

## COMISIA DE COMPETIȚII

### DECIZIA nr. 2 / 19 aprilie 2022

În conformitate cu Statutul FRAS, art. 32.2, Comisia de Competiții FRAS s-a întrunit în zilele de marți, 12 și 19 aprilie, prin audioconferință, dar și pentru audieri în data de 14 aprilie, pentru:

- 1. A analiza competiția sportivă Raliul Maramureșului, contând ca etapa I din Campionatul Național de Raliuri Betano, desfășurată în perioada 9-10 aprilie 2022, în Baia Mare, județul Maramureș.**
- 2. A analiza prima etapă din Campionatul Național de Off Road, competiție desfășurată în perioada 7-10 aprilie 2022, în Sighișoara, județul Mureș.**
- 3. A reanaliza etapa a II-a din Campionatul Național de Anduranță, desfășurată în data de 3 aprilie, pe circuitul Transilvania Motor Ring, județul Mureș.**

1. a) Comisia de Competiții constată că, la prima etapă din Campionatul Național de Raliuri Betano, au fost validate 73 de echipaje (44 CNRB, 5 CNRVI, 24 CNR2B) și 3 echipe.

Comisia a luat act de faptul că mai mulți concurenți au ieșit în decor, iar două dintre echipaje (6 și 119) au fost implicate în accidente în urma cărora a fost necesară intervenția ambulanței și a echipajului de descarcerare.

b) Audiata telefonic, pilotul Bogdan Marișca a afirmat că, în urma impactului, copilotul Sebastian Itu și-a pierdut conștiența, șocul asupra mașinii de concurs fiind unul puternic, iar scaunul copilotului s-a mișcat spre interior cu tot cu suport. Pilotul echipajului nr. 6 a menționat că modulul SOS a cazut din locul în care era amplasat, iar imediat după accident ar fi acționat butonul SOS, însă nu știa dacă acesta mai funcționează și dacă alerta a fost primită în comandament.

Pilotul a adăugat că partea dreaptă a mașinii de concurs era destul de afectată și nu s-a mai gândit să afișeze panoul SOS în exterior sau să scoată triunghiul reflectorizant, dar își reproșează că nu i-a comunicat primului sosit la accident, echipajul nr. 4, să acționeze butonul SOS, așa cum este procedura standard. Pe numărul de urgență al raliului nu s-a primit niciun apel de la pilot.

Conform raportului coordonatorilor GPS, coliziunea a fost detectată la 15h:30m:09s, iar o secundă mai târziu alerta a fost primită în comandament. Modulul a înregistrat un eveniment "Type of crash 0 - accident ușor/oprire neprogramată", iar forța G (sub 4,5G) înregistrată în acest caz nu a fost suficientă pentru a cataloga evenimentul ca pe un accident major. 15 secunde mai târziu, la 15:30:25, butonul OK a fost apăsat de către echipaj, iar după 6 secunde a fost primit mesajul de către conducerea cursei. La ora 15:32:38 este primit singurul semnal SOS, de la echipajul de concurs nr. 5, a doua mașină ajunsă la locul accidentului.

La solicitarea Comisiei de Competiții a fost pusă la dispoziție și înregistrarea on-board din timpul PS5.

A fost audiat unul dintre coordonatorii GPS, Marina Marin, iar aceasta a explicat că butonul SOS poate fi acționat chiar dacă inițial este apăsat butonul OK, iar în

zona accidentului semnalul era suficient de puternic, iar conexiunea cu modulul GPS nu a fost întreruptă după impact. De altfel, toți cei ajunși ulterior la fața locului au putut fi contactați telefonic.

Reprezentantul Comisiei Tehnice, Sorin Iacob, a afirmat că a intrat în posesia unității GPS de pe mașina de concurs nr. 6 după accident, iar prima operațiune efectuată a fost un test prin care au fost verificate toate cele 8 funcții, dar nu s-a observat nicio eroare, unitatea fiind funcțională.

c) Audiata telefonic, pilotul echipajului 4, Adrian Teslovan, prima mașină care a ajuns la locul accidentului, a afirmat că unitatea GPS a scos un singur sunet scurt, ca și cum pe traseu ar fi fost semnalat un obstacol, dar nu a afișat pe display și distanța până la accident.

Pilotul a explicat că echipajul a fost "bulversat de situație" și nu a apăsător SOS, ci a plecat în căutarea unui arbitru care să anunțe accidentul pe canalul de securitate al probei, dar nu a oprit la doi arbitri intermediari amplasați pe traseu, după cum se vede pe înregistrarea on-board.

d) Echipajul 117, format din Botond Balasz și Iulian Marcus, a fost audiat în urma faptului că nu a oprit la accidentul grav în care a fost implicat echipajul 119. Pilotul Botond Balasz a prezentat înregistrarea on-board în care se aude sunetul de alertă al SOS-ului, dar copilotul nu acționează butonul OK, semn că a luat la cunoștință de existența unui accident pe traseu. Pilotul a afirmat că nu a fost apăsător niciun buton și că a încetinit, în speranța că vede accidentul, dar din cauza poziției în scaun nu a văzut mașina cu nr. 119, a remarcat capul de pod lovit, dar nu s-a gândit să oprească acolo.

Pe filmarea on-board furnizată se observă cum echipajul trece pe lângă zona accidentului (cu 77km/h conform GPS) și încetinește după acesta, fără să oprească și mergând mai departe.

e) Pilotul echipajului nr. 264, Dorin Alexandrescu, a fost audiat telefonic referitor la incidentul produs pe PS2, în care a fost implicat. La ora 11:57:30 a fost detectată o coliziune de către unitatea GPS, iar mașina s-a repus în mișcare la ora 12:00:49. Conform declarațiilor pilotului, acesta a ieșit în decor, iar alarma GPS s-a declanșat, însă copilotul a apăsător butonul OK. Alarma a repornit

după ce câțiva spectatori i-au ajutat să revină pe traseu, iar atunci mașina a lovit un mal de pământ. Acesta nu a putut prezenta filmarea on-board, deoarece mașina nu este echipată cu o cameră video.

f) Echipajul 215, format din Andrei Pop și Mihai Pop, venit în spatele mașinii cu numărul de concurs 264, a primit alertă de accident cu aproape 300 de metri înainte, dar nu a apăsat butonul OK, așa cum prevede regulamentul, arătând că echipajul a luat la cunoștință alerta. Echipajul a observat ulterior că mașina ieșită în decor s-a repus în mișcare spre traseu, iar ei și-au continuat drumul, în timp ce alerta SOS a încetat.

g) Secretariatul FRAS a primit o adresă din partea Inspectoratului de Poliție al Județului Maramureș - Serviciul Rutier în care se menționa că 4 piloți au fost sancționați pentru diverse încălcări ale Codului Rutier. Astfel, Jakab Attila Laszlo a depășit limita legală pe drumurile publice cu 39km/h și nu avea asupra sa CI, permisul de conducere și certificatul de înmatriculare; Tatu Jean Nicolae Jr. a efectuat o “depășire interzisă” în urma căreia i-a fost suspendat carnetul de conducere pentru 60 de zile; Marișca Bogdan Paul nu avea asupra sa permisul de conducere și a “adoptat un comportament agresiv în conducerea vehiculului pe drumurile publice”, ceea ce a dus la suspendarea permisului pentru 30 de zile, iar lui Teslovan Adrian i-a fost suspendat permisul de conducere pentru 30 de zile pentru “comportament agresiv în conducerea vehiculului” și lipsa certificatului de înmatriculare.

Nu au fost înregistrate contestații.

2. Comisia de Competiții constată că, la prima etapă din Campionatul Național de Off Road, au fost validate 65 de echipaje (11 la clasa Extrem, 14 la Open, 10 la Standard A, 14 la Standard B, 7 la Open SSV, 9 la Challenge).

Nu au fost înregistrate contestații sau evenimente deosebite.

3. Comisia de Competiții constată că, la etapa a II-a din Campionatul Național de Anduranță, au fost validate 34 de echipaje.

Nu au fost înregistrate contestații sau evenimente deosebite.

## **Comisia de Competiții a decis:**

1. a) Anulează Buletinul nr. 7 al Directorului Sportiv prin care PS8 - Codru Butesii devine Power Stage după anularea PS9, întrucât nu a fost respectat Regulamentul cadru CNRB 2022, articolele 50.3 și 50.4. Astfel, nu se vor acorda punctele pentru "Power Stage".

Validează rezultatele etapei I din Campionatul Național de Raliuri Betano, după retragerea punctelor pentru proba Power Stage și solicită publicarea clasamentelor refăcute.

Ia la cunoștință faptul că mai multe Probe Speciale au fost anulate, fapt care a dus la scăderea numărului de kilometri de probe speciale sub 75% din totalul raliului, implicit la înjumătățirea punctelor acordate concurenților, conform regulamentului.

b) Amendarea cu 1.000 de euro (în lei, la cursul BNR al zilei) a pilotului Marișca Bogdan Paul pentru nerespectarea procedurilor în cazul unui incident pe o probă specială, prevăzute în Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Betano 2022 (art 53.3) și în Ghidul de utilizare GPS.

Sanctiunea este aplicată cu suspendarea amenzii, aceasta urmând să se activeze retroactiv în cazul repetării aceluiași abateri în decursul sezonului 2022 al CNRB.

c) Amendarea cu 1.000 de euro a echipajului nr. 4 Adrian Teslovan / Vajk Imre Cseh pentru nerespectarea procedurilor în cazul unui incident pe o probă specială, prevăzute în Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Betano 2022 (art 53.3) și în Ghidul de utilizare GPS și pentru că nu au oprit la două posturi ale arbitrilor intermediari, în drumul lor spre a semnaliza accidentul.

Sanctiunea este aplicată cu suspendarea amenzii, aceasta urmând să se activeze retroactiv în cazul repetării aceluiași abateri în decursul sezonului 2022 al CNRB.

d) Amendarea cu 500 de euro a echipajului nr. 117 Botond Balasz / Iulian Marcus deoarece nu a încetinit suficient după primirea alertei SOS, date fiind condițiile de vizibilitate redusă, nu a apăsat butonul OK și nu s-a oprit pentru a verifica amănunțit zona în care se afla echipajul 119, conform regulamentului CNRB 2022 și a Ghidului de utilizare GPS.

Sanctiunea este aplicată cu suspendarea amenzii, aceasta urmând să se activeze retroactiv în cazul repetării aceluiași abateri în decursul sezonului 2022 al CNRB.

e) Amendarea cu 500 de euro a echipajului nr. 264 Dorin Alexandrescu / Andrei Moțescu pentru că nu a apăsat butonul OK după declanșarea semnalului SOS, conform regulamentului CNRB 2022 și a Ghidului de utilizare GPS.

Sanctiunea este aplicată cu suspendarea amenzii, aceasta urmând să se activeze retroactiv în cazul repetării aceluiași abateri în decursul sezonului 2022 al CNRB.

f) Amendarea cu 100 de euro a echipajului nr. 215 Andrei Pop / Mihai Pop pentru că nu a apăsat butonul OK prin care lua la cunoștință alerta primită de la echipajul 264, conform regulamentului CNRB 2022 și a Ghidului de utilizare GPS.

Sanctiunea este aplicată cu suspendarea amenzii, aceasta urmând să se activeze retroactiv în cazul repetării aceluiași abateri în decursul sezonului 2022 al CNRB.

g) Amendarea cu câte 150 de euro (în lei, la cursul BNR al zilei) a piloților Jakab Attila Laszlo, Tatu Jean Nicolae Jr, Marișca Bogdan Paul și Adrian Teslovan pentru încălcări ale art. 34.3.1. din Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Betano 2022.

Comisia de Competiții a luat act de decizia luată de conducerea cursei de amplasare a mașinii de descarcerare înaintea postului START, deoarece

starea vremii și configurația traseului nu au permis amplasarea ei în zona specificată în Planul de Securitate, existând riscul ca aceasta să rămână blocată. Arbitrii din CO și Start au lăsat un culoar liber permanent în cazul în care mașina de descarcerare trebuia să intre pe probă. La validarea Planului de Securitate trebuie prevăzută o zonă special amenajată pentru autovehiculele de mare tonaj necesare la intervenții, fără a risca imobilizarea acestor din cauza condițiilor meteo.

Comisia de Competiții propune Comisiei Tehnice să analizeze posibilitatea de a amplasa unitatea GPS într-o zonă acoperită de unghiul de filmare al camerei on-board, dar și care să nu permită deplasarea sau deteriorarea ei în cazul unui impact, mai ales lateral.

Comisia de Competiții reamintește sportivilor că responsabilitatea instalării sistemului de monitorizare GPS pe mașina de concurs le revine exclusiv, iar de fixarea sigură a acestuia depind datele înregistrate, care pot alerta Comandamentul în cazul unui accident.

A fost audiat și președintele Comisiei Medicale din cadrul FRAS, domnul Florin Matei, care a prezentat modul de intervenție al echipajelor medicale, al medicilor de la Spitalul Județean Baia Mare, precum și procedurile care au urmat în zilele de după accidente. Astfel, copilotul echipajului 6, Sebastian Itu, a fost externat, fiind în afara oricărui pericol; pilotul echipajul 119, Cătălin Catana, a fost transferat cu elicopterul de la Baia Mare la Târgu Mureș unde a suferit o intervenție chirurgicală desfășurată cu succes, pentru acesta urmând o perioadă de recuperare; copilotul echipajului 119, Arnold Căițanu, a fost, de asemenea, transferat de la Baia Mare la Timișoara, unde va urma o perioadă de recuperare. Președintele Comisiei Medicale a fost în permanență alături de cei spitalizați și în contact cu medicii care i-au îngrijit. Comisia Medicală FRAS a transmis mulțumirile sale echipajelor SMURD și tuturor medicilor pentru profesionalism.

Comisia de Competiții recomandă susținerea unui briefing al Comisiei Medicale pentru echipajele FIV înaintea fiecărei curse, cu menționarea modului specific de intervenție pentru competițiile de automobilism sportiv. În plus, ar fi benefică realizarea unui material informativ tipărit în care să fie

descrie succint modul de intervenție în caz de accident. Materialul care va fi distribuit către echipajele FIV, Ambulanță, Pompieri/Descarcerare să cuprindă detalii despre specificitatea mașinilor de competiție, unde piloții poartă cască și HANS, iar roll-cage-ul este recomandat să fie tăiat în puncte specifice, în funcție de deformarea acestuia.

Transmite către Comisia de Raliuri NECESITATEA organizării de briefinguri cu echipajele înainte de fiecare cursă pentru a asigura însușirea procedurilor ce trebuie aplicate în caz de accident.

Votat cu 3 voturi “pentru”. Abținere de la vot: Florin Calangea - membru CCS la Raliul Maramureșului.

2. Validarea rezultatelor etapei I din Campionatul Național de Off Road.

Votat în unanimitate.

3. Validarea rezultatelor etapei a II-a din Campionatul Național de Anduranță.

Votat în unanimitate.

Decizia a fost luată în prezența celor 4 membri ai Comisiei de Competiții.

Cu termen de contestație în 48 de ore de la publicare.

Publicată miercuri, 20 aprilie 2022.

#### **Comisia de competiții:**

Tiberiu LUPȘA	.....
Florin CALANGEA	.....
Ștefan SARAGEA	.....
Petre ZARIOIU	.....