia persoană poate fi personal instruit de organizator (nu necesită licență de arbitru);
- **Radio (zone cu semnal GSM):** se dispun arbitri din aproximativ 3 în 3 km, poziționați în zone sigure;
- **Radio (zone fără semnal GSM):** se dispun arbitri sau personal instruit de organizator (nu necesită licență de arbitru) din aproximativ 1 în 1 km, poziționați în zone sigure;
- **Șicane / devieri:** 1 arbitru Judecător de Fapte pentru fiecare șicană / deviere (dacă este cazul);
- **Sosire:** 2 arbitri;
- **Stop:** 3 persoane, dintre care minim 2 arbitri. A treia persoană poate fi personal instruit de organizator (nu necesită licență de arbitru).

7.17.5. Dispozitivul de arbitri pentru Probele Super Speciale este format din:

- **CO:** 2 arbitri;
- **Start:** 3 persoane, dintre care minim 2 arbitri (un arbitru este Șeful Probei Super Speciale). A treia persoană poate fi personal instruit de organizator (nu necesită licență de arbitru);
- **Radio:** arbitri amplasați în punctele cheie (ex. șicană, întoarcere, deviere, intersecție), astfel încât să se asigure monitorizarea vizuală completă a respectării traseului de concurs;
- **Sosire:** 2 arbitri;
- **Stop:** 3 persoane, dintre care minim 2 arbitri. A treia persoană poate fi personal instruit de organizator (nu necesită licență de arbitru).

7.17.6. După definitivarea dispozitivelor complete de oficiali și arbitri (cel târziu cu 15 zile înainte de startul raliului), Comisia Centrală de Arbitri le va transmite organizatorului prin intermediul Comisiei de Raliuri.

8. ÎNTRE 60 ȘI 45 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

8.1. Avizarea Planului de Securitate

8.1.1. Planul de Securitate transmis conform Art. 7.16.3 va fi analizat de către Comisia de Raliuri, Comisia de Securitate și Comisia Medicală. Este obligatoriu ca documentul transmis să fie semnat și asumat de către Directorul de Organizare și / sau Managerul Raliului, care prin semnătura sa confirmă că documentul a fost elaborat în consultare cu Directorul de Concurs și Șeful Securității.

8.1.2. În urma analizei, Comisiile pot solicita modificări, completări sau clarificări. Organizatorul are obligația de a remedia aspectele semnalate și de a retrimite Planul de Securitate revizuit în cel mai scurt timp.

8.1.3. Avizarea se realizează astfel:

- a) În cazul în care configurația raliului a rămas neschimbată față de viziunea inițială (Art. 7.7) și Planul de Securitate respectă toate cerințele, acesta va primi Avizul Oficial.
- b) În cazul în care au intervenit schimbări majore față de viziunea inițială (ex: introducerea unei Probe Speciale noi, modificarea semnificativă a traseului, schimbarea locațiilor etc.), este obligatorie o revizionare a raliului înainte de avizarea finală.

8.1.4. Revizionarea raliului se va efectua de către un reprezentant al Comisiei de Raliuri și un reprezentant al Comisiei de Securitate. Toate costurile aferente revizionării (deplasare, cazare, masă, diurnă) vor fi suportate integral din bugetul organizatorului.

8.1.5. Odată cu obținerea Avizului Oficial din partea Comisiei de Raliuri, Comisiei de Securitate și Comisiei Medicale, Planul de Securitate devine document final și obligatoriu în desfășurarea raliului.

8.1.6. Din momentul Avizării Oficiale, Planul de Securitate nu mai poate suferi modificări, cu excepția completării ulterioare a numelor arbitrilor delegați din dispozitivele de conducere și arbitraj (conform Art. 7.17.6) sau a situațiilor prevăzute la Art. 8.1.7. Totuși, în cazuri de forță majoră sau în situații obiective, temeinic justificate, care fac imposibilă respectarea Planului de Securitate inițial, organizatorul va notifica de urgență Comisia de Raliuri.

8.1.7. Prin excepție, Planul de Securitate poate fi completat sau actualizat cu cel mult 72 de ore înainte de startul raliului, strict în situația în care au apărut elemente noi pe traseu (construcții, lucrări, utilaje abandonate etc.). Aceste modificări se pot efectua doar la sugestia și cu validarea oficialilor care au efectuat inspecția de securitate.

8.1.8. Planul de Securitate trebuie să reflecte fidel realitatea din teren. Amenajarea efectivă a traseului și a locațiilor se va realiza strict pe baza Planului de Securitate avizat, respectând procedurile de amenajare prevăzute la Art. 14 a prezentului Caiet de Sarcini.

8.2. Elaborarea Regulamentului Particular

8.2.1. Organizatorul va elabora Regulamentul Particular pentru etapa pe care o organizează, utilizând ca model structura pusă la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 11 - Structura Regulament Particular).

8.2.2. Conținutul Regulamentului Particular trebuie să fie în strictă conformitate cu prevederile Codului Sportiv Național, ale Regulamentului Sportiv CNR, ale Regulamentului Sportiv CNRI și ale Regulamentelor Cupelor Mono Marcă (după caz).

8.2.3. În situații excepționale, Organizatorul poate solicita Comisiei de Raliuri aprobarea unor derogări specifice de la regulamentele menționate la Art. 8.2.2. Aceste solicitări trebuie să fie temeinic justificate, iar includerea lor în Regulamentul Particular este permisă doar după obținerea acordului scris din partea Comisiei de Raliuri.

8.3. Promovarea raliului

8.3.1. Organizatorul are obligația de a desemna un Ofițer Media dedicat raliului, cu experiență în media și sport auto.

8.3.2. Întreaga campanie de promovare și comunicare va fi coordonată și supervizată de către Ofițerul Media, conform atribuțiilor detaliate în prezentul Caiet de Sarcini și în Anexa 12 - Promovare media.

8.3.3. În această perioadă descrisă la Art. 8, între 60 și 45 de zile înainte de startul raliului, se recomandă începerea promovării raliului.

8.3.4. Prin promovarea raliului se înțelege un ansamblu de activități care include, dar nu se limitează doar la acestea:

- Postări constante pe canalele de socializare (Facebook, Instagram, TikTok etc.);
- Realizarea și distribuirea de materiale video și / sau foto (teasere, vizualuri de impact);
- Interviuri acordate presei scrise, online, radio sau TV;
- Participarea organizatorilor sau a sportivilor la emisiuni online, radio și / sau de televiziune;
- Difuzarea de spoturi publicitare în mediul online, la radio sau televiziune.

9. ÎNTRE 45 ȘI 35 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

9.1. Elaborarea Road Book-urilor

9.1.1. Organizatorul are obligația de a elabora Road Book-ul (Caietul de Itinerar) pentru etapa pe care o organizează, respectând cu strictețe normele, simbologia și formatul detaliat în Anexa 13 - Ghid pentru elaborarea Road Book-urilor.

9.1.2. Organizatorul are obligația de a întocmi două formate distincte ale Road Book-ului:

- a) **Road Book-ul Oficial** (tipărit): Acesta va fi realizat conform standardelor descrise în Anexa 13 și reprezintă documentul principal de navigare în timpul competiției.
- b) **Road Book-ul Interactiv** (digital): Acesta este un document suport care trebuie să conțină obligatoriu hărți interactive (link-uri active Google Maps / Waze) pentru facilitarea deplasării către toate punctele de interes ale raliului, respectând structura și ghidul de implementare prevăzute în Anexa 13.

9.1.3. Pentru asigurarea unui nivel ridicat de precizie și profesionalism, se recomandă utilizarea aplicațiilor software dedicate pentru redactare (exemplu: Rally Navigator) sau externalizarea acestui serviciu către o entitate specializată în realizarea Road Book-urilor de competiție.

9.2. Transmiterea coordonatelor GPS către operatorul GPS FRAS

9.2.1. Organizatorul are obligația de a transmite, prin intermediul Comisiei de Raliuri, coordonatele GPS necesare configurării sistemului de monitorizare către operatorul GPS.

9.2.2. Transmiterea coordonatelor GPS se va face exclusiv prin completarea documentului standardizat pus la dispoziție de Comisia de Raliuri (Anexa 14 - Tabel Coordonate GPS), asigurând corectitudinea și corespondența acestora cu realitatea din teren și cu documentele oficiale.

9.3. Înregistrarea Probelor Speciale cu dispozitivul GPS

9.3.1. Înregistrarea traseului Probelor Speciale se realizează exclusiv cu dispozitivul GPS oficial, pe care organizatorul îl va solicita prin intermediul Comisiei de Raliuri.

9.3.2. Instrucțiunile de utilizare a dispozitivului GPS sunt disponibile în format video la următorul link:

<https://www.youtube.com/watch?v=zz-ZH9e4RFk>

Suplimentar, se va respecta următoarea procedură obligatorie de operare:

- **Instalare:** Dispozitivul GPS se conectează la sursa de alimentare (priză tip brichetă) a automobilului. Antena GPS, fiind magnetică, se poziționează obligatoriu pe plafonul automobilului. Dispozitivul se păstrează în interiorul automobilului, într-o poziție accesibilă.
- **La START:** În momentul poziționării la Startul Probei Speciale, se acționează butonul de culoare **ROȘIE** (eticheta „SS”) pe poziția **ON**.
- **La STOP:** La trecerea prin punctul de Stop al probei, se acționează butonul de culoare **ROȘIE** (eticheta „SS”) pe poziția **OFF**.

Atenție: Butonul de culoare **NEAGRĂ** (eticheta „SP”) **NU SE UTILIZEAZĂ** în cadrul Campionatului Național de Raliuri. Acesta este destinat limitelor de viteză variabile, care nu se aplică în configurația actuală a campionatului.

9.3.3. Termenul recomandat pentru efectuarea înregistrării Probelor Speciale cu dispozitivul GPS este în intervalul 45 - 35 de zile înainte de startul raliului. Termenul limită obligatoriu pentru finalizarea acestei operațiuni este cu 30 de zile înainte de startul raliului.

9.4. Transmiterea coordonatelor GPS și a hărților raliului către operatorul de comunicații radio

9.4.1. Organizatorul are obligația de a transmite coordonatele GPS și hărțile raliului către operatorul de comunicații radio, prin intermediul Comisiei de Raliuri.

9.4.2. Transmiterea coordonatelor GPS se va face utilizând același document standardizat menționat la Art. 9.2 (Anexa 14 - Tabel Coordonate GPS).

9.4.3. Organizatorul are obligația de a transmite setul complet de hărți în format digital (PDF), care trebuie să includă:

- Harta Generală a raliului;
- Harta Shakedown-ului;
- Harta Probei / Probelor Super Speciale;
- Harta detaliată a fiecărei Probe Speciale.

9.4.4. Se recomandă ca organizatorul să trimită operatorului de comunicații radio și ruta completă a raliului în format vectorial editabil (fișiere cu extensia .kml / .kmz pentru Google Earth), pentru a facilita simularea acoperirii radio.

9.4.5. Termenul recomandat pentru transmiterea acestor documente este în intervalul 45 - 35 de zile înainte de startul raliului. Termenul limită obligatoriu pentru finalizarea acestei operațiuni este cu 30 de zile înainte de startul raliului.

9.5. Colaborarea cu Comisia Centrală de Arbitri privind cazarea dispozitivelor

9.5.1. În urma solicitării transmise de organizator conform Art. 7.17, Comisia Centrală de Arbitri (CCA) gestionează delegarea nominală a fiecărui oficial și arbitru.

9.5.2. Comisia Centrală de Arbitri colaborează cu organizatorul pentru stabilirea necesarului exact de spații de cazare (număr de camere, tipul acestora și perioada), în funcție de organigrama aprobată.

9.5.3. Organizatorul are obligația de a asigura numărul solicitat de spații de cazare conform necesarului transmis de CCA.

9.5.4. Unitățile de cazare pentru Dispozitivul de Conducere și pentru Dispozitivul de Arbitri trebuie să fie clasificate la **minim 3 stele** și să aibă micul dejun inclus. În situația în care programul de intrare în dispozitiv impune o oră matinală care nu permite servirea micului dejun la unitatea de cazare, organizatorul are obligația să asigure fiecărui oficial și / sau arbitru micul dejun la pachet.

9.5.5. Obligația organizatorului privind acoperirea costurilor de cazare se limitează strict la perioada necesară desfășurării activității specifice fiecărui oficial, așa cum reiese din Programul Oficial al raliului și din planificarea dispozitivului.

9.5.6. Orice costuri de cazare generate de sosirea anticipată sau plecarea întârziată a oficialilor sau arbitrilor, nejustificată de programul competiției sau de atribuțiile specifice, **nu vor fi suportate din bugetul organizatorului**, ci cad exclusiv în sarcina persoanelor respective.

9.6. Verificarea spațiilor de cazare

9.6.1. Organizatorul are obligația de a verifica personal și fizic unitățile de cazare contractate, înainte de a transmite confirmarea finală către Comisia Centrală de Arbitri.

9.6.2. Verificarea trebuie să vizeze asigurarea unor condiții decente și funcționale, incluzând obligatoriu, dar nu se limitează doar la acestea:

- Grad ridicat de igienă și curățenie în camere și spațiile comune;
- Funcționalitatea instalațiilor sanitare (apă caldă permanentă, presiune corespunzătoare);
- Confort termic adecvat sezonului (încălzire funcțională sau aer condiționat / climatizare);
- Lipsa defecțiunilor tehnice majore.

9.6.3. În cazul în care, la sosire, se constată diferențe majore între standardele verificate și realitate, sau există reclamații justificate din partea oficialilor sau arbitrilor, organizatorul are obligația de a remedia situația de urgență sau de a asigura relocarea în condiții echivalente sau superioare.

9.7. Transmiterea Regulamentului Particular și a documentelor raliului pentru avizare

9.7.1. Organizatorul are obligația de a transmite Regulamentul Particular și documentele necesare publicării raliului către Comisia de Raliuri. Procesul de verificare și avizare a documentelor va fi realizat de către Comisia de Raliuri și Comisia de Regulamente.

9.7.2. Setul de documente care trebuie transmis include obligatoriu, dar nu se limitează doar la acestea:

- Regulamentul Particular;
- Planul Orar (se recomandă transmiterea în format editabil Excel);
- Programul Raliului;
- Harta Generală;
- Hărta Ziua 1;
- Harta Ziua 2.

9.7.3. Termenul limită pentru transmiterea documentelor menționate este cu 35 de zile înainte de startul raliului.

10. ÎNTRE 35 ȘI 30 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

10.1. Verificarea, modificarea și avizarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului

10.1.1. Comisia de Raliuri și Comisia de Regulamente verifică Regulamentul Particular și documentele raliului în vederea publicării, în baza criteriilor standardizate, și vor completa Anexa 15 - Raport de verificare al Regulamentului Particular.

10.1.2. Raportul de verificare al Regulamentului Particular, precum și eventualele observații pentru celelalte documente menționate la Art. 9.7.2, conținând solicitările de modificare, sunt transmise organizatorului prin intermediul Comisiei de Raliuri.

10.1.3. În urma primirii raportului de verificare al Regulamentului Particular și a observațiilor pentru celelalte documente, organizatorul are obligația de a modifica, completa și corecta Regulamentul Particular și documentele aferente, acolo unde este necesar, conform cerințelor primite. Documentele rectificate vor fi retransmise în cel mai scurt timp posibil.

10.1.4. Comisia de Raliuri și Comisia de Regulamente verifică forma finală a Regulamentului Particular și a documentelor, care trebuie să integreze toate modificările și completările solicitate.

10.1.5. În cazul în care Regulamentul Particular și celelalte documente pentru publicare respectă toate cerințele și standardele FRAS, comisiile emit avizul favorabil și aprobă publicarea acestora.

10.1.6. În situația în care Regulamentul Particular și / sau celelalte documente pentru publicare conțin în continuare erori, omisiuni sau date incomplete, procedura se reia de la Art. 10.1.2, iar publicarea documentelor se amână până la conformarea deplină.

11. LA 30 DE ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

11.1. Publicarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului

11.1.1. Publicarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului este permisă doar după obținerea avizului favorabil din partea Comisiei de Raliuri și a Comisiei de Regulamente, conform procedurii descrise la Art. 10.1.

11.1.2. Setul de documente obligatorii care se publică cu **30 de zile** înainte de startul raliului include, dar nu se limitează la:

- Documentele menționate la Art. 9.7.2 (Regulament Particular, Plan Orar, Program, Harta Generală, Harta Ziua 1 și Harta Ziua 2);
- Programul Raliului în limba engleză;
- Declarație invitat Shakedown;
- Model declarație notarială pentru minori.

11.1.3. Fluxul de publicare: Organizatorul transmite pachetul final de documente către Comisia de Raliuri. Aceasta va asigura distribuirea și încărcarea documentelor pe platformele oficiale (Sportity, Site FRAS), cu excepția platformei My.FRAS.ro, unde organizatorul are obligația de a încărca documentele avizate.

11.1.4. Canalele oficiale de publicare a documentelor, având prioritate egală, sunt:

- **Panoul Oficial de Afișaj:** platforma **My.FRAS.ro**, secțiunea „Documente”;
- **Aplicația Sportity:** canalul oficial al raliului;
- **Site-ul oficial al Federației Române de Automobilism Sportiv:** www.fras.ro.

11.1.5. După afișarea pe cel puțin unul dintre canalele oficiale menționate mai sus, organizatorul are obligația de a publica documentele și pe site-ul oficial al raliului, precum și pe alte canale de comunicare directă cu sportivii (ex. grupuri de WhatsApp, Social Media etc.).

11.1.6. Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) va asigura diseminarea informațiilor către sportivi pe canalele directe de comunicare (grupul oficial de WhatsApp), preluând documentele publicate pe canalele oficiale.

11.2. Deschiderea înscrierilor

11.2.1. Deschiderea înscrierilor are loc simultan cu publicarea Regulamentului Particular și a documentelor raliului.

11.2.2. Procedura de înscriere se desfășoară exclusiv online, prin intermediul platformei oficiale **My.FRAS.ro**.

11.2.3. Organizatorul are obligația de a configura parametrii raliului în platforma My.FRAS.ro (utilizând contul de organizator), astfel încât deschiderea înscrierilor să fie sincronizată automat cu momentul publicării documentelor. În cazul întâmpinării unor dificultăți tehnice sau de configurare, organizatorul va solicita asistență directă din partea dezvoltatorului platformei.

11.2.4. Organizatorul este responsabil pentru achitarea taxelor de utilizare a platformei My.FRAS.ro către dezvoltator, conform termenelor și condițiilor stipulate în Contractul de Prestări Servicii și Organizare Competiții încheiat între Federația Română de Automobilism Sportiv și Organizator.

12. ÎNTRE 30 ȘI 7 ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

12.1. Finalizarea, verificarea și pregătirea Road Book-urilor pentru tipar

12.1.1. Organizatorul are responsabilitatea de a asigura redactarea definitivă a Road Book-ului în timp util. Comisia de Raliuri recomandă finalizarea acestuia cu 7 zile înainte de startul raliului.

12.1.2. Organizatorul este singurul responsabil pentru verificarea corectitudinii Road Book-ului înainte de a fi trimis la tipar. Verificarea în teren este obligatorie.

12.1.3. La verificarea distanțelor în teren, organizatorul trebuie să respecte următoarele standarde tehnice:

- **Instrumente de măsurare:** Verificarea se va efectua obligatoriu cu un echipament de tip Trip Master dedicat raliurilor sau, în lipsa acestuia, cu o aplicație mobilă specializată de tip Trip Meter (pentru smartphone / tabletă). Nu este acceptată verificarea bazată exclusiv pe odometrul de bord al unui automobil de serie.
- **Aplicații recomandate:** Comisia de Raliuri recomandă utilizarea aplicațiilor „GPS Trip 3.0” (Android) sau „Rally Tripmaster” / „Rally Tripmeter” (iOS).
- **Toleranță:** Se admite o toleranță de măsurare de +/- 0,05 km față de indicația instrumentului de măsurare (Trip Master / Aplicație).

12.1.4. Verificarea semnelor de direcție și a tipurilor de linii se va face respectând strict convențiile din Anexa 13 - Ghid de elaborare Road Book.

12.1.5. Se va acorda o atenție sporită verificării informațiilor suplimentare, precum indicatoare rutiere, denumiri de străzi, clădiri și puncte de reper vizibile, pentru a facilita orientarea concurenților.

12.1.6. După finalizarea verificărilor, Road Book-ul va fi pregătit pentru tipar conform cerințelor din Anexa 13. Tipărirea Road Book-ului este obligatorie.

12.1.7. Numărul de exemplare tipărite pentru Road Book se stabilește astfel:

- Câte un exemplar pentru fiecare echipaj înscris (inclusiv echipajele forlighter);
- Maxim 5 exemplare pentru oficialii raliului care parcurg traseul;
- 2 - 3 exemplare de rezervă.

12.1.8. Orice solicitare pentru un Road Book suplimentar (indiferent de motiv: pierdere, deteriorare sau exemplar adițional) se va onora contra unei taxe de 100 RON / exemplar, în limita stocului disponibil.

12.1.9. Oficialii raliului care nu primesc un exemplar tipărit conform alocării de la Art. 12.1.7 au obligația de a utiliza Road Book-ul Interactiv (definit la Art. 9.1.2).

12.1.10. Toți oficialii raliului care parcurg traseul în baza Road Book-ului tipărit au obligația de a avea instalată pe dispozitivul mobil una dintre aplicațiile dedicate monitorizării distanțelor, recomandate la Art. 12.1.3.

12.2. Elaborarea și pregătirea Carnetelor de Control pentru tipar

12.2.1. Organizatorul are obligația de a elabora Carnetele de Control respectând structura, grafica și cerințele descrise în Anexa 16 - Ghid pentru elaborarea Carnetelor de Control.

12.2.2. Pentru eliminarea eventualelor erori, se recomandă verificarea Carnetelor de Control de către o persoană cu experiență relevantă (oficial, sportiv etc.) înainte de a fi trimise la tipar.

12.2.3. Pentru asigurarea unui nivel ridicat de profesionalism și acuratețe grafică, se recomandă externalizarea serviciului de realizare a Carnetelor de Control către o entitate specializată în documente de raliu.

12.2.4. Numărul de exemplare tipărite se stabilește după cum urmează:

Pentru Shakedown:

- Numărul echipajelor înscrise la Shakedown;
- Un stoc de maxim 15 exemplare (pentru echipajele care solicită treceri suplimentare).

Pentru Raliu (per Secțiune: Carnet A, B, C etc.):

Se va tipări câte un set distinct pentru fiecare Secțiune a raliului. Numărul per Secțiune este:

- Numărul total de echipaje înscrise (inclusiv echipajele forlighter);
- 3-5 exemplare pentru oficialii care utilizează Carnet de Control;
- 2-3 exemplare de rezervă.

12.3. Verificarea comunicațiilor radio

12.3.1. Organizatorul, în colaborare directă cu furnizorul serviciilor de comunicații, are obligația de a efectua verificarea generală a acoperirii radio cu cel puțin 7 zile înainte de startul raliului.

12.3.2. Testele de comunicații trebuie să confirme funcționalitatea clară a legăturii dintre Comandamentul Raliului și toate punctele de securitate ale Probelor Speciale: Start, Posturi Radio intermediare și Stop. Orice zonă fără acoperire identificată în această etapă trebuie remediată de urgență prin soluții tehnice (amplasare repetoare, antene suplimentare etc.).

12.3.3. Pentru realizarea acestor verificări și instalări, organizatorul este obligat să asigure suportul logistic necesar (acces în amplasamente, cazare etc.) personalului tehnic responsabil, în conformitate cu prevederile Contractului de Prestări Servicii și Organizare Competiții.

12.4. Desemnarea echipajelor 0 (forlighter)

12.4.1. Organizatorul are obligația de a asigura prezența a cel puțin un echipaj 0 (denumit „forlighter”). Se admit maxim trei echipaje 0, identificate cu indicativele „0A”, „0B” și / sau „0C”.

12.4.2. Componenta echipajelor (pilot și co-pilot) trebuie să fie formată exclusiv din sportivi (foști sau actuali) cu o vastă experiență în raliuri și care dețin cunoștințe solide privind procedurile de securitate specifice desfășurării unui raliu. Nu se admit derogări privind istoricul sportiv al membrilor acestor echipaje.

12.4.3. Tipul automobilelor utilizate este condiționat de suprafața de rulare:

- **Pentru raliurile desfășurate pe asfalt:** se pot utiliza automobile de serie sau automobile destinate competițiilor sportive;
- **Pentru raliurile desfășurate pe macadam:** se vor utiliza obligatoriu automobile destinate competițiilor sportive.

12.4.4. Organizatorul are obligația de a pune la dispoziția echipajelor 0 următoarele echipamente, care vor fi instalate pe automobile:

- Sistem de avertizare luminoasă (girofar);
- Stație radio portabilă cu frecvența oficială a raliului.

12.4.5. Echipajele 0 (forlighter) au statut de participant și se supun **obligatoriu** următoarelor proceduri administrative și tehnice:

- Deținerea avizelor medico-sportive valabile, încărcate în platforma My.FRAS.ro și verificate de Secretariatul FRAS;
- Înscrierea la raliu prin platforma My.FRAS.ro;
- Încheierea poliței de asigurare pentru sportivi prin intermediul FRAS;
- Efectuarea Verificărilor Administrative;
- Efectuarea Verificării Tehnice Inițiale a automobilului.

Notă: Îndeplinirea tuturor acestor condiții este imperativă. Neîndeplinirea oricăreia dintre ele atrage automat interdicția de a lua startul.

12.4.6. În timpul desfășurării raliului, echipajele 0 vor respecta următoarele reguli operaționale:

- Vor utiliza Carnetul de Control;
- Vor parcurge Probele Speciale într-un ritm susținut (70-80% din regimul de concurs) pentru a putea evalua în mod real condițiile de securitate;
- Vor menține o legătură radio permanentă cu Comandamentul Raliului pentru a raporta starea traseului.

12.5. Obligații media

12.5.1. Cu 30 de zile înainte de startul raliului, organizatorul are obligația de a avea finalizate contractele cu prestatorii de servicii media, conform cerințelor din Anexa 12 - Promovare Media, după cum urmează:

- **Producție Video:** Contractarea unui producător selectat exclusiv din lista aprobată de FRAS, conform costurilor agreeate;
- **Servicii Foto:** Contractarea unei echipe foto din lista fotografilor profesioniști agreeți de FRAS.

12.5.2. Cu 14 zile înainte de startul raliului, organizatorul este obligat să organizeze o vizionare a traseului împreună cu producătorul video și / sau Ofițerul Media. Scopul acestei vizionări este stabilirea detaliilor tehnice prevăzute în Anexa 12, inclusiv, dar nu se limitează doar la acestea:

- Amplasarea a 6 - 8 camere video pe Probele Speciale;
- Identificarea zonelor spectaculoase pentru montarea brandingului (săritori, viraje, treceri prin apă);
- Stabilirea locației pentru studioul live și verificarea cerințelor tehnice (curent, internet) și de securitate.

12.5.3. În acest interval, Ofițerul Media, împreună cu echipa de producție, va definitiva planul de conținut conform cerințelor din Anexa 12, asigurându-se că sunt alocate toate resursele logistice și umane necesare pentru realizarea materialelor obligatorii (transmisii live, materiale video, foto și conținut pentru social media).

12.5.4. Cu 7 zile înainte de startul raliului, elementele de branding obligatorii descrise în Anexa 12 (Portal, Panou / Panouri Fundal, Bannere etc.) trebuie să aibă grafica definitivată, iar producția acestora să fie asigurată. Tot la acest termen, planul final de amplasare a materialelor publicitare trebuie să fie definitivat de către Ofițerul Media.

12.6. Disponibilitatea Regulamentului Particular

12.6.1. Regulamentul Particular al raliului va fi disponibil exclusiv în format digital. Organizatorul este exonerat de obligația tipăririi acestuia.

12.6.2. Regulamentul Particular poate fi accesat și descărcat permanent de pe platformele oficiale definite la Art. 11.1.4 (aplicația Sportity, platforma My.FRAS.ro, site-ul raliului și / sau site-ul FRAS).

12.6.3. Organizatorul are obligația de a menține Regulamentul Particular actualizat. Orice modificare a regulamentului, survenită în urma emiterii de Buletine, trebuie să fie vizibilă imediat, astfel încât versiunea digitală disponibilă publicului să fie întotdeauna sincronizată cu ultimele modificări oficiale, asigurând o informare corectă și în timp real a tuturor participanților.

12.7. Finalizarea și pregătirea Planului de Securitate pentru tipar

12.7.1. Imediat după primirea dispozitivului complet de oficiali și arbitri de la Comisia Centrală de Arbitri (transmis conform Art. 7.17.6), organizatorul are obligația de a introduce aceste date, precum și ultimele detalii operative, în Planul de Securitate. Documentul final trebuie să reflecte fidel realitatea din teren, iar amenajarea efectivă a traseului și a locațiilor se va realiza strict pe baza Planului de Securitate avizat, respectând procedurile de amenajare prevăzute la Art. 14 din prezentul Caiet de Sarcini.

12.7.2. Forma finală a Planului de Securitate trebuie să respecte integral structura, conținutul și specificațiile tehnice pentru tipar prevăzute în Anexa 9 - Structura Planului de Securitate.

12.7.3. Planul de Securitate va fi tipărit într-un număr limitat, de maximum 10 exemplare. Aceste copii fizice sunt destinate strict uzului operativ și vor fi distribuite exclusiv către:

- Oficialii cu atribuții specifice și de securitate pe Probele Speciale;
- Directorul de Organizare sau Managerul Raliului (cel care parcurge Probele Speciale);
- Directorul de Concurs și Directorul de Concurs Adjunct.

12.8. Achiziționarea cupelor pentru Festivitatea de Premiere

12.8.1. Organizatorul are obligația de a achiziționa cupele pentru etapa pe care o organizează, cu excepția celor pentru Cupele Mono Marcă (Peugeot 208 R2, Swift Cup, Clio Rally5 Challenge, Cupa Dacia), a căror achiziție cade în sarcina promotorului fiecărei cupe în parte.

12.8.2. Organizatorul are libertatea de a alege furnizorul de cupe / trofee, nefiind impusă o anumită companie, însă are obligația de a respecta dimensiunile și ierarhia premiilor descrise în prezentul articol.

12.8.3. Pentru a stabili cu exactitate necesarul de cupe, organizatorul va utiliza Anexa 17 - Calculator Protocol de Premiere. Achiziția se va face strict în funcție de numărul de echipaje cu licență anuală înscrise la fiecare clasă / categorie, respectând regulile de constituire a clasamentelor.

12.8.4. Necesarul și dimensiunile cupelor se stabilesc conform următoarelor reguli:

Notă: În sensul prezentului articol, condiția privind numărul minim de echipaje înscrise se referă exclusiv la echipajele cu licență anuală și se consideră îndeplinită doar prin validarea acestora în urma Verificărilor Administrative și a Verificărilor Tehnice Inițiale.

A. Campionatul Național de Raliuri (CNR)

Reguli pentru achiziție și premiere:

- **Pentru Clasamentele Claselor și Categoriilor:** Cupele se achiziționează și se acordă doar pentru acele clase și categorii la care sunt înscrise **minim 5 echipaje cu licență anuală** la etapă. Dacă o clasă sau o categorie specifică nu întrunește acest număr de sportivi cu licență anuală, nu se achiziționează cupele aferente, iar clasamentul respectiv nu se premiază.
- **Pentru Clasamentul pe Echipe:** Cupele se achiziționează doar dacă sunt înscrise **minim 3 echipe** la etapă. În caz contrar, nu se achiziționează și nu se premiază.
- **Pentru Clasamentul OPEN:** Vezi procedura specifică de la Art. 12.8.5.

Dimensiunile și numărul de cupe:

- **Clasament General CNR:** Dimensiune Foarte Mare. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasament Echipe:** Dimensiune Mare. Se achiziționează 1 x Loc 1, 1 x Loc 2, 1 x Loc 3;
- **Clasament OPEN:** Dimensiune Mare. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasamente FWD, RWD:** Dimensiune Medie. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasamente Juniori, Debutanți, Masters:** Dimensiune Medie. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasamente Clase (RO1, RO2, RO3, RO4, RO5, RO6, RO7, RO8, RO9, RO10):** Dimensiune Mică. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3.

B. Campionatul Național de Raliuri / Asfalt (CNR/A) sau Campionatul Național de Raliuri / Macadam (CNR/M) (în funcție de caz)

Reguli pentru achiziție și premiere:

Cupele pentru clasamentele enumerate mai jos se achiziționează și se acordă exclusiv dacă sunt înscrise **minim 5 echipaje cu licență anuală** la etapă în clasamentul respectiv. În cazul în care nu este întrunit acest număr, nu se achiziționează cupele aferente, iar clasamentul nu se premiază.

Dimensiunile și numărul de cupe:

- **Clasament General CNR/A sau CNR/M (în funcție de caz):** Dimensiune Mare. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasament FWD:** Dimensiune Mică. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasament Juniori:** Dimensiune Mică. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3.

C. Campionatul Național de Raliuri pentru Autovehicule Istorice (CNRI)

Reguli pentru achiziție și premiere:

Cupele pentru clasamentele enumerate mai jos se achiziționează și se acordă exclusiv dacă sunt înscrise **minim 3 echipaje cu licență anuală** la etapă în clasamentul respectiv. În cazul în care nu este întrunit acest număr, nu se achiziționează cupele aferente, iar clasamentul nu se premiază.

Dimensiunile și numărul de cupe:

- **Clasament General CNRI:** Dimensiune Mare. Se achiziționează 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasamente Categori (I1, I2, I3):** Dimensiune Medie. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3;
- **Clasamente Clase (1, 2, 3, 4, 5, HI):** Dimensiune Mică. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3.

D. Clasa Națională Dacia Revival (CNDR)

Reguli pentru achiziție și premiere:

Cupele pentru clasamentele enumerate mai jos se achiziționează și se acordă exclusiv dacă sunt înscrise **minim 3 echipaje cu licență anuală** la etapă în clasamentul respectiv. În cazul în care nu este întrunit acest număr, nu se achiziționează cupele aferente, iar clasamentul nu se premiază.

Dimensiunile și numărul de cupe:

- **Clasamente Grupe (EVO, 5, 2, 1.5):** Dimensiune Mică. Se achiziționează pentru fiecare clasament în parte 2 x Loc 1, 2 x Loc 2, 2 x Loc 3.

12.8.5. Echipajele care participă cu licență one event nu acumulează puncte și nu se premiază în cadrul Clasamentului General, al claselor sau categoriilor, ci figurează exclusiv în Clasamentul OPEN. Clasamentul OPEN se premiază doar dacă podiumul acestuia este diferit de podiumul Clasamentului General CNR al raliului. Întrucât această situație este cunoscută doar la finalul raliului, se recomandă achiziționarea setului de cupe pentru Open, acestea urmând a fi acordate sau nu, în funcție de caz.

12.8.6. Clasamentul Power Stage **NU se premiază**. Este strict interzisă acordarea de cupe, trofee, premii în obiecte sau orice alte distincții pentru această probă, sub nicio formă și în niciun cadru (Festivitate de Premiere și / sau alt moment al raliului).

12.8.7. Organizatorul poate acorda premii speciale, cu condiția ca detaliile despre acestea să fie menționate în Regulamentul Particular și în Protocolul Festivității de Premiere.

12.8.8. Organizatorul are obligația de a respecta strict Protocolul Festivității de Premiere, definit la Art. 14.1.3. Orice abatere, prin achiziționarea de cupe sau efectuarea de premieri pentru clase / categorii care nu îndeplinesc condiția de minim participanți, se sancționează de către Comisia de Raliuri cu **amendă de 5.000 RON**.

12.9. Solicitarea vinului spumant pentru Festivitatea de Premiere

12.9.1. Organizatorul are obligația de a utiliza în cadrul Festivității de Premiere **exclusiv** vinuri spumante marca **Cricova** (Partenerul oficial al FRAS). Acestea vor fi puse la dispoziția organizatorului înaintea competiției, conform procedurii descrise mai jos.

12.9.2. Organizatorul va transmite solicitarea privind necesarul de vin spumant către Comisia de Raliuri, care va facilita legătura dintre Organizator și reprezentantul zonal Cricova pentru stabilirea detaliilor logistice de predare - primire a sticlelor.

12.9.3. Calculul necesarului de sticle de vin spumant se face conform următoarelor reguli:

- Se alocă câte o sticlă pentru fiecare membru al echipajului (pilot și co-pilot) premiat. În acest calcul se includ obligatoriu toate clasele, categoriile și grupele validate (conform Art. 12.8), inclusiv clasamentele Cupelor Mono Marcă și eventualele Premii Speciale.
- Sportivii minori sunt excluși din acest calcul, întrucât pentru aceștia nu se solicită și nu se acordă vin spumant.
- Suplimentar, se va solicita un număr rezonabil de sticle de rezervă, destinate exclusiv înlocuirii celor care s-ar putea deteriora accidental.

12.9.4. Orice solicitare suplimentară pentru zonele de protocol, VIP sau mese oficiale excede cantitățile alocate Festivității de Premiere și face obiectul unei discuții separate. Organizatorul va contacta direct reprezentantul zonal Cricova pentru a stabili condițiile furnizării acestora, în regim comercial sau de parteneriat.

13. LA 7 ZILE ÎNAINTE DE STARTUL RALIULUI

13.1. Transmiterea documentelor operative către Comisia Centrală de Arbitri

13.1.1. Organizatorul are obligația de a transmite, prin intermediul Comisiei de Raliuri, către secretariatul Comisiei Centrale de Arbitri (CCA), cu 7 zile înainte de startul raliului, următoarele documente operative finale în format electronic:

- Planul de Securitate;
- Extras din Planul de Securitate pentru fiecare Probă Specială;
- Road Book-ul;
- Road Book-ul Interactiv.

13.1.2. Secretariatul CCA va asigura distribuirea acestor documente către toți oficialii și arbitrii din dispozitivul delegat la raliu.

13.2. Închiderea înscrierilor

13.2.1. Termenul limită pentru închiderea înscrierilor este obligatoriu ziua de Vineri din săptămâna premergătoare raliului, la ora 20:00.

13.2.2. Nu este permisă prelungirea înscrierilor sub nicio formă și fără nicio excepție.

14. ÎN SĂPTĂMÂNA DESFĂȘURĂRII RALIULUI

14.1. Elaborarea și publicarea listelor și documentelor necesare pentru desfășurarea raliului

14.1.1. Lista de Înscrieri (inclusiv Lista de Înscrieri pentru Echipe)

a) Imediat după închiderea înscrierilor, organizatorul are obligația de a elabora Lista de Înscrieri și Lista de Înscrieri pentru Echipe (ca un singur document integrat). Documentul poate fi generat direct din platforma My.FRAS.ro sau redactat distinct, caz în care este obligatorie respectarea modelului standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 18 - Model pentru Lista de Înscrieri).

b) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:

- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru verificarea administrativă a sportivilor (valabilitatea licențelor, a avizelor medico-sportive) și pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

c) Publicarea Listei de Înscrieri și a Listei de Înscrieri pentru Echipe este obligatorie în ziua de Luni din săptămâna raliului, cel târziu la ora 18:00.

d) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare cu sportivii.

14.1.2. Programarea pentru Verificările Tehnice Inițiale

- a) Organizatorul are obligația de a elabora Programarea pentru Verificările Tehnice Inițiale (VTI), respectând modelul standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 19 - Model pentru Programarea VTI).
- b) Verificările Tehnice Inițiale se vor desfășura obligatoriu pe două fluxuri paralele (două posturi de verificare simultane). Programarea se va realiza în următoarea ordine a claselor, alocându-se un interval standard de 5 minute pentru fiecare automobil:
1. Clasele din CNR (în ordinea RO1, RO2, RO3, RO4, RO5, RO6, RO7, RO8, RO9, RO10);
 2. Campionatul Național de Raliuri pentru Autovehicule Istorice (CNRI);
 3. Clasa Națională Dacia Revival (CNDR);
 4. Automobilele Forlighter.
- c) Echipajele care nu pot respecta ora programată și doresc reprogramarea verificării tehnice, au obligația de a contacta Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) sau direct Șeful Verificărilor Tehnice și de a achita taxa de întârziere prevăzută în Regulamentul Sportiv CNR. Organizatorul nu are competența de a accepta amânări sau reprogramări.
- d) Publicarea Programării pentru Verificările Tehnice Inițiale este obligatorie în ziua de Luni din săptămâna raliului, cel târziu la ora 20:00.
- e) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:
- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
 - Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.
- f) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:
1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
 2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
 3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare cu sportivii.

14.1.3. Protocolul Festivității de Premiere

- a) Organizatorul are obligația de a elabora Protocolul Festivității de Premiere, respectând modelul standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 20 - Model pentru Protocolul Festivității de Premiere). Elaborarea se va face cu respectarea strictă a prevederilor Art. 12.8 privind numărul minim de echipaje cu licență anuală și utilizând Anexa 17 - Calculator Protocol de Premiere.
- b) Publicarea Protocolului Festivității de Premiere este obligatorie în ziua de Luni din săptămâna raliului, cel târziu la ora 20:00.
- c) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:
- Comisia de Raliuri: pentru verificarea respectării numărului minim de echipaje cu licență anuală și obținerea aprobării pentru publicare;
 - Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

d) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare.

e) Protocolul publicat inițial are caracter preliminar, fiind bazat strict pe Lista de Înscrieri. Forma finală a acestuia devine aplicabilă exclusiv după publicarea Listei cu Echipaje Validate, în urma validării echipajelor la Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale.

f) Organizatorul are obligația de a actualiza Protocolul Festivității de Premiere, prin eliminarea acelor clase, categorii sau grupe care, în urma verificărilor, nu mai întrunesc numărul minim de echipaje cu licență anuală validate prevăzut la Art. 12.8.4. În acest caz, organizatorul va informa Directorul de Concurs, iar faptul va fi comunicat sportivilor prin CRO, pentru a evita urcarea pe podium a echipajelor neeligibile pentru premiere.

14.1.4. Road Book-ul și Road Book-ul Interactiv

a) Organizatorul are obligația de a pregăti pentru publicare Road Book-ul (în format digital PDF) și Road Book-ul Interactiv.

b) Termenul limită pentru publicarea acestor documente este ziua de Luni din săptămâna raliului, cel târziu la ora 20:00.

c) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentele (sau link-urile aferente) către:

- Comisia de Raliuri: pentru obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

d) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentele (sau link-urile aferente) pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentele (sau link-urile aferente) către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentele (sau link-urile aferente) sunt publicate pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul le poate publica pe site-ul raliului și le poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare.

14.1.5. Prezentarea de Securitate

a) Organizatorul are obligația de a elabora Prezentarea de Securitate a raliului (în format digital: PowerPoint, Google Slides sau PDF), respectând obligatoriu ghidul furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 22 - Ghid pentru elaborarea Prezentării de Securitate) și informațiile, măsurile de securitate stipulate în Planul de Securitate.

b) Publicarea Prezentării de Securitate este obligatorie în ziua de Luni din săptămâna raliului, cel târziu la ora 20:00.

c) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:

- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

d) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare.

14.1.6. Ordinea pentru Startul Festiv

a) Organizatorul are obligația de a elabora Ordinea pentru Startul Festiv, respectând modelul standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 21 - Model pentru Ordinea la Startul Festiv).

b) Stabilirea Ordinii pentru Startul Festiv este la latitudinea organizatorului acesta având dreptul de a prioritiza echipaje locale, invitați speciali sau echipaje de interes media, în scopul promovării evenimentului.

c) În lipsa unor criterii specifice de marketing, Comisia de Raliuri recomandă următoarea structură:

- Primele 15 echipaje conform Clasamentului General CNR provizoriu al sezonului în curs (sau Clasamentul General CNR al anului precedent, pentru prima etapă);
- Restul echipajelor din CNR, ordonate crescător în cadrul fiecărei clase de la RO1 până la RO10 conform poziției din clasamentul clasei respective;
- Echipajele din CNRI;
- Echipajele din CNDR.

d) Termenul limită pentru publicarea Ordinii pentru Startul Festiv este ziua de Miercuri din săptămâna raliului, ora 20:00. Organizatorul poate publica documentul și anterior acestui termen.

e) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:

- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

f) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofițerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare.

14.1.7. Lista de Shakedown

a) Organizatorul are obligația de a elabora Lista de Shakedown, respectând modelul standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 23 - Model pentru Lista de Shakedown). În listă vor figura exclusiv echipajele care au solicitat participarea și au achitat contravaloarea a cel puțin un Carnet de Shakedown.

b) Dacă programul pentru Shakedown este împărțit în 2 sesiuni, la raliurile desfășurate pe asfalt se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în prima sesiune, iar echipajele cu automobile cu 2 roți motrice să fie programate în a doua sesiune.

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 2 roți motrice să fie programate în prima sesiune, iar echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în a doua sesiune.

c) Echipajele care au solicitat și au achitat contravaloarea a două Carnete de Shakedown vor fi incluse în ambele intervale orare pe Lista de Shakedown.

d) Termenul limită pentru publicarea inițială a Listei de Shakedown este ziua de Miercuri din săptămâna raliului, ora 20:00. Organizatorul poate publica documentul și anterior acestui termen.

e) Înainte de publicare, organizatorul are obligația de a transmite documentul către:

- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

f) După obținerea aprobării de publicare, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate transmite către Ofișerul Relații cu Concurenții (CRO) pentru distribuirea pe grupurile de comunicare.

g) Organizatorul are obligația de a actualiza și republica Lista de Shakedown ori de câte ori apar noi solicitări confirmate prin achitarea contravalorii a cel puțin un Carnet de Shakedown. Aceste actualizări nu necesită avizul Comisiei de Raliuri, însă publicarea lor trebuie să respecte canalele oficiale. Termenul limită pentru ultima actualizare a listei este cu 8 ore înainte de startul programat al Shakedown-ului.

14.1.8. Schița Parcului de Service

a) Organizatorul are obligația de a elabora Schița Parcului de Service, ținând cont de solicitările privind asistența tehnică comună între echipaje, menționate în cererile de înscriere, precum și de dimensiunile reale ale automobilelor și corturilor de asistență.

b) Suprafața standard recomandată pentru alocare fiecărui echipaj este de 8 x 6 m (48 m²). În situația în care spațiul total al Parcului de Service este limitat, suprafața minimă recomandată este de 6 x 7 m (42 m²). Orice solicitare de spațiu peste dimensiunile standard se taxează cu 25 RON / m². Suprafața suplimentară solicitată trebuie să fie obligatoriu un multiplu al laturilor alocate, pentru a permite configurarea corectă a alinierii standurilor.

c) Se recomandă alocarea unei suprafețe de 6 x 7 m (42 m²) pentru fiecare posesor de licență comercială. Pentru Cupele Mono Marcă, se recomandă alocarea unei suprafețe suplimentare de 6 x 7 m (42 m²) exclusiv în cazul în care sunt înscrise minim 3 echipaje în cadrul cupei respective; în caz contrar, nu se alocă spațiu suplimentar gratuit. Orice depășire a acestor suprafețe se taxează conform taxei menționate la alineatul precedent.

d) Schița trebuie să fie realizată fie sub formă de hartă (captură satelitară Google Maps / Earth), fie ca o schiță tehnică cu puncte de reper clare, și trebuie să includă obligatoriu marcarea următoarelor: amplasarea standurilor, punctele de colectare a deșeurilor, toaletele ecologice, Zona de Regrupare și Zona Tehnică (dimensionată pentru a cuprinde simultan 50% din automobilele înscrise), Punctele de Control Orar (CO A,

CO B, CO C) și Parcul Auxiliar. Dacă Parcul Auxiliar este situat în afara incintei imediate, schița va include un cod QR sau un link activ către locația acestuia.

e) Cu 48 de ore înaintea deschiderii oficiale a Parcului de Service, organizatorul va finaliza varianta provizorie a Schiței Parcului de Service. Aceasta va fi distribuită exclusiv prin intermediul Ofițerului Relații cu Concurenții (CRO) direct către echipaje. Se alocă un interval de 24 de ore de la distribuire pentru eventuale corecturi sau solicitări de modificare venite din partea sportivilor. Orice comunicare privind eventualele modificări se va desfășura exclusiv prin intermediul CRO.

f) După expirarea celor 24 de ore și operarea eventualelor modificări, schița devine definitivă. Înainte de publicarea oficială, organizatorul are obligația de a transmite varianta finală către:

- Comisia de Raliuri: pentru verificare și obținerea aprobării pentru publicare;
- Secretariatul FRAS: pentru publicarea pe site-ul oficial www.fras.ro.

g) După obținerea aprobării pentru varianta definitivă, organizatorul are obligația de a respecta următoarea ordine de publicare:

1. Va încărca documentul pe platforma My.FRAS.ro (Panoul Oficial Digital);
2. Va transmite documentul către operatorul Sportity pentru afișarea pe canalul oficial;
3. După ce documentul este publicat pe cel puțin unul dintre canalele oficiale (My.FRAS.ro sau Sportity), organizatorul îl poate publica pe site-ul raliului și îl poate retransmite prin CRO ca versiune finală.

14.1.9. Lista de Validare

a) În scopul reducerii consumului de hârtie și eficientizării procesului administrativ, se elimină obligativitatea tipăririi individuale a Cererilor de Înscriere pentru fiecare echipaj.

b) În locul cererilor individuale, organizatorul are obligația de a elabora Lista de Validare, respectând modelul standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 24 - Model Lista de Validare). Acest document va fi utilizat la secretariat pentru obținerea semnăturilor olografe din partea membrilor echipajului (pilot și copilot) sau a reprezentantului oficial al echipajului. Prin semnarea acestui document, se consideră îndeplinită formalitatea de semnare a Cererii de Înscriere, semnătura având aceeași valoare și aceleași efecte juridice ca și cum ar fi fost aplicată individual pe formularul de înscriere.

c) În antetul fiecărei pagini a Listei de Validare, organizatorul are obligația de a insera următorul text juridic, bilingv (română și engleză), care conferă semnăturii valoarea de acceptare a regulamentelor și asumare a răspunderii:

Text limba română:

„Prin semnarea acestui document, declar pe propria răspundere, cunoscând dispozițiile Codului Penal cu privire la falsul în declarații, că documentele încărcate în platforma My.FRAS.ro pentru Cererea de Înscriere sunt conforme cu originalul. Mă oblig să comunic organizatorului sau secretariatului raliului, în cel mai scurt timp, orice modificare a valabilității acestora (în special suspendarea permisului de conducere).

Confirm că am luat la cunoștință, am înțeles și accept integral Regulamentul Particular al raliului, Regulamentul Sportiv CNR, Codul Sportiv Național, precum și orice alte regulamente, norme sau instrucțiuni emise de Organizator sau FRAS aplicabile acestui eveniment. Îmi asum întreaga responsabilitate juridică și materială în cazul oricărui accident sau incident produs pe durata evenimentului și mă angajez să achit toate taxele și eventualele penalizări aferente participării mele.

GDPR: Conform Regulamentului 2016/679/UE, îmi exprim acordul pentru prelucrarea datelor cu caracter personal de către FRAS și Organizator, exclusiv în scopul derulării acestui eveniment sportiv, în conformitate cu politica Federației Române de Automobilism Sportiv.”

Text limba engleză:

”By signing this document, I declare on my own responsibility, knowing the provisions of the Criminal Code regarding false statements, that the documents uploaded to My.FRAS.ro for the Entry Form are true to the original. I undertake to communicate any change in their validity (especially driving license suspension) immediately to the organizer or the rally secretariat.

I explicitly confirm that I have read, understood, and accepted the Supplementary Regulations, the Sporting Regulations of the National Rally Championship, the National Sporting Code, as well as any other regulations, rules, or instructions issued by the Organizer or FRAS applicable to this event. I assume full legal and material responsibility for any accident or incident occurring during the event and I agree to pay all fees and penalties related to my participation.

GDPR: According to Regulation 2016/679/EU, I agree to the processing of personal data by FRAS and the Organizer, exclusively for the purpose of this sports event, in accordance with the policy of the Romanian Sports Motoring Federation.”

d) Lista de Validare este un document de uz intern, destinat exclusiv secretariatului și oficialilor raliului. Acesta nu se publică pe canalele de comunicare, însă este obligatorie includerea sa în Dosarul Raliului, care va fi transmis în format fizic către Secretariatul FRAS după încheierea evenimentului.

14.2. Amenajarea Comandamentului și Secretariatului raliului

14.2.1. Pentru Comandamentul raliului este obligatorie asigurarea a minim 3 spații distincte pentru:

1. Secretariat;
2. Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS);
3. Camera de Control a raliului (Rally Control).

Suplimentar, organizatorul poate amenaja spații recomandate pentru:

- Depozitare;
- Conferință de presă (doar în cazul în care aceasta se organizează în locația Comandamentului);
- Alte spații necesare desfășurării activității organizatorului (ex: Rally Office, biroul administrativ etc.).

14.2.2. Sala pentru **Secretariat** trebuie să fie suficient de mare pentru a permite activitatea simultană a unui număr de 5 persoane (reprezentanți ai organizatorului și oficiali FRAS). Aceasta este sala în care membrii echipajelor sau reprezentanții oficiali ai acestora au acces pentru a ridica documente, materiale și sistemele de geolocalizare pentru recunoașteri. Sala trebuie să fie dotată cu mese, scaune, imprimantă multifuncțională, hârtie de culoare albă și hârtie de culoare galbenă, acces stabil la internet, prelungitoare pentru curent electric și rechizite complete (dosare, folii de plastic, pixuri, markere, scotch, agrafe, perforator, capsator etc.).

În cazul în care sala este suficient de mare, aceasta se poate comasa cu biroul administrativ al organizatorului, însă se recomandă existența a două locații distincte.

14.2.3. Sala pentru **Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS)** trebuie să fie dimensionată pentru a permite activitatea simultană a unui număr de 5 persoane. Această încăpere trebuie să fie dotată cu mese, scaune și acces stabil la internet.

14.2.4. Sala pentru **Camera de Control** a raliului (**Rally Control**) trebuie să fie suficient de mare pentru a permite activitatea simultană unui număr de 15 persoane. Sala trebuie să fie dotată cu mese, scaune, acces stabil la internet, imprimantă multifuncțională, hârtie, 3 videoproiectoare, câte o stație radio pentru fiecare canal de comunicare al raliului și prelungitoare pentru curent electric.

14.2.5. Sala pentru depozitare este recomandată în organizarea unui raliu pentru stocarea tuturor materialelor necesare evenimentului. Un membru din partea organizatorului trebuie să fie desemnat responsabil pentru gestiunea acestei săli.

14.2.6. Sala pentru Conferința de Presă este necesară doar în cazul în care aceasta are loc la Comandament. În această situație, sala trebuie să fie suficient de încăpătoare pentru un număr de aproximativ 50 de persoane și dotată cu sistem audio, microfoane, ecran LED sau panou fundal.

14.2.7. Orice altă sală suplimentară pe care organizatorul decide să o amenajeze (ex: Rally Office) trebuie să dispună de mobilierul, materialele și tehnologia necesare scopului pentru care a fost creată.

14.2.8. Locația Comandamentului trebuie să dispună de 10 locuri de parcare rezervate pentru oficialii raliului. Este obligatoriu ca aceste locuri să fie utilizate pentru parcarele automobilelor din Caravana de Securitate și nu pentru automobilele personale ale oficialilor raliului.

14.2.9. Organizatorul are obligația de a amplasa indicatoare direcționale clare pentru a facilita identificarea sălilor din incinta Comandamentului. De asemenea, la intrarea în fiecare încăpăre este obligatorie existența unui panou informativ care specifică persoanele care au drept de acces și cele cărora le este interzis accesul, conform modelului standardizat furnizat de Comisia de Raliuri (Anexa 25 - Panou Acces Încăperi).

14.3. Distribuirea kit-ului de participare către echipaje

14.3.1. Organizatorul are responsabilitatea de a pregăti și distribui documentele, materialele și sistemele de geolocalizare pentru recunoașteri. Distribuirea se face către membrii echipajelor sau către reprezentantul oficial al acestora, sub forma unui pachet (Kit de participare) care va conține obligatoriu:

- 1 Road Book tipărit;
- Publicitatea obligatorie a organizatorului: 1 logo pentru capotă și 2 panouri laterale pentru portiere;
- Publicitatea opțională a organizatorului (dacă se aplică);
- Numerele de concurs pentru recunoașteri;
- Sistemul de geolocalizare pentru recunoașteri;
- Alte materiale promoționale (opțional).

14.3.2. Activitatea de distribuire a kit-ului de participare se desfășoară în sala de Secretariat, amenajată conform prevederilor Art. 14.2.2.

14.3.3. Concomitent cu distribuirea kit-ului de participare, se pot efectua și Verificările Administrative. În cadrul acestei proceduri, reprezentantul organizatorului are obligația:

1. Să solicite prezentarea permiselor de conducere în original ale pilotului și co-pilotului, în vederea verificării existenței și valabilității acestora. Se acceptă exclusiv documentele în original (nu sunt admise copii, fotografii sau formate digitale). Prin excepție, este admisă prezentarea dovezii înlocuitoare cu drept de circulație, aflată în termenul de valabilitate;
2. Să prezinte Lista de Validare (conform Art. 14.1.9) pentru a fi semnată olograf de către membrii echipajului sau de către reprezentantul oficial al acestora.

14.3.4. Efectuarea Verificărilor Administrative în momentul ridicării kit-ului de participare nu este obligatorie, ci opțională. Organizatorul nu are dreptul de a condiționa înmânarea kit-ului de participare de efectuarea pe loc a Verificărilor Administrative. Singura excepție admisă este situația în care echipajul nu a achitat integral taxa de înscriere. În acest caz, organizatorul va refuza predarea materialelor până la achitarea tuturor obligațiilor financiare restante.

14.3.5. Echipajele care au ridicat kit-ul de participare dar nu au efectuat Verificările Administrative au obligația de a reveni la Secretariat pentru finalizarea procedurii descrise la Art. 14.3.3 până la termenul limită specificat în Programul Raliului din Regulamentul Particular.

14.4. Amenajarea Probelor Speciale, a Probei Super Speciale și a Shakedown-ului pentru recunoașteri

14.4.1. Este obligatoriu ca până la începerea recunoașterilor, Probele Speciale, Probele Super Speciale și Shakedown-ul să fie amenajate integral pentru desfășurarea recunoașterilor. Amenajarea efectivă a traseului și a locațiilor se va realiza strict conform Planului de Securitate avizat și respectând procedurile prevăzute în acest articol.

14.4.2. Conform Art. 8.1.8, realitatea din teren trebuie să reflecte fidel Planul de Securitate avizat.

14.4.3. Toate elementele grafice, dimensiunile și detaliile de amplasare sunt detaliate în Anexa 26 - Marcarea Probelor Speciale.

14.4.4. Amenajarea pentru recunoașteri constă în următoarele activități:

14.4.4.1. Montarea panourilor de circulație restricționată (Panouri de drum închis)

Organizatorul are obligația de a monta panouri de circulație restricționată (panouri de drum închis) la capetele Probelor Speciale și la intersecțiile principale cu cel puțin 7 zile înainte de startul raliului. Pentru Drumurile Naționale sau alte categorii de drumuri unde semnalizarea este reglementată de IGPR, se vor respecta dimensiunile legale impuse. Pentru celelalte categorii de drumuri, se recomandă utilizarea unor panouri care să asigure o vizibilitate optimă.

14.4.4.2. Montarea panourilor de post

Prin panouri de post se înțelege totalitatea semnelor care indică poziția arbitrilor și a zonelor de control (CO, ZÎA, Start, Radio, Sosire, Stop).

Pentru fiecare Probă Specială, Probă Super Specială și Shakedown se aplică următoarele reguli:

- **Material și dimensiuni:** Panourile vor fi realizate din material PVC sau carton laminat rezistent, având dimensiunea recomandată A3.
- **Amplasare generală:** Panourile se montează vizibil, recomandat pe țărugi la marginea drumului.
- **Reguli de poziționare:**
 - **Pentru posturile CO, ZÎA, Start, Sosire, Stop:** Varianta ideală recomandată este montarea a câte 2 panouri (câte unul pe fiecare parte a drumului) pentru vizibilitate maximă. Este acceptată și montarea unui singur panou, obligatoriu pe partea dreaptă a sensului de desfășurare a Probei Speciale.
 - **Pentru postul Radio:** Se montează un singur panou, vizibil, obligatoriu pe partea dreaptă a sensului de desfășurare a Probei Speciale.
- **Poziționare specifică:**
 - **ZÎA (Zonă de Încălzire a Anvelopelor):** Panoul ZÎA IN se montează exact în dreptul panoului de CO. Panoul FINAL ZÎA se montează cu aproximativ 50 m înainte de linia de Start.

14.4.4.3. Marcarea posturilor cu vopsea (Recomandare)

Acolo unde suprafața de rulare permite (asfalt, beton etc.), organizatorul poate marca suplimentar posturile cu vopsea sau cretă pentru o vizibilitate sporită. Aceasta este o recomandare, nu o obligație, iar lipsa marcajelor cu vopsea nu va atrage repercusiuni din partea Observatorului FRAS, a Delegatului Comisiei de Raliuri sau a altor oficiali.

Dacă se optează pentru marcarea, se recomandă următoarele:

- **CO:** O linie de aproximativ 1 m pe mijlocul drumului sub care se scrie „CO / TC”;
- **Start:** O linie dintr-o parte în cealaltă a drumului reprezentând linia de start (locul de amplasare al fotocelulelor) și o linie de aproximativ 1 m pe mijlocul drumului, la o distanță de 50 cm înaintea liniei de start, sub care se scrie „START”;
- **Radio:** O linie de aproximativ 1 m pe mijlocul drumului, sub care se desenează semnul radio („4”) și numărul postului (ex: 41, 42);
- **Sosire:** O linie dintr-o parte în cealaltă a drumului reprezentând linia de sosire (locul de amplasare al fotocelulelor), sub care se scrie „FINISH”;
- **Stop:** O linie de aproximativ 1 m pe mijlocul drumului sub care se scrie „STOP”.

14.4.4.4. Montarea săgeților portocalii

Organizatorul va monta săgeți portocalii de dimensiune minimă A4, din material PVC sau carton laminat, conform Planului de Securitate, înaintea fiecărei intersecții principale.

Se recomandă montarea a câte 2 săgeți, câte una pe fiecare parte a drumului. Este acceptată și montarea unei singure săgeți, obligatoriu pe partea dreaptă a sensului de desfășurare a Probei Speciale.

Vârful săgeții va fi orientat în funcție de configurația drumului, astfel:

- **Vertical sus:** Dacă drumul continuă drept după intersecție;
- **Oblic sus:** Dacă există o intersecție tip „Y”, indicând direcția de urmat;
- **Orizontal:** Dacă există o intersecție tip „T” sau de 90 de grade, vârful indicând direcția de urmat;
- **Oblic jos:** Dacă există o intersecție de tip „ac de păr”, indicând direcția de urmat.

14.4.4.5. Montarea panourilor „Atenție!”

Panourile „Atenție!” se montează în locurile prevăzute în Planul de Securitate, în zonele unde există un pericol, iar configurația traseului nu permite montarea de bariere de protecție fizice (balot de paie, anvelopă, parapet, glisieră etc.). Acestea se amplasează cu aproximativ 15 m înaintea pericolului, pe partea drumului unde se află acesta.

14.4.4.6. Montarea barierelor de protecție

Prin bariere de protecție se face referire la baloți de paie, anvelope, parapeti, glisiere etc. Acestea se montează conform Planului de Securitate, în locurile cu un grad ridicat de pericol.

Este imperios necesar ca tipul barierei montate în teren să corespundă exact cu cel specificat în Planul de Securitate (ex: dacă în Planul de Securitate este specificat „balot de paie”, în teren se va monta balot de paie; dacă este „turn de anvelope”, se va monta turn de anvelope).

Suplimentar, se mai pot monta bariere de protecție doar în situații excepționale, conform procedurii de actualizare a Planului de Securitate descrise la Art. 8.1.7.

14.4.4.7. Montarea panourilor de „Viraj periculos”

Panourile de viraj periculos se montează conform Planului de Securitate înainte de virajele înșelătoare.

14.4.4.8. Marcarea șicanelor și devierilor

Pe Probele Speciale unde sunt amplasate șicane, organizatorul va monta panouri de presemnalizare de dimensiune A3, din material PVC sau carton laminat rezistent, cu 100 m înainte de primul element al șicanei.

Elementele șicanei se poziționează la o distanță de 10 m între marginile exterioare ale acestora.

Acolo unde suprafața de rulare permite (asfalt, beton etc.), este obligatorie marcarea poziției elementelor șicanei cu vopsea pe carosabil, sub formă de semicercuri care vor indica exact poziția, amplasarea și limitele elementelor șicanei. Suplimentar, în dreptul fiecărui element al șicanei, pe partea drumului pe care este amplasat elementul, se va monta câte un panou indicator (A4) care semnalizează fiecare element al șicanei.

În cazul devierilor, acolo unde suprafața de rulare permite (asfalt, beton etc.), este de asemenea obligatorie marcarea poziției elementelor care compun devierea cu vopsea pe carosabil, marcaj care va indica exact poziția, amplasarea și limitele acestora.

14.4.4.9. Marcarea Anti-Cut-urilor

Este obligatorie marcarea clară a poziționării Anti-Cut-urilor. Aceasta se face cu vopsea de culoare stridentă sau prin țărushi martor.

Nu este obligatorie montarea fizică a dispozitivelor Anti-Cut pentru perioada recunoașterilor. Totuși, la raliurile unde logistica permite și nu există risc de furt, deteriorare sau riscuri pentru traficul rutier public, se recomandă montarea dispozitivelor Anti-Cut încă din faza de recunoaștere.

14.4.5. Organizatorul are obligația de a efectua o verificare completă a traseului raliului înainte de începerea programului de recunoaștere. Scopul acestei verificări este de a confirma existența, integritatea și poziționarea corectă, conform Planului de Securitate, a tuturor elementelor de semnalizare și marcare descrise la punctele anterioare.

14.5. Marcarea Parcului de Service

14.5.1. Amenajarea Parcului de Service se realizează prin transpunerea fidelă în teren a elementelor din Schița Parcului de Service, elaborată și aprobată conform Art. 14.1.8. Organizatorul are obligația de a respecta dimensiunile și amplasamentele stabilite în schița finală, fiind obligatoriu ca toate elementele din schiță să fie identificate și marcate în teren.

14.5.2. Organizatorul va delimita clar spațiile alocate fiecărui echipaj, echipe, posesor de licență comercială sau Cupe Mono Marcă, marcând fiecare loc cu vopsea sau cretă. Se recomandă scrierea pe asfalt a numărului de concurs sau a numelui entității (echipă, comerciant, cupă) pentru o identificare facilă.

14.5.3. Pe lângă standurile de asistență tehnică, organizatorul are obligația de a delimita și semnaliza corespunzător următoarele zone: Zona de Alimentare (amplasată conform normelor de securitate), Zona de Regrupare, Zona Tehnică, Parcul Auxiliar (dacă este în proximitatea Parcului de Service) și punctele de Control Orar (CO) de la intrarea și ieșirea din Parcul de Service.

14.5.4. În incinta Parcului de Service, organizatorul va asigura amplasarea unui număr minim recomandat de 4 toalete ecologice și a unui număr minim recomandat de 3 pubele pentru colectarea deșeurilor. Numărul acestora va fi suplimentat în funcție de necesitate și de numărul de echipaje înscrise. Acestea trebuie să fie distribuite în puncte cheie și igienizate periodic pe durata evenimentului.

14.5.5. Pentru Zona de Regrupare și Zona Tehnică este obligatorie alocarea unui spațiu suficient de mare (dimensionat pentru a cuprinde simultan 50% din automobilele înscrise la etapă). Aceste zone trebuie să fie strict delimitate de restul Parcului de Service prin garduri sau bandă, pentru a asigura regulile de parc închis, iar amplasarea lor trebuie să respecte întocmai Schița Parcului de Service.

14.5.6. Se recomandă amenajarea unei zone de așteptare înainte de intrarea în Zona de Regrupare și / sau Zona Tehnică, pentru a preveni blocarea sau perturbarea traficului rutier public, în cazul echipajelor care ajung mai repede față de programul ideal.

14.6. Pregătirea și colantarea automobilelor oficiale

14.6.1. Organizatorul are obligația de a asigura flota de automobile necesară pentru buna desfășurare a raliului.

14.6.2. Flota de automobile este împărțită în două categorii distincte:

- 1. Caravana de Securitate:** Automobile oficiale care parcurg traseul Probelor Speciale și care îndeplinesc roluri specifice în securitatea raliului.
- 2. Automobile Suport:** Automobile logistice care nu parcurg Probele Speciale, fiind destinate deplasării sau transportului în locațiile raliului.

14.6.3. Toate automobilele din Caravana de Securitate trebuie să fie dotate obligatoriu cu roată de rezervă (sau kit de reparație până și compresor), cric și cheie de roți.

14.6.4. Pentru raliurile desfășurate pe macadam, este ferm recomandată asigurarea unor automobile capabile să parcurgă traseul în condiții optime (gardă la sol mărită, anvelope de tip „All Terrain” etc.), fiind ideală utilizarea automobilelor cu tracțiune integrală (4x4).

14.6.5. Fiecare oficial aflat la bordul unui automobil din Caravana de Securitate are, pe lângă atribuțiile specifice funcției, sarcini și obiective stricte legate de verificarea și asigurarea securității concursului. Aceștia au obligația de a semnală și, după caz, de a remedia orice problemă de securitate identificată pe traseu.

14.6.6. Toate detaliile legate de poziționarea colantelor, elementele grafice și dimensiunile sunt descrise în Anexa 27 - Colante Caravana de Securitate.

14.6.7. Automobilele care fac parte din Caravana de Securitate sunt următoarele:

Notă: Timpii menționați în articolele următoare sunt raportați la ora de start a primului echipaj. Timpul exact de start pentru fiecare automobil este stabilit de Directorul de Concurs, în funcție de lungimea, caracteristicile și dificultatea fiecărei Probe Speciale, programul putând fi ajustat în funcție de condițiile din teren.

În cazul în care Probele Speciale se desfășoară în bucle, iar timpul dintre trecerea automobilului Deschidere și startul Caravanei de Securitate pentru următoarea trecere este limitat, la a doua trecere vor parcurge proba doar automobilele SAF 1 (000), 00 și 0.

14.6.7.1. Organizator

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „ORGANIZATOR”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format dintr-un reprezentant al organizatorului, Directorul de Organizare sau Managerul Raliului (în funcție de caz) și are rolul de a parcurge obligatoriu traseul pentru o verificare generală a întregului dispozitiv de securitate (amenajări, închiderea drumurilor laterale, accesul la proprietăți, prezența dispozitivelor și a personalului etc.), asigurându-se că realitatea din teren respectă fidel Planul de Securitate.
- **Dotări:** Girofar, stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 1 oră și 30 de minute înainte de start.
- **Capacitate suplimentară:** Se recomandă ca acest automobil să aibă capacitatea de a transporta 1 - 2 personal de ordine (vezi Art. 7.12), pentru a suplini eventuale lipsuri din dispozitivul de securitate.

14.6.7.2. SAF 3 - Închidere Probe Speciale (Road Closer)

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „SAF 3”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format din Șeful Închiderii Probelor Speciale și Delegatul Medical FRAS. Șeful Închiderii Probelor Speciale gestionează distribuirea stațiilor radio și verificarea comunicațiilor, atât pe frecvența de securitate, cât și între punctele de sosire și stop, în timp ce Delegatul Medical FRAS verifică amplasarea și dotarea dispozitivelor medicale. Acesta este automobilul care marchează oficial închiderea Probelor Speciale în vederea desfășurării raliului. După trecerea acestuia, accesul pe Probele Speciale este permis doar automobilelor din Caravana de Securitate și / sau celor definite la Art. 14.6.10. Echipajul are, de asemenea, sarcina de a verifica poziția de amplasare a posturilor de arbitraj și de intervenție, închiderea drumurilor laterale, precum și starea de pregătire a echipajelor de intervenție și a ambulanțelor, asigurându-se că Proba Specială este închisă și liberă de orice vehicule civile sau obstacole
- **Dotări:** Girofar, stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 1 oră și 15 minute înainte de start.

14.6.7.3. SAF 2 - Cronometrul și Securitate Spectatori

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „SAF 2”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format din Cronometrul Șef și Șeful Securității Spectatorilor. Acesta are rolul de a verifica întreaga aparatură de cronometraj (CO, Start, Sosire și Intermediar) și de a monitoriza spectatorii pentru a se asigura că aceștia rămân în zonele dedicate. De asemenea, echipajul verifică închiderea drumurilor laterale, se asigură că rutele de evacuare sunt libere și confirmă că prezența personalului de ordine și a panotajului respectă fidel Planul de Securitate.
- **Cerințe specifice:** Automobilul trebuie să fie suficient de spațios pentru transportul aparaturii de cronometraj.
- **Dotări:** Rampă girofar, sirenă, portavoce (megafon) și stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 1 oră înainte de start.

14.6.7.4. Observator Arbitri

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „OBSERVATOR ARBITRI”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție cu șofer. Echipajul este format din Observatorul CCA, care parcurge traseul raliului utilizând Carnet de Control, și are rolul principal de a verifica dacă toți arbitrii sunt prezenți în posturile lor. Totodată, acesta verifică existența panourilor de post și dotarea arbitrilor cu steagurile roșii necesare.
- **Dotări:** Girofar, stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 50 de minute înainte de start.

14.6.7.5. Observator FRAS

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „OBSERVATOR FRAS”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format din Observatorul FRAS și Delegatul Comisiei de Raliuri. Aceștia efectuează o ultimă verificare a măsurilor organizatorice și de securitate, având rolul de a comunica imediat Directorului de Concurs orice problemă identificată pe traseu.
- **Dotări:** Girofar, stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 40 de minute înainte de start.

14.6.7.6. SAF 1 - Securitate FRAS (000)

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „SAF 1”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format din Șeful Securității Raliului și Delegatul de Securitate FRAS, care parcurg traseul raliului utilizând Carnet de Control. Aceștia au autoritatea de a acorda permisiunea de start a Probei Speciale, având totodată dreptul de a decide amânarea sau chiar anularea unei Probe Speciale în cazul în care constată probleme grave legate de securitate. Echipajul verifică întreg traseul raliului, inclusiv zonele de alimentare, se asigură că tot personalul de securitate este la post și rezolvă eventualele probleme de ultim moment. De asemenea, aceștia verifică amplasarea spectatorilor și a reprezentanților media, mutând persoanele din zonele nesigure, pentru a confirma oficial că Proba Specială este gata de start.
- **Dotări:** Rampă girofar, sireună, portavoce (megafon) și stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 30 de minute înainte de start.

14.6.7.7. 00 Organizator

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „00 ORGANIZATOR”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer. Echipajul este format din 00 Organizator, care parcurge traseul utilizând Carnet de Control. Acesta efectuează re-confirmarea finală a faptului că Proba Specială reflectă fidel Planul de Securitate și este pregătită de start.
- **Capacitate suplimentară:** Este obligatoriu ca acest automobil să aibă capacitatea de a transporta 1 - 2 personal de ordine (vezi Art. 7.12). La solicitarea Șefului Securității Raliului sau a Delegatului de Securitate FRAS, echipajul debarcă personalul transportat pentru a suplini eventualele absențe din dispozitivul Probei Speciale.
- **Dotări:** Rampă girofar, sireună, portavoce (megafon) și stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul cu aproximativ 25 de minute înainte de start.

14.6.7.8. Echipajele Forlighter (0A, 0B, 0C)

Notă: Aceste automobile nu sunt puse la dispoziție de organizator, dar fac parte integrantă din Caravana de Securitate, fiind reglementate distinct la Art. 12.4.

- **Identificare:** Automobilele se vor inscripționa cu însemnele „0A”, „0B”, „0C” (în funcție de numărul acestora).
- **Rol:** Parcurg Probele Speciale utilizând Carnet de Control, cu un ritm susținut (70 - 80% din ritmul de concurs) pentru o ultimă verificare de securitate a traseului, menținând comunicarea radio permanentă cu Comandamentul Raliului.
- **Dotări:** Girofar, stație radio portabilă.
- **Program:** Parcurg traseul în intervalul 15 - 5 minute înainte de start, ora de start pentru fiecare echipaj fiind stabilită de Directorul de Concurs.

14.6.7.9. Deschidere

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „DESCHIDERE”.
- **Echipaj și Rol:** Automobilul este pus la dispoziție cu șofer. Echipajul este format din Șeful Deschiderii și are rolul de a confirma numărul echipajelor care au luat startul și au terminat Proba Specială. Acesta are obligația de a recupera carnetele de control de la toate echipajele care au abandonat pe parcursul Probei Speciale. De asemenea, acesta este automobilul care marchează oficial încheierea Probei Speciale și deschiderea traficului rutier (dacă nu mai urmează încă o trecere pe aceeași Probă Specială).
- **Dotări:** Rampă girofar, sirenă, portavoce (megafon) și stație radio mobilă.
- **Program:** Parcurge traseul doar cu acordul Directorului de Concurs. În cazul Probelor Speciale lungi, automobilul va pleca după ce ultimul concurent trece de ultimul punct medical de pe Proba Specială.

14.6.9. Automobilele Suport

14.6.9.1. Comandament Raliu

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „COMANDAMENT RALIU”.
- **Utilizare:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer și poate fi utilizat în scopuri logistice sau de transport pentru Directorul de Concurs, Directorul de Concurs Adjunct, Comisarii Sportivi, Secretari sau Ofițerul Relații cu Sportivii (CRO), fără a se rezuma strict la aceștia.

14.6.9.2. Comisari Tehnici

- **Identificare:** Automobilul se va inscripționa cu însemnele „COMISARI TEHNICI”.
- **Utilizare:** Automobilul este pus la dispoziție fără șofer și este destinat utilizării logistice și transportului Comisarilor Tehnici.
- **Cerințe specifice:** Automobilul trebuie să fie suficient de încăpător pentru a transporta echipamentele, sculele și materialele specifice activității de verificare tehnică.

14.6.9.3. În funcție de necesități, organizatorul poate alocă și alte automobile suport suplimentare pentru chestiuni logistice, care nu au obligația de a parcurge Probele Speciale. De exemplu, în cazul în care există două automobile distincte pentru organizare (unul pentru Directorul de Organizare, unul pentru Managerul Raliului), cel de-al doilea va fi inclus în această categorie de suport.

14.6.10. Permise de acces

Organizatorul poate emite permise de acces speciale (badge-uri și / sau colante), având obligația de a le pregăti și distribui către beneficiari în timp util. Accesul acestora pe Probele Speciale se face cu respectarea strictă a următorilor timpi limită (raportați la ora de start a primului echipaj):

- Automobilele **VIP, GUEST, MEDIA:** Maxim cu 1 oră înainte de start;
- Automobilele **TEAM MANAGER:** Maxim cu 45 de minute înainte de start.

14.6.11. Niciun automobil oficial, inclusiv cele din Caravana de Securitate, nu poate fi cronometrat. Toate automobilele oficiale trebuie să circule având ca scop principal asigurarea securității raliului, a publicului și a concurenților, fără a-și asuma riscuri inutile. În cazul nerespectării acestei reguli, Directorul de Concurs și / sau Directorul de Organizare au dreptul de a interzice imediat evoluția șoferului respectiv, indiferent dacă acesta este un oficial delegat al raliului sau un reprezentant al organizatorului.

14.6.12. Directorul de Concurs va nominaliza automobilul 00 Organizator pentru a asigura escorta automobilelor de concurs către zona de Verificări Tehnice Finale. În cazul în care, la momentul în care această sarcină trebuie îndeplinită, automobilul 00 Organizator este angrenat în altă activitate, Directorul de Concurs

va nominaliza un alt automobil oficial, dotat obligatoriu cu sistem de avertizare luminoasă (girofar sau rampă girofar), precum și oficialul din echipajul acestuia. În cazul în care se utilizează un automobil care pe parcursul raliului a fost alocat fără șofer, organizatorul are obligația de a asigura un șofer pentru efectuarea acestei sarcini.

14.7. Organizarea Conferinței de Presă Inițiale

14.7.1. Având în vedere programul încărcat din preajma startului raliului, se recomandă organizarea Conferinței de Presă Inițiale premergător Startului Festiv, în aceeași locație.

14.7.2. În cazul în care organizatorul optează pentru desfășurarea conferinței premergător Startului Festiv, aceasta se va desfășura folosind scena din dotarea FRAS One Truck sau scena distinctă, sistemul de sonorizare și elementele de branding deja instalate (ecran LED, panou fundal etc.), pentru maximizarea vizibilității media.

14.7.3. În cazul în care Conferința de Presă Inițială nu este organizată premergător Startului Festiv, aceasta se va desfășura într-o sală dedicată, care trebuie să respecte dotările tehnice și de capacitate prevăzute la Art. 14.2.6.

14.7.4. Indiferent de locația aleasă, existența unui panou fundal este obligatorie. Acesta poate fi fizic (banner, panou rigid) sau digital (ecran LED), asigurând vizibilitatea elementelor de identitate vizuală ale raliului, ale FRAS și ale partenerilor raliului și ai FRAS, conform Anexei 12 - Promovare Media.

14.7.5. Conferința de Presă Inițială va fi condusă și moderată de către Ofițerul de Presă al raliului.

14.7.6. Organizatorul are obligația de a asigura participarea la conferință a unui reprezentant al organizatorului (Directorul de Organizare sau Managerul Raliului).

14.7.7. La Conferința de Presă Inițială vor fi invitați să ia cuvântul:

- Președintele FRAS și / sau Observatorul FRAS (în funcție de caz);
- Reprezentanți ai partenerilor raliului;
- Reprezentanți ai autorităților locale;
- Sportivi participanți la raliu (se recomandă invitarea Campionului din sezonul precedent, a liderului provizoriu al Campionatului, a Câștigătorului ediției precedente sau a sportivilor locali).

14.7.8. Conferința de Presă Inițială se va difuza obligatoriu în direct pe canalele de socializare ale Federației Române de Automobilism Sportiv și, după caz, va fi preluată pe canalele organizatorului.

14.7.9. Pentru conferințele de presă organizate în sală dedicată, este recomandat ca organizatorul să asigure un protocol minim de primire pentru invitați și reprezentanții media (apă, cafea, răcoritoare, snacks-uri etc.).

14.8. Amenajarea și organizarea Startului Festiv

14.8.1. Startul Festiv are rolul de a spori interesul mediatic, vizibilitatea partenerilor și promovarea raliului în rândul publicului larg.

14.8.2. În cazul în care Startul Festiv nu este organizat, acest criteriu va fi notat cu punctaj nul (Neîndeplinit / 0 puncte) în Raportul Observatorului FRAS.

14.8.3. Se recomandă ca locația aleasă pentru Startul Festiv să fie una centrală și reprezentativă pentru localitatea gazdă a raliului (ex: piața centrală, primărie, zonă pietonală etc.), pentru a asigura o prezență cât mai numeroasă a publicului.

14.8.4. Pentru organizarea Startului Festiv, sunt obligatorii următoarele elemente și dotări:

- **Portal de start:** Personalizat cu elementele grafice ale raliului, conform Anexei 12 - Promovare Media;
- **Sistem de sonorizare:** Adecvat spațiului, capabil să asigure o bună audibilitate pentru public;
- **Panou fundal:** Poate fi fizic (banner, panou rigid) sau digital (ecran LED), asigurând vizibilitatea partenerilor, conform Anexei 12 - Promovare Media;
- **Prezentator (Crainic):** O persoană (sau mai multe) care să prezinte echipajele și să întrețină atmosfera.

14.8.5. Amenajarea unei **rampe de start** nu este obligatorie, însă este **ferm recomandată**. Utilizarea rampei oferă o vizibilitate superioară echipajelor și partenerilor pentru materialele foto / video și contribuie la imaginea profesionistă a evenimentului.

14.8.6. Startul Festiv se va difuza obligatoriu în direct pe canalele de socializare ale Federației Române de Automobilism Sportiv și, după caz, va fi preluată pe canalele organizatorului.

14.9. Amenajarea Verificărilor Tehnice Inițiale

14.9.1. Pentru a optimiza programul raliului și a reduce timpii de deplasare ai echipajelor (evitarea transportului pe platformă sau a deplasărilor inutile), se recomandă cu prioritate organizarea Verificărilor Tehnice Inițiale în structuri temporare amplasate în incinta Parcului de Service sau în zone adiacente acestuia (Parc Auxiliar, Zona de Regrupare etc.).

14.9.2. Alternativ, în funcție de disponibilitate, Verificările Tehnice Inițiale se pot organiza și într-un service auto partener sau în alte locații (ex: spălătorii auto, hale industriale etc.), cu condiția ca locația să fie adecvată și dedicată verificării automobilelor de concurs participante la raliu.

14.9.3. Indiferent de locația aleasă, organizatorul are obligația de a asigura spațiu care să permită un flux continuu de intrare - ieșire pentru verificarea simultană a minim 2 automobile de concurs.

14.9.4. Pentru desfășurarea Verificării Tehnice Inițiale în structuri temporare (Parc de Service sau zone adiacente ale acestuia), organizatorul va asigura logistica necesară pentru 3 posturi de lucru obligatorii:

- **Post GPS:** 1 cort (min. 3x3 m) și o masă pentru distribuirea sistemelor de geolocalizare pentru concurs;
- **Post Verificare Tehnică - Flux 1:** 1 cort (min. 3x3 m) și o masă;
- **Post Verificare Tehnică - Flux 2:** 1 cort (min. 3x3 m) și o masă.

În cazul desfășurării Verificării Tehnice Inițiale în incinte acoperite (ex: service auto, spălătorii etc.), este obligatorie asigurarea meselor necesare pentru cele 3 posturi menționate mai sus.

14.9.5. La solicitarea expresă a Șefului Verificărilor Tehnice, organizatorul va asigura logistica pentru două posturi suplimentare și distincte:

- Post pentru cântărirea automobilelor;
- Post pentru verificarea echipamentelor.

14.9.6. În scopul reducerii consumului de hârtie și eficientizării procesului administrativ, se elimină obligativitatea tipăririi individuale a Fișelor de Verificare Tehnică pentru fiecare echipaj.

14.9.7. Organizatorul va pregăti și va preda Comisarilor Tehnici doar următoarele materiale:

- Programarea pentru Verificările Tehnice Inițiale;
- Colante cu inscripția „VTI OK”;
- Colante cu inscripția „Număr de urgență / Emergency number”;
- Colante tip „Bulină Galbenă” (pentru echipajele care nu sunt admise la Verificarea Tehnică Inițială și necesită reverificare).

14.10. Ședința cu echipajele 0 (forlighter)

14.10.1. Organizatorul are obligația de a planifica și organiza o ședință de instruire cu echipajele 0 (forlighter), premergător startului raliului.

14.10.2. Ședința va fi condusă de Directorul de Concurs și de Șeful Securității Raliului. De asemenea, se recomandă prezența unui reprezentant al organizatorului, pentru a clarifica eventuale particularități logistice sau organizatorice.

14.10.3. Prezența ambilor membri ai echipajelor (piloți și co-piloți) desemnate ca echipaje 0 (0A, 0B și/sau 0C, în funcție de numărul acestora) este obligatorie. Absența nemotivată de la această ședință atrage automat interdicția de a lua startul.

14.10.4. Scopul principal al acestei ședințe este instruirea echipajelor cu privire la responsabilitățile lor specifice. Directorul de Concurs se va asigura că aceștia au înțeles faptul că, deși parcurg probele într-un ritm susținut, nu se află în concurs, rolul lor fundamental fiind acela de a evalua securitatea traseului și de a raporta eventualele nereguli, și nu obținerea unor performanțe sportive.

14.11. Amenajarea finală a Parcului de Service, Zonelor de Regrupare și Parcului Auxiliar

14.11.1. Organizatorul va desemna o persoană responsabilă pentru coordonarea activităților din aceste zone, având funcția de Reprezentant Parc de Service.

14.11.2. Se recomandă ca Reprezentantul Parcului de Service să fie asistat de o echipă de suport (voluntari, membri ai echipei de organizare etc.) și să asigure o prezență activă în aceste zone pe toată durata de funcționare a Parcului de Service, pentru a gestiona fluxul de vehicule și a monitoriza respectarea regulilor.

14.11.3. Reprezentantul Parcului de Service are următoarele atribuții principale, fără a se limita la acestea:

- Asigură delimitarea clară a Zonei de Regrupare și / sau a Zonei Tehnice față de Parcul de Service, în cazul în care acest lucru nu a fost realizat odată cu marcarea Parcului de Service;
- Se asigură că Zona de Regrupare și / sau Zona Tehnică este menținută în permanență liberă și accesibilă exclusiv automobilelor de concurs;
- Asigură delimitarea clară a Parcului Auxiliar față de Parcul de Service (în situația în care sunt adiacente), dacă aceasta nu s-a realizat la marcarea Parcului de Service; în cazul în care Parcul Auxiliar este situat într-o altă locație, se asigură că zona este delimitată corespunzător și liberă pentru acces;
- Monitorizează accesul, asigurându-se că în Parcul de Service pătrund doar autovehiculele care au aplicate vizibil ecusoanele / licențele specifice emise de FRAS (Service, Auxiliar, Comercial etc.);
- Îndrumă echipele de asistență tehnică către locurile alocate conform Schiței Parcului de Service și direcționează remorcile și platformele auto exclusiv către Parcul Auxiliar;
- Monitorizează respectarea curățeniei și gestionarea deșeurilor, asigurându-se că acestea sunt depozitate exclusiv în containerele special amenajate;
- Verifică periodic să nu existe scurgeri de fluide (cu excepția apei) pe suprafața de lucru din Parcul de Service.

14.11.4. În cazul constatării unor abateri (deșeuri aruncate necorespunzător, scurgeri de fluide, parcare neregulamentară etc.), Reprezentantul Parcului de Service va documenta situația (foto și / sau video) și va informa Directorul de Organizare sau Directorul de Concurs, care vor aplica sancțiuni echipajului în cauză conform Regulamentului Sportiv CNR.

14.12. Amenajarea Zonelor de Alimentare

14.12.1. Se recomandă cu prioritate conceperea Planului Orar al raliului astfel încât să se evite necesitatea organizării unor Zone de Alimentare Îndepărtate. Alimentarea automobilelor de concurs se realizează în zona dedicată (Zona de Alimentare) de la ieșirea din Parcul de Service principal sau în stații de carburant comerciale.

14.12.2. În cazul excepțional în care organizatorul obține derogare pentru un Parc de Service distinct pentru Shakedown, este obligatorie organizarea unei Zone de Alimentare la ieșirea din acesta (cu excepția cazului în care alimentarea se face în stații comerciale).

14.12.3. Pentru orice Zonă de Alimentare organizată, organizatorul are obligația de a asigura delimitarea strictă a perimetrului prin garduri metalice. Pe acestea se vor monta, în locuri vizibile, plachete de avertizare cu inscripțiile:

- „Zonă alimentare / Refuel Area”;
- „Fumatul interzis! / No smoking!”.

14.12.4. Organizatorul are obligația de a amplasa în orice Zona de Alimentare minim un cort (min. 3x3 m).

14.12.5. Este obligatorie acoperirea suprafeței de alimentare cu o prelată rezistentă la hidrocarburi (sau folie impermeabilă de densitate mare), având o suprafață suficientă pentru a permite alimentarea simultană a minim 2 automobile de concurs.

14.12.6. Măsurile de securitate la incendiu sunt imperative. În orice Zonă de Alimentare este obligatorie prezența unei autospeciale de capacitate medie sau mare pentru stingerea incendiilor (apă și spumă), deservită de un echipaj specializat al Inspectoratului pentru Situații de Urgență sau al unui serviciu privat autorizat.

14.13. Amenajarea finală a Shakedown-ului și Probelor Speciale

14.13.1. Termenul limită obligatoriu pentru finalizarea amenajării finale a Shakedown-ului și a fiecărei Probe Speciale este cu 2 ore înainte de startul acestora.

14.13.2. Amenajarea finală trebuie să reflecte fidel Planul de Securitate avizat. Orice element specificat în Planul de Securitate trebuie să se regăsească exact în teren, și viceversa.

14.13.3. Toate elementele grafice, dimensiunile și detaliile de amplasare a panourilor sunt detaliate în Anexa 26 - Marcarea Probelor Speciale.

14.13.4. Amenajarea finală a Shakedown-ului și a Probelor Speciale constă în următoarele activități:

14.13.4.1. Montarea corturilor

Organizatorul are obligația de a asigura câte un cort (min. 3x3 m) pentru posturile CO, Start și Stop. Pentru postul Sosire, asigurarea cortului este o recomandare. Dacă arbitrii din orice post refuză montarea cortului, acesta le va fi alocat dar nu va fi montat, organizatorul fiind exonerat de această obligație (cortul se va monta ulterior de către arbitri doar în caz de necesitate).

14.13.4.2. Amenajarea Zonei de Control de la Start

În Zona de Control de la Start, organizatorul va asigura securizarea perimetrului de lucru al oficialilor (Posturile CO și Start).

Acolo unde configurația terenului o permite, se recomandă delimitarea cu plasă sau bandă pe o distanță de aproximativ 25 m înainte de CO și până la aproximativ 25 m după linia de Start, pe ambele părți ale drumului sau doar pe o parte, în funcție de configurația zonei.

În zona Startului, după linia de start, trebuie amenajat obligatoriu spațiu pentru staționarea dispozitivelor de intervenție, în următoarea ordine:

1. MIV (dacă există în dispozitiv);
2. Ambulanță;
3. Autospecială de descarcerare și stingere incendii;
4. Autospecială de tractare și recuperare.

Notă: Amplasarea autospecialii de tractare și recuperare nu este condiționată strict de poziționarea după linia de start. În cazul în care spațiul nu permite, aceasta poate fi amplasată înainte de start sau în zona Postului de Control Orar (CO), cu condiția să nu blocheze traseul sau desfășurarea activității.

14.13.4.3. Amenajarea Zonei de Încălzire a Anvelopelor

Pentru Shakedown și Probele Speciale unde sunt prevăzute Zone de Încălzire a Anvelopelor (ZÎA), este obligatorie, acolo unde configurația terenului o permite, montarea de plasă sau bandă dublă și montarea de panouri „INTERZIS SPECTATORI” pe toată lungimea zonei, pe ambele părți ale drumului.

14.13.4.4. Securizarea tuturor căilor de acces

Organizatorul va securiza toate căile de acces care intersectează traseul, utilizând bandă de delimitare, după cum urmează:

- **Bandă simplă (un singur rând):** Pentru drumuri secundare necirculate sau rar circulate, poteci, cărări, drumuri pietonale, curți, ieșiri din garaje;
- **Bandă dublă (două rânduri):** Pentru drumuri principale, intersecții și drumuri intens circulate.

14.13.4.5. Amenajarea zonelor pentru spectatori

Accesul spectatorilor este permis exclusiv în zonele organizate pentru spectatori. Aceste zone trebuie să fie sigure, delimitate fizic cu bandă sau plasă și semnalizate cu panouri „ZONĂ SPECTATORI”.

Se recomandă amenajarea acestor zone având facilități corespunzătoare (locuri de parcare, puncte de colectare a deșeurilor, toalete ecologice și/sau puncte de comercializare produse alimentare și nealimentare - exclus băuturi alcoolice).

Zonele dedicate spectatorilor vor fi detaliate într-un document recomandat pentru fiecare organizator, denumit Ghidul Spectatorului (distribuit online și / sau fizic), care va conține locațiile explicite și instrucțiuni de siguranță.

Suplimentar, organizatorul are obligația de a informa publicul (prin flyere distribuite fizic și / sau digital în mediul online) cu privire la regula: „**Unde nu e bandă, e interzis spectatorilor**”. Prezența benzii de delimitare la căile de acces definite la Art. 14.13.4.4 are strict rolul de a bloca accesul pe Proba Specială și nu conferă

automat permisiunea de a staționa. Spectatorii pot staționa în dreptul intersecțiilor doar dacă zona respectivă este marcată explicit cu panouri „ZONĂ SPECTATORI” amplasate într-o poziție sigură.

Pentru o vizualizare clară a zonelor destinate publicului, acolo unde nu se utilizează plasă de delimitare, se recomandă utilizarea benzilor de culoare verde.

14.13.4.6. Amenajarea zonelor interzise spectatorilor

Accesul spectatorilor este strict interzis în orice alte locații de pe Shakedown și / sau Probele Speciale, în afara zonelor organizate menționate la Art. 14.13.4.5.

În zonele considerate periculoase se vor monta panouri „INTERZIS SPECTATORI”.

În zonele considerate foarte periculoase, se va utiliza suplimentar delimitarea cu bandă tip „spider” pentru a bloca fizic accesul.

Pentru o vizualizare clară a zonelor interzise, se recomandă utilizarea benzilor de culoare roșie.

14.13.4.7. Montarea Anti Cut-urilor

Se montează dispozitivele Anti-Cut în cazul în care nu au fost montate odată cu pregătirea Shakedown-ului și Probelor Speciale pentru recunoașteri. Anti Cut-urile trebuie să respecte Art. 9.8.4 din Regulamentul Sportiv CNR.

14.13.4.8. Amplasarea șicanelor și devierilor

Pe Shakedown și pe Probele Speciale unde sunt prevăzute șicane, se amplasează elementele fizice ale acestora. Șicanele trebuie să respecte Art. 9.8.4 din Regulamentul Sportiv CNR. Pe fiecare element al șicanei se va monta un panou „Viraj periculos”.

Pe Shakedown și pe Probele Speciale unde sunt prevăzute devieri, se amplasează elementele fizice ale acestora conform configurației specificate în Planul de Securitate și conform Road Book-ului.

După poziționarea elementelor șicanei și / sau ale devierilor, este obligatorie marcarea cu vopsea a conturului bazei fiecărui element (acolo unde suprafața de rulare permite), pentru a crea o referință vizuală clară (martor) necesară penalizării în cazul deplasării elementelor de către echipaje.

14.13.4.9. Amenajarea Zonei de Control de la Sosire

În Zona de Control de la Sosire, organizatorul va asigura securizarea perimetrului de lucru al oficialilor (Posturile Sosire și Stop).

Acolo unde configurația terenului o permite, se recomandă delimitarea cu plasă sau bandă pe o distanță de aproximativ 25 m înainte de linia de Sosire și până la aproximativ 25 m după punctul de Stop, pe ambele părți ale drumului sau doar pe o parte, în funcție de configurația zonei.

14.13.4.10. Montarea panourilor de presemnalizare pentru Stop

Pentru a avertiza echipajele asupra apropierii de punctul de Stop, organizatorul va monta panouri regressive după linia de Sosire, astfel:

- 300 m înainte de Stop: Panou cu 3 linii transversale;
- 200 m înainte de Stop: Panou cu 2 linii transversale;
- 100 m înainte de Stop: Panou cu 1 linie transversală.

În cazul în care distanța dintre Sosire și Stop este mai mică de 300 m, se vor utiliza doar panourile corespunzătoare distanței disponibile (200 m și / sau 100 m, în funcție de caz).

14.14. Amenajarea finală a Probei Super Speciale

14.14.1. Termenul limită obligatoriu pentru finalizarea amenajării finale a Probei Super Speciale este cu o oră și jumătate înainte de ora de start.

14.14.2. Amenajarea finală trebuie să reflecte fidel Planul de Securitate avizat. Orice element specificat în Planul de Securitate trebuie să se regăsească exact în teren, și viceversa.

14.14.3. Toate elementele grafice, dimensiunile și detaliile de amplasare a panourilor sunt detaliate în Anexa 26 - Marcarea Probelor Speciale.

14.14.4. Amenajarea finală a Probei Super Speciale constă în următoarele activități:

14.14.4.1. Montarea corturilor

Organizatorul are obligația de a asigura câte un cort (min. 3x3 m) pentru posturile CO, Start și Stop. Pentru postul Sosire, asigurarea cortului este o recomandare. Dacă arbitrii din orice post refuză montarea cortului, acesta le va fi alocat dar nu va fi montat, organizatorul fiind exonerat de această obligație (cortul se va monta ulterior de către arbitri doar în caz de necesitate).

14.14.4.2. Amenajarea Zonei de Control de la Start

În Zona de Control de la Start, organizatorul va asigura securizarea perimetrului de lucru al oficialilor (Posturile CO și Start).

Se vor monta garduri metalice (sau plasă / bandă dublă, dacă configurația o permite) pe o distanță de aproximativ 25 m înainte de CO și până la aproximativ 50 m după linia de Start, pe ambele părți ale drumului sau doar pe o parte, în funcție de configurația zonei.

În zona Startului, după linia de start, trebuie amenajat obligatoriu spațiu pentru staționarea dispozitivelor de intervenție, în următoarea ordine:

1. Ambulanță;
2. Autospecială de descarcerare și stingere incendii;
3. Autospeciala de tractare și recuperare.

Notă: Amplasarea autospecialii de tractare și recuperare nu este condiționată strict de poziționarea după linia de start, putând fi amplasată înainte de start sau în zona Postului de Control Orar (CO), cu condiția să nu blocheze traseul sau desfășurarea activității.

14.14.4.3. Securizarea tuturor căilor de acces

Organizatorul va securiza toate căile de acces care intersectează traseul Probei Super Speciale, utilizând obligatoriu garduri metalice pentru a bloca accesul vehiculelor și al pietonilor.

14.14.4.4. Amenajarea zonelor pentru spectatori

Accesul spectatorilor este permis exclusiv în zonele organizate pentru spectatori. Aceste zone trebuie să fie sigure, delimitate fizic prin garduri metalice și semnalizate cu panouri „ZONĂ SPECTATORI”.

14.14.4.5. Amenajarea zonelor interzise spectatorilor

Accesul spectatorilor este strict interzis în orice alte locații de pe Proba Super Specială, în afara zonelor organizate menționate la Art. 14.14.4.4.

În zonele unde accesul este interzis, se vor monta panouri „INTERZIS SPECTATORI”.

În zonele considerate foarte periculoase accesul va fi restricționat fizic prin montarea de garduri metalice.

14.14.4.6. Montarea Anti Cut-urilor

Dacă au fost prevăzute și în cazul în care nu au fost montate odată cu pregătirea Probei Super Speciale pentru recunoașteri, se montează dispozitivele Anti-Cut. Dispozitivele utilizate trebuie să respecte Art. 9.8.4 din Regulamentul Sportiv CNR.

14.14.4.7. Amplasarea șicanelor și devierilor

Dacă sunt prevăzute șicane, se amplasează elementele fizice ale acestora. Șicanele trebuie să respecte Art. 9.8.4 din Regulamentul Sportiv CNR. Pe fiecare element al șicanei se va monta un panou „Viraj periculos”.

Dacă sunt prevăzute devieri, se amplasează elementele fizice ale acestora conform configurației specificate în Planul de Securitate și conform Road Book-ului.

După poziționarea elementelor șicanei și / sau ale devierilor, este obligatorie marcarea cu vopsea a conturului bazei fiecărui element, pentru a crea o referință vizuală clară (martor) necesară penalizării în cazul deplasării elementelor de către echipaje

14.14.4.8. Amenajarea Zonei de Control de la Sosire

În Zona de Control de la Sosire, organizatorul va asigura securizarea perimetrului de lucru al oficialilor (Posturile Sosire și Stop).

Se vor monta garduri metalice (sau plasă / bandă dublă, în funcție de configurație) pe o distanță de aproximativ 50 m înainte de linia de Sosire și până la aproximativ 50 m după punctul de Stop, pe ambele părți ale drumului sau doar pe o parte, în funcție de configurația zonei.

14.14.4.9. Montarea panourilor de presemnalizare pentru Stop

Pentru a avertiza echipajele asupra apropierii de punctul de Stop, organizatorul va monta panouri regressive după linia de Sosire, astfel:

- 300 m înainte de Stop: Panou cu 3 linii transversale;
- 200 m înainte de Stop: Panou cu 2 linii transversale;
- 100 m înainte de Stop: Panou cu 1 linie transversală.

În cazul în care distanța dintre Sosire și Stop este mai mică de 300 m, se vor utiliza doar panourile corespunzătoare distanței disponibile (200 m și / sau 100 m, în funcție de caz).

14.15. Amenajarea Parcului Închis

14.15.1. Se recomandă ca locația pentru Parcul Închis să fie una reprezentativă pentru localitatea gazdă a raliului.

14.15.2. Organizatorul poate stabili una sau mai multe locații pentru Parcul Închis. De exemplu, Parcul Închis de la finalul primei zile poate fi organizat într-o locație, iar Parcul Închis de la finalul raliului în altă locație.

14.15.3. În cazul în care Parcul Închis de la finalul raliului este organizat într-o locație distinctă, se recomandă ca acesta să fie amplasat în proximitatea zonei unde va avea loc Festivitatea de Premiere.

14.15.4. Este obligatoriu ca perimetrul Parcului Închis să fie delimitat integral, utilizând garduri metalice sau bandă dublă (două rânduri), astfel încât accesul publicului la automobilele de concurs să fie restricționat fizic.

14.15.5. Este obligatoriu ca Parcul Închis de la finalul primei zile să fie păzit prin prezență fizică sau prin monitorizare video permanentă.

Conform Art. 7.12.6, dacă zona nu beneficiază de supraveghere video permanentă, este obligatorie prezența a minim o persoană de ordine. Dacă zona este monitorizată video 24/7 și sistemul acoperă Parcul Închis în întregime, organizatorul poate justifica absența personalului de ordine.

14.16. Obligații media și branding

14.16.1. Toate aspectele privind activitatea media, producția foto / video, transmisiunile live și brandingul evenimentului trebuie să respecte integral specificațiile tehnice și grafice stipulate în Anexa 12 - Promovare Media.

14.16.2. Cu 24 de ore înainte de startul raliului, este obligatorie efectuarea unei inspecții și a unui test tehnic final, în prezența organizatorului, a Ofițerului Media și a prestatorilor de servicii. Această verificare constă în:

- Test de „intrare în direct”: Verificarea funcționalității echipamentelor, a sunetului și a conexiunii la internet pentru studioul live;
- Verificarea amplasării brandingului: Confirmarea poziționării corecte a bannerelor, steagurilor și a panourilor în cadru, astfel încât partenerii FRAS și ai organizatorului să beneficieze de vizibilitate maximă.

14.16.3. Organizatorul are obligația de a asigura amenajarea fizică și tehnică a studioului de transmisie în direct, care trebuie să includă obligatoriu:

- Un cort (min. 3x3 m), o masă, minim 2 scaune și panoul fundal conform cerințelor din Anexa 12;
- O sursă de curent electric (220V) stabilă și exclusivă pentru echipamentele media;
- O conexiune la internet prin cablu, dedicată și stabilă (viteza de upload recomandată: min. 20 Mbps).

14.17. Logistica și amplasarea FRAS One Truck

14.17.1. FRAS One Truck este un ansamblu rutier specializat format din camion și remorcă, utilizat de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru promovare și suport scenotehnic în desfășurarea evenimentelor.

14.17.2. Utilizarea FRAS One Truck este recomandată pentru Startul Festiv, Festivitatea de Premiere sau alte evenimente conexe, în măsura disponibilității acestuia. În cazul în care Federația Română de Automobilism Sportiv confirmă disponibilitatea și alocarea FRAS One Truck pentru etapă, organizatorul are obligația de a integra acest element în desfășurarea evenimentului.

14.17.3. În situația confirmării prezenței, organizatorul are obligația de a asigura condițiile tehnice și legale necesare accesului, amplasării și funcționării FRAS One Truck:

- **Acces și Autorizații:** Obținerea Permisului de Liberă Trecere (LT) și a autorizațiilor de acces pentru vehicule de mare tonaj și gabarit depășit în zonele de desfășurare a evenimentului (inclusiv în zone centrale / pietonale, dacă este cazul);
- **Spațiu:** O suprafață plană și dură (asfalt, beton, piatra cubică etc.), fără denivelări și suficient de mare (aprox. 30x30 m în poziție deschisă), care să permită manevrarea și calarea în siguranță a ansamblului;
- **Alimentare electrică:** Asigurarea conectării la o sursă de curent dedicată (trifazic / 32A), conform specificațiilor tehnice transmise de FRAS, situată în imediata proximitate a locului de amplasare. Costurile aferente consumului de energie electrică revin organizatorului;
- **Securitate:** Organizatorul este responsabil de paza și integritatea camionului pe toată perioada staționării acestuia în locațiile raliului (inclusiv pe timpul nopții).

14.17.4. Organizatorul are obligația de a asigura cazarea și plata conform Normelor Financiare FRAS pentru operatorul (șoferul) FRAS One Truck pe durata evenimentului, acesta fiind inclus în Statul de Plată al raliului.

15. ÎN TIMPUL DESFĂȘURĂRII RALIULUI

15.1. Verificarea dispozitivelor de securitate imediat după restricționarea circulației

15.1.1. Cu 1 oră și 30 de minute înaintea startului, automobilul „Organizator” definit la Art. 14.6.7.1 are obligația de a parcurge integral traseul raliului.

Se recomandă ca acest automobil să aibă capacitatea de a transporta suplimentar 1 - 2 persoane de ordine (conform Art. 7.12), pentru a putea suplini rapid eventualele lipsuri din dispozitivul de securitate.

15.1.2. Scopul principal este parcurgerea obligatorie a traseului pentru o ultimă verificare, asigurându-se că realitatea din teren respectă fidel Planul de Securitate. Verificarea vizează în mod specific:

- Poziționarea și amplasarea corectă a tuturor arbitrilor;
- Poziționarea și amplasarea dispozitivelor de securitate (autospeciale MIV - dacă există în dispozitiv, ambulanțe, autospeciale pentru stingerea incendiilor și descarcerare, autospeciale tractare etc.).

15.1.3. În cazul în care reprezentantul organizatorului identifică nereguli pe traseu (exemplu: bandă de delimitare ruptă sau lipsă, spectatori poziționați în zone nesigure, lipsă personal de ordine etc.), este obligatorie oprirea și remedierea imediată a problemelor constatate.

Echipajul își va continua deplasarea doar după ce situația a fost remediată.

În cazul în care echipajul nu poate gestiona situația punctual, acesta va comunica cu Directorul de Concurs pentru coordonarea rezolvării problemei sau va aștepta sosirea următoarelor automobile din Caravana de Securitate pentru sprijin suplimentar.

15.1.4. În cazul în care materialele necesare arbitrilor nu au fost distribuite anterior, acestea vor fi predate obligatoriu posturilor respective de către acest echipaj.

15.1.5. Se recomandă ca organizatorul să aibă disponibil un echipaj suplimentar pregătit să intervină rapid pe oricare dintre Probele Speciale, la solicitarea Directorului de Concurs sau a Directorului de Organizare.

15.2. Comunicarea permanentă cu Comandamentul Raliului

15.2.1. Pe toată durata desfășurării raliului, Directorul Organizatoric sau Managerul Raliului are obligația de a menține o comunicare permanentă cu Directorul de Concurs.

15.2.2. Se recomandă prezența fizică a Directorului Organizatoric sau a Managerului Raliului în Comandamentul Raliului. În cazul în care unul dintre aceștia se află în alte locații pentru gestionarea aspectelor organizatorice, comunicarea se va realiza prioritar telefonic sau prin stație radio, aceștia având obligația de a fi disponibili în orice moment.

15.2.3. În situația apariției unor probleme neprevăzute legate de aspecte de organizare, aceștia au responsabilitatea de a interveni prompt și de a le soluționa, coordonându-se cu Directorul de Concurs.

16. FINALUL RALIULUI

16.1. Amenajarea Verificărilor Tehnice Finale

16.1.1. Este obligatoriu ca Verificările Tehnice Finale să aibă loc într-un service auto dedicat, dotat cu cel puțin un elevator.

16.1.2. Deplasarea automobilelor selectate, din Parcul Închis către locația de verificare, se va face obligatoriu sub escortă, utilizând automobilul și procedura definite la Art. 14.6.11.

16.1.3. Locația trebuie să asigure condiții optime de lucru (spațiu închis, iluminat corespunzător etc.).

16.2. Organizarea Sosirii Onorifice

16.2.1. Organizatorul are obligația de a organiza o Sosire Onorifică a raliului, astfel încât toate echipajele care au finalizat competiția să treacă prin acest punct festiv.

16.2.2. Se recomandă ca Sosirea Onorifică să fie amplasată înainte sau imediat după intrarea în Parcul Închis final al raliului. De asemenea, Sosirea Onorifică poate fi organizată și pe un sector de legătură anterior Parcului Închis (ex: în centrul localității gazdă, într-o zonă pietonală, la un centru comercial partener etc.).

16.2.3. Pentru organizarea Sosirii Onorifice este obligatorie amplasarea Portalului de Sosire, personalizat cu elementele grafice ale raliului și ale partenerilor, conform Anexei 12 - Promovare Media.

16.2.4. Amenajarea unei **rampe de sosire** nu este obligatorie, însă este **ferm recomandată**. Utilizarea rampei oferă o vizibilitate superioară echipajelor și partenerilor pentru materialele foto / video și contribuie la imaginea profesionistă a evenimentului.

16.2.5. În funcție de amplasarea Sosirii Onorifice, procedura se desfășoară astfel: înainte / după pontarea la ultimul Control Orar sau în timpul parcurgerii sectorului de legătură, fiecare echipaj va opri automobilul de concurs pe rampa de sosire (dacă există) și sub portalul de sosire. Membrii echipajului vor coborî din automobil pentru câteva momente, în vederea realizării fotografiilor oficiale.

16.3. Organizarea Festivității de Premiere

16.3.1. Se recomandă ca locația pentru Festivitatea de Premiere să fie una reprezentativă pentru localitatea gazdă a raliului. De asemenea, sunt acceptate și locații alternative partenere (ex: centre comerciale, zone de evenimente etc.).

16.3.2. Pentru organizarea Festivității de Premiere, sunt obligatorii următoarele elemente și dotări:

- **Scenă:** Se poate utiliza scena din dotarea FRAS One Truck sau o scenă distinctă;
- **Sistem de sonorizare:** Adekvat spațiului, capabil să asigure o bună audibilitate pentru public;
- **Panou fundal:** Poate fi fizic (banner, panou rigid) sau digital (ecran LED), asigurând vizibilitatea partenerilor, conform Anexei 12 - Promovare Media;
- **Prezentator (Crainic):** O persoană (sau mai multe) care să modereze și să prezinte Festivitatea de Premiere;
- **Podium în stil olimpic:** Amplasat pe scena din dotarea FRAS One Truck sau pe scena distinctă. Se amplasează având locul 1 la mijloc, locul 2 în stânga locului 1 și locul 3 în dreapta locului 1 (privind podiumul din față);
- **Cupe:** Achiziționate și dimensionate conform Art. 12.8. Cupele pentru Cupele Mono Marcă sunt puse la dispoziția organizatorului de către promotorul fiecărei Cupe în parte;
- **Vin spumant:** Asigurat prin parteneriatul cu Cricova, conform Art. 12.9.

16.3.3. Festivitatea de Premiere va începe imediat după intrarea ultimului echipaj în Parcul Închis final al raliului. Aceasta se va desfășura pe baza Clasamentelor Provizorii, întocmite după ce ultimul echipaj a încheiat ultima Probă Specială.

16.3.4. Procedura de decernare a premiilor:

- Pentru decernarea premiilor, organizatorul va invita reprezentanți ai autorităților locale, parteneri ai raliului și oficiali FRAS.
- Decernarea cupelor se face începând cu locul 3, apoi locul 2 și apoi locul 1.
- Înmânarea cupelor se face doar după ce toți sportivii sunt poziționați pe podium.
- Se acordă câte două cupe pentru fiecare echipaj premiat (una pentru pilot și una pentru co-pilot) și câte o cupă pentru fiecare echipă premiată.
- Se acordă câte o sticlă de vin spumant fiecărui sportiv premiat (cu excepția sportivilor minori) și câte o sticlă pentru fiecare echipă premiată.

16.3.5. Ordinea de premiere

Notă: În sensul prezentului articol, condiția privind numărul minim de echipaje înscrise se referă exclusiv la echipajele cu licență anuală și se consideră îndeplinită doar prin validarea acestora în urma Verificărilor Administrative și a Verificărilor Tehnice Inițiale.

Pentru toate clasamentele validate se premiază locurile 1, 2 și 3.

1. Clasament General CNR

Observație: Înaintea decernării cupelor, va fi intonat Imnul Național al României. Imediat după intonarea Imnului, echipajele de pe podium vor susține Conferința de Presă Finală, chiar pe podium, sesiune condusă și

moderată de către Ofițerul de Presă al raliului. După încheierea conferinței, se vor decerna cupele și sticlele de vin spumant, fiind permis momentul festiv tradițional al deschiderii vinului spumant.

2. **Clasament OPEN** - Se premiază doar dacă podiumul este diferit de General CNR. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
3. **Clasament Juniori** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
4. **Clasament FWD** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
5. **Clasament RWD** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
6. **Clasament Masters** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
7. **Clasament Debutanți** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
8. **Clasament Echipe** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 3 echipe. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
9. **Clasament General CNR/A sau CNR/M** (în funcție de caz)
10. **Clasament FWD CNR/A sau CNR/M** (în funcție de caz) - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
11. **Clasament Juniori CNR/A sau CNR/M** (în funcție de caz) - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
12. **Clasamente Clase CNR:** RO1, RO2, RO3, RO4, RO5, RO6, RO7, RO8, RO9 și RO10 (în această ordine) - Fiecare clasă se premiază doar dacă sunt înscrise minim 5 echipaje cu licență anuală în clasa respectivă. În caz contrar clasa nu se premiază.
13. **Clasamente Cupe Mono Marcă:** Peugeot 208 R2, Swift Cup, Clio Rally5 Challenge, Cupa Dacia (în această ordine).
14. **Clasament General CNRI** - Se premiază doar dacă sunt înscrise minim 3 echipaje cu licență anuală. În caz contrar acest clasament nu se premiază.
15. **Clasamente Categoriilor CNRI:** I1, I2 și I3 (în această ordine) - Fiecare categorie se premiază doar dacă sunt înscrise minim 3 echipaje cu licență anuală în categoria respectivă. În caz contrar categoria nu se premiază.
16. **Clasamente Clase CNRI:** 1, 2, 3, 4, 5 și HI (în această ordine) - Fiecare clasă se premiază doar dacă sunt înscrise minim 3 echipaje cu licență anuală în clasa respectivă. În caz contrar clasa nu se premiază.
17. **Clasamente Grupe CNDR:** 1.5, 2, 5 și Evo (în această ordine) - Fiecare grupă se premiază doar dacă sunt înscrise minim 3 echipaje cu licență anuală în grupa respectivă. În caz contrar grupa nu se premiază.

16.3.6. Dacă există Premii Speciale, acestea vor fi acordate intercalate cu lista de mai sus, conform Protocolului Festivității de Premiere.

16.3.7. Organizatorul are obligația de a respecta strict Protocolul Festivității de Premiere. Orice abatere, prin achiziționarea de cupe sau efectuarea de premieri pentru clase / categorii care nu îndeplinesc condiția de minim participanți, se sancționează de către Comisia de Raliuri cu **amendă de 5.000 RON**.

16.3.8. Echipajele care participă cu licență one event nu acumulează puncte și nu se premiază în cadrul Clasamentului General, al claselor sau categoriilor, ci figurează exclusiv în Clasamentul OPEN. Clasamentul OPEN se premiază doar dacă podiumul acestuia este diferit de podiumul Clasamentului General CNR al raliului.

16.3.9. Clasamentul Power Stage NU se premiază. Este strict interzisă acordarea de cupe, trofee, premii în obiecte sau orice alte distincții pentru această probă, sub nicio formă și în niciun cadru (Festivitate de Premiere și / sau alt moment al raliului).

16.3.10. Festivitatea de Premiere se va difuza obligatoriu în direct pe canalele de socializare ale Federației Române de Automobilism Sportiv și, după caz, va fi preluată pe canalele organizatorului.

16.4. Organizarea Conferinței de Presă Finală

16.4.1. Conferința de Presă Finală este parte integrantă a Festivității de Premiere. Aceasta se desfășoară pe scena festivității, imediat după intonarea Imnului Național și înaintea decernării trofeelor pentru Clasamentul General CNR, conform Art. 16.3.5.

16.4.2. Ofițerul de Presă al raliului se va alătura sportivilor pe podium și va modera această sesiune. Interviuurile se vor desfășura în următoarea ordine: se începe cu echipajul clasat pe locul 3, se continuă cu echipajul clasat pe locul 2 și se încheie cu echipajul câștigător, clasat pe locul 1.

16.4.3. Organizatorul are obligația de a asigura microfoane mobile funcționale (wireless), conectate la sistemul de sonorizare al Festivității de Premiere, astfel încât declarațiile sportivilor să fie auzite clar atât de publicul prezent, cât și pe transmisia în direct.

16.5. Ședința cu Observatorul FRAS

16.5.1. După încheierea raliului, este obligatorie organizarea unei ședințe de analiză pentru a evalua desfășurarea evenimentului și aspectele organizatorice întâmpinate. Scopul acestei ședințe este unul strict constructiv, de analiză obiectivă și îmbunătățire a activității, fără a avea un caracter acuzator sau punitiv.

16.5.2. La această ședință vor participa obligatoriu:

- Directorul de Organizare;
- Managerul Raliului;
- Observatorul FRAS;
- Delegatul Comisiei de Raliuri.

16.5.3. Momentul desfășurării ședinței se stabilește de comun acord între Organizator, Observatorul FRAS și Delegatul Comisiei de Raliuri.

