



COMISIA CENTRALĂ DE ARBITRI FRAS

# GHID INTRODUCȚIV ÎN ARBITRAJUL AUTOMOBILISTIC DIN ROMÂNIA





SPORTUL CU MOTOR (AUTOMOBILISMUL SPORTIV).....	3
CIRCUIT.....	3
RALIURI.....	4
OFF ROAD.....	5
VITEZĂ ÎN COASTĂ.....	5
INSTORIA PE SCURT A AUTOMOBILISTMULUI SPORTIV ÎN ROMÂNIA.....	5
FACTORII IMPLICAȚI ÎN ORGANIZAREA COMPETIȚIILOR AUTOMOBILISTICE.....	6
Organizatori.....	6
Sportivi.....	6
Arbitri.....	6
FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV.....	7
ORGANIZAREA ARBITRAJULUI.....	7
ROLUL ȘI FUNCȚIILE ARBITRILOR.....	8
ȚINUTA ȘI ECHIPAMENTUL ARBITRILOR.....	9
Echipamentul arbitrilor de traseu:.....	9
ÎNAINTE, ÎN TIMPUL ȘI DUPĂ CURSĂ.....	10
a) Preambul.....	10
b) În momentul delegării.....	10
c) Înainte de a pleca de acasă.....	10
d) Când ajungeți la locul desfășurării cursei.....	10
e) Postul.....	11
f) în post, înainte de începerea cursei.....	11
g) în timpul cursei.....	12
h) Comportament, ținută.....	12
j) După cursă.....	13
DICȚIONAR.....	13



## SPORTUL CU MOTOR (AUTOMOBILISMUL SPORTIV)

Istoria sportului cu motor a început odată cu invenția motoarelor. În principiu, ideea de la care a început automobilismul sportiv este cât se poate de simplă: să ajungi din punctul A în punctul B mai repede decât ceilalți! În mod inevitabil, cu trecerea timpului, regulile de desfășurare a competițiilor automobilistice s-au diversificat astfel ca în ziua de astăzi există o varietate de probe, fiecare cu propriile sale reguli.

În mare, competițiile automobilistice sunt împărțite în următoarele ramuri:

### **CIRCUIT**

Competițiile pe circuit sunt curse care se desfășoară pe un parcurs închis, care încep și se termină în același punct. Circuitele pot fi construite special pentru competiții automobilistice sau doar adaptate pentru acestea. Numărul de parcurgeri a circuitului, numărul de automobile, tipul de automobile și modalitatea de desfășurare diferă în regulamentul fiecărei competiții. Istoria competițiilor automobilistice pe circuit începe din 1896, dar primele circuite au fost de fapt hipodromuri adaptate pentru automobilism. În România istoria curselor pe circuit începe în perioada interbelică cu competiții stradale. Primele circuite permanente s-au construit mult mai târziu iar majoritatea lor au fost construite doar pentru karting. În acest moment, singurul circuit funcțional care îndeplinește normele pentru desfășurarea unor competiții de nivel înalt este Motorpark România, de la Adâncata. În 2018 este prevăzută inaugurarea, la Târgu Mureș a complexului Transilvania Motor Ring.

Subcategorii:

- Curse de tip Formula (formulae)– dedicate automobilelor de tip monopost, deschise. În funcție de caracteristicile automobilelor permise la start, din această categorie fac parte
  - o Formula 1
  - o Formula 2,3,4
  - o Formula E
  - o Formula GT (Gran Turismo)
  - o IndyCar
- Anduranță. În aceste competiții câștigătorul este declarat cel care parcurge cea mai mare distanță într-un anumit interval de timp – 6 ore, 1 zi...
- Curse de turisme, mașini de serie, de camioane...(ex. DTM)
- Karting. Karturile sunt autovehicule mici, cu patru roți, cu un cadru tubular și (de obicei) motorul montat în spate. În funcție de regulament, în concurs concurenții iau startul de pe loc sau din mișcare, câștigătorul fiind declarat cel care parcurge primul numărul de ture prevăzute în regulament.
- Autoslalom – concurenții iau startul pe rând, de la standuri, câștigătorul fiind desemnat



- cel care parcurge în cel mai scurt timp 2 ture de circuit cu start și sosire lansate.
- Slalom Paralel – se desfășoară pe un circuit compus din două trasee distincte, legate și întrepătrunse, cu o linie comună de start și de sosire. În fazele finale ale competiției câștigătorul este declarat învingătorul direct din fiecare pereche de participanți.
  - Time Attack – concurenții iau startul pe rând, de la standuri, câștigătorul fiind desemnat cel care parcurge în cel mai scurt timp 1 tur de circuit cu start și sosire lansate.
  - Rally Cross – desfășurate pe circuite preponderent de macadam. În fazele de calificare concurenții iau startul pe rând iar în funcție de timpii obținuți se formează grilele de start pentru concursul propriu-zis în care câștigă primul care trece linia de sosire.

## **RALIURI**

La începuturile sportului automobilistic raliurile erau competiții în care concurenții plecau dintr-un oraș și se terminau în altul, erau cronometrați pe întreaga distanță și câștigătorul era desemnat cel care realiza cel mai scurt timp. Cu trecerea timpului formatul raliurilor s-a schimbat, astfel că în ziua de astăzi raliurile sunt formate din porțiuni competitive - cronometrate – conectate între ele cu porțiuni necompetitive.

Porțiunile competitive ale raliurilor se numesc Probe Speciale, acolo echipajele merg cât mai repede posibil pentru a obține cel mai bun timp. Probele speciale se desfășoară pe drumuri închise circulației publice iar lungimea și numărul lor diferă în funcție de caracteristicile fiecărui raliu. Probele Speciale sunt legate între ele prin drumuri publice, numite sectoare de legătura, unde concurenții trebuie să respecte toate regulile de circulație. La finalul fiecărui grup de probe speciale echipajele vizitează parcul de service, adică locul unde mașinile pot fi reparate. Primul raliu din istorie s-a desfășurat în 1894, între Paris și Rouen, dar denumirea de raliu datează din 1911, de la primul Raliu Monte Carlo și a ajuns un termen utilizat pe scară largă doar la finalul anilor 20. În România, prima cursă automobilistică s-a desfășurat în 1904 pe traseul București – Giurgiu – București. În prezent, Campionatul Național de Raliuri este format din 7 raliuri, iar 3 dintre acestea sunt înscrise și în competiții internaționale.

Raliurile pot fi și ele împărțite în mai multe subcategorii

- Raliuri – raliurile “normale”, desfășurate pe drumuri de asfalt sau macadam, destinate autovehiculelor provenite din automobile de serie, dotate cu echipamente de siguranță specifice. Cele mai cunoscute campionate de raliuri sunt:
  - o Campionatul Mondial de Raliuri (WRC) (3 zile de concurs, 300-360 de km de probe speciale)
  - o Campionatul European de Raliuri (ERC) (2/3 zile de concurs, 200-250 de km de probe speciale)
  - o Campionatul Național de Raliuri (CNR) (2 zile de concurs, minim 120 de km de probe speciale)
- Raliuri Cross Country / Rally Raid. Față de raliurile obișnuite, raliurile Cross Country se desfășoară pe o perioadă cuprinsă între 2 și 21 de zile, lungimea totală a sectoarelor selective (așa se numesc porțiunile probele speciale în această disciplină) poate ajunge la 5000 de km iar lungimea unui singur probe (numită și sector selectiv) poate fi de



câteva sute de kilometri. În plus, aceste raliuri nu se desfășoară doar pe drumuri construite, de cele mai multe ori concurenții sunt obligați să traverseze zone montane, nisipuri, noroaie, să treacă râurile prin vad. Un rol extrem de important în cazul acestui tip de curse îl are navigația. Cel mai mediatizat Rally Raid din lume este, evident, Dakar-ul.

- Raliuri de regularitate. Spre deosebire de celelalte competiții automobilistice, în raliurile de regularitate câștigătorul nu este cel care realizează cel mai scurt timp. Fiecare “test de regularitate” trebuie parcurs o anumită viteză medie, câștigătorul fiind echipajul care se apropie cel mai mult de media impusă. În ultimii ani Retromobil Club România organizează și în țara noastră raliuri de regularitate, Sibiu Rally Challenge face parte din calendarul internațional.

## **OFF ROAD**

Acestate sunt concursuri automobilistice de orientare în teren accidentat, care constau în parcurgerea de către echipaje a unor secvențe de traseu și a unor probe superspeciale. Secvențele de traseu sunt identificate de către concurenți fie cu ajutorul carnetelor de traseu (Roadbook-uri), fie al trackurilor GPS, fie al reperelor GPS, iar probele superspeciale prin marcaje specifice. Roadbook-urile, trackurile GPS, sau reperatele GPS precum și toate marcajele sunt asigurate, furnizate și pregătite de către organizator. Clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați și a penalizărilor acumulate. Câștigă echipajul care a acumulat cele mai puține puncte de timp, penalizări, sau, după caz, cel mai scurt parcurs între reperatele de start și sosire.

## **VITEZĂ ÎN COASTĂ**

Concursurile de viteză în coastă constau în parcurgerea, de mai multe ori (mai multe manșe), a aceluiași segment de drum. După cum spune și numele, respectivul segment de drum trebuie să fie în urcare și câștigătorul este cel care reușește să parcurgă în cel mai scurt timp traseul de concurs. Viteza în coastă este una dintre cele mai vechi ramuri automobilistice, prima cursă s-a desfășurat în 1897 lângă Nice.

## **INSTORIA PE SCURT A AUTOMOBILISTMULUI SPORTIV ÎN ROMÂNIA**

În 1904 se înființează Automobil Clubul Român, club care organizează în data de 22 septembrie 1904 prima cursă auto din România: București – Giurgiu București. ACR-ul este primit în anul 1905 ca membru al Asociației Internaționale a Automobil Cluburilor Recunoscute de la Paris, devenită ulterior Federația Internațională a Automobilului (FIA). Prima cursă de viteză s-a desfășurat în data de 8 noiembrie 1906, în București. În continuare, sub egida ACR-ul s-au desfășurat competițiile automobilistice din perioada interbelică, cele de înainte de 1989 și până în 2004.

În anul 2004 situația se prezenta astfel: sportivii erau afiliați diverselor cluburi / asociații sportive, competițiile erau organizate de cluburile care activau pe plan local, dar întreaga



activitate a sportului cu motor era coordonată de FRAK (Federația Română de Automobilism și Karting). FRAK-ul, însă, chiar dacă avea titulatura de federație, nu era altceva decât un departament al ACR-ului. Cluburile sportive, nemulțumite de situație, au fondat în 2004 FRA – Federația Română de Automobilism. Crearea noii federații a fost contestată în instanță de ACR, dar în timp ce la București se judecau avocații FRA cu avocații ACR, la Cluj s-a înființat o nouă federație, actualul FRAS.

Începând cu anul 2005 majoritatea competițiilor automobilistice s-au desfășurat sub egida FRAS, dar situația nu este simplă. Conform legii sportului, FRAS este singura structură sportivă de interes național specializată pentru automobilismul sportiv dar ACR – ul este recunoscut de către FIA ca ASN - Autoritate Sportivă Națională. În aceste condiții, FRAS-ul poate organiza competiții naționale, poate elibera licențe naționale dar cele internaționale nu pot fi eliberate decât de către ACR.

## FACTORII IMPLICAȚI ÎN ORGANIZAREA COMPETIȚIILOR AUTOMOBILISTICE

Indiferent despre ce fel de competiție automobilistică este vorba, pentru ca aceasta să se poată desfășura este nevoie de 3 componente:

### **Organizatori.**

Nicio competiție nu poate avea loc fără ca cineva să se ocupe de organizarea ei. În cadrul federației, organizatorii sunt cluburile sportive, care prin membrii lor se implică în toate demersurile necesare pentru organizarea unei competiții, printre care fac parte:

- a. Obținerea licenței de organizare
- b. Obținerea avizelor de la toate instituțiile care au în administrare locațiile pe care se va desfășura competiția (primării, drumuri naționale/județene, ocoale silvice..)
- c. Asigurarea tuturor măsurilor de securitate necesare (planul de securitate care trebuie să prevadă toate măsurile care trebuie luate, asigurarea cu ambulanțe, pompieri, oameni de ordine...)
- d. Pregătirea facilităților de cazare pentru sportivii / arbitrii / invitații care vin din alte localități
- e. Realizarea documentației necesare pentru desfășurarea competiției

Detaliile se găsesc în secțiunea dedicată organizatorilor de pe [www.fras.ro](http://www.fras.ro)

### **Sportivi.**

Actorii principali ai tuturor competițiilor, sportivii sunt membrii ai cluburilor componente ale federației, iar pentru a putea participa la curse au nevoie de o licență care poate fi obținută de la FRAS în condiții care diferă pentru fiecare ramură sportivă.

Detaliile se găsesc în regulamentul de licențiere care poate fi găsit pe [www.fras.ro](http://www.fras.ro)

### **Arbitri.**

Indiferent dacă este vorba despre comisari tehnici, directori sportivi sau arbitrii de



traseu, aceștia sunt esențiali pentru securitatea și desfășurarea în condiții optime a sutelor de competiții sportive organizate în fiecare an

## FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

F.R.A.S. este singura structură sportivă de interes național, specializată pentru automobilismul sportiv. F.R.A.S. este o federație alcătuită din cluburile sportive care au sportul cu motor printre obiectele de activitate.

Organul suprem de conducere a F.R.A.S este adunarea generală care este alcătuită din totalitatea membrilor afiliați. De obicei, adunarea generală a F.R.A.S. este convocată odată pe an iar odată la 4 ani se desfășoară Adunarea Generală de alegeri F.R.A.S. Cele mai importante alegeri sunt cele pentru președintelui executiv, a celor doi vicepreședinți și a membrilor consiliului federal.

Consiliul Federal, care reprezintă federația între două adunări generale, este forul de conducere care asigură punerea în practică a planurilor și politicilor de activitate (aprobă norme, regulamente, calendare competiționale, numește și coordonează comisiile prin intermediul cărora gestionează activitatea sportivă, elaborează sistemul de legitimare, aprobă încheierea de acte juridice în numele federației...)

Între două ședințe ale C.F., activitatea curentă a F.R.A.S. este gestionată de Biroul Federal.

Un element extrem de important în funcționarea federației o constituie comisiile. Acestea se împart în două categorii:

- Comisii Federale – care au atribuții peste toate ramurile sportive – Comisia Centrală de Arbitri, Comisia Tehnică, Comisia de Securitate, Comisia de Disciplină, Comisia de Competiții, Comisia de Apel...
- Comisii Naționale, pe probe – comisia de Raliuri, comisia de Viteză pe Circuit, comisia de Viteză în Coastă, comisia de Karting...

Mai multe detalii despre structura, obiectivele și activitatea F.R.A.S. se găsesc pe site-ul federației, [www.fras.ro](http://www.fras.ro)

## ORGANIZAREA ARBITRAJULUI

Activitatea arbitrilor F.R.A.S. este Coordonată de Comisia Centrală de Arbitri (CCA). Conform statutului, *“elaborează sistemul de legitimare, examinare și licențiere a arbitrilor de automobilism, sistem prin care persoanele fizice dobândesc dreptul legal de a arbitra sau oficia în competițiile automobilistice desfășurate pe teritoriul României și de a face parte din Corpul național al arbitrilor de automobilism. Consiliul Federal al FRAS coordonează activitatea arbitrilor potrivit regulamentului de organizare și funcționare a Comisiei Centrale de Arbitri, autorizează înființarea Colegiilor Județene sau Regionale de Arbitri, evaluează activitatea acestora, autorizează și evaluează oficialii, comisarii sportivi, directorii sportivi, oficialii responsabili cu securitatea competițiilor comisarii tehnici, cronometrorii și toate celelalte categorii de personal specific activității automobilistice, organizează în colaborare cu CCA și Colegiile județene cursuri de formare și perfecționare la nivel național, examinează, promovează*



*sau retrogradează, delegă, selecționează sau premiază arbitrii, asigura acestora cai de apărare împotriva deciziilor prin care au fost nedreptățiți. Consiliul Federal numește Președintele Comisiei Centrale de Arbitri pe baza nominalizărilor făcute de Colegiile Județene prin vot. Președintele Comisiei Centrale de Arbitri poate fi revocat numai prin majoritatea de șase din totalul de nouă membri ai Consiliul Federal. Consiliul Federal validează componenta Comisiei Centrale de Arbitri propusă de Președintele acesteia pe baza consultării cu Colegiile Județene, sau prin vot, în conformitate cu procedurile specifice ale regulamentului CCA;”*

Arbitrii F.R.A.S. sunt organizați în colegii județene / municipale.

În anul 2018, cei aproape 300 de arbitri au fost organizați în 14 colegii de arbitri: Argeș, Arad, București, Brașov, Botoșani, Cluj, Caraș-Severin, Covasna, Gorj, Harghita, Iași, Maramureș, Sibiu și Timiș.

## ROLUL ȘI FUNCȚIILE ARBITRILOR

Arbitrii legitimați FRAS asigură funcții care acoperă cerințele tuturor ramurilor sportive.

Deoarece fiecare ramură sportivă are specificul ei, și arbitrajul într-o anumită ramură are nevoie de pregătire specifică. În funcție pregătire, arbitrilor pot fi delegați în diferite posturi, printre care:

- Comisari de traseu – cu steagul – la cursele pe circuit și la cele de viteză în coastă. În funcție de tipul competiției, numărul, tipul și regulile pentru afișarea steagurilor diferă.

- Arbitrii din punctele de control – la raliuri – notează trecerea concurenților prin diversele puncte de control stabilite în programul raliului.

- Arbitrii de standuri, grilă, pregrilă – la cursele pe circuit - mențin securitatea, disciplina și respectarea regulamentelor în zona de standuri / parc service și în zona liniei de start.

- Intermediarii Radio – la raliuri – făcând parte din sistemul de securitate prin intermediul căruia se supraveghează desfășurarea competiției, ei sunt “ochii” din teren ai directorului sportiv

- Cronometrori – la toate tipurile de competiții. Chiar dacă sistemele de măsurare (cu cronoprintere și fotocelule, cu cronometre manuale, cu transpondere...) în orice competiție automobilistică cel care contează este timpul, iar cei care îl măsoară sunt cronometrorii. În funcție de tipul competiției, modul și precizia de măsurare pot fi diferite, ceea ce duce și la specializări diferite ale cronometrorilor.

- Secretariat și centrul de calcul – la toate tipurile de competiții. Responsabilitățile lor încep înainte de începerea competiției, cu verificarea documentelor concurenților și pregătirea materialelor necesare directorului sportiv, continua pe tot parcursul desfășurării cursei prin redactarea și distribuirea documentelor directorului și a comisarilor sportivi și se termină după publicarea clasamentelor finale. Stăpânirea tuturor aspectelor specifice fiecărui tip de competiție este absolut necesară.

- Comisari tehnic – la toate tipurile de competiții. Fiecare competiție este guvernată de reguli clare privitoare la tipul și caracteristicile autovehiculelor care pot lua parte. Cei care verifică respectarea acestor reguli sunt comisarii tehnici. În funcție de tipul competiției, caracteristicile tehnice pot fi total diferite, ceea ce poate duce și la specializarea comisarilor tehnici (karturi, mașini, automobile istorice...).



- Responsabili cu securitatea – la toate tipurile de competiții. Securitatea înseamnă: securitatea concurenților, a arbitrilor și a spectatorilor. Orice competiție trebuie să fie supervizată de arbitri calificați în evaluarea riscurilor și capabili să ia măsurile cele mai potrivite pentru a înlătura eventualele pericole. Din nou, în funcție de tipul de cursa, este vorba și de specializare.
- Director sportiv – la toate tipurile de competiții. Directorul Sportiv este responsabil pentru desfășurarea și controlul unei competiții în conformitate cu Regulamentul, Programul și Permisul de Organizare. În plus, acționează ca primul organism judiciar sportiv, având puterea de a impune sancțiuni în conformitate cu regulamentele. Aici este vorba de și mai multă specializare, regulamentul de la cursele pe circuit diferă radical de cele de la raliuri.
- Comisar sportiv – la toate tipurile de competiții. Principalele atribuții ale comisarilor sportivi sunt de a supraveghea corectitudinea și siguranța desfășurării evenimentelor sportive. Comisarii sportivi acționează ca al doilea organism judiciar și sunt responsabili pentru audierea și judecarea contestațiilor concurenților și a apelurilor împotriva deciziilor altor oficiali. Ca și în cazul directorului sportiv, cunoașterea la perfecție a regulamentelor specifice duce la specializare.

## ȚINUTA ȘI ECHIPAMENTUL ARBITRILOR



În funcție de postul pe care îl ocupă, arbitrii de traseu vor purta veste / tunici de diverse culori și cu diverse însemne. Culorile și însemnele sunt stabilite în Regulamentul Particular al fiecărei competiții.

### ***Echipamentul arbitrilor de traseu:***

- Șapca
- Fluier
- Mănuși rezistente la căldură (mai ales pentru circuit, este posibil să fie nevoie să evacuați de pe traseu piese fierbinți!)
- Foarfecă
- Cronometru
- Clipboard
- Pix
- Capsator
- Încălțăminte adecvată
- Lanternă (probele de noapte)



- Ochelari de soare
- Licența de arbitru
- Ecuson
- Un sac cu haine adaptate diverselor condiții atmosferice
- Masa, scaun, umbrela
- Mâncare și apa / suc

**EVITAȚI ÎMBRĂCĂMINTEA SINTETICĂ ȘI CEA DE CULORI APROPIATE DE CELE ALE FANIOANELOR!!!**

## ÎNAINTE, ÎN TIMPUL ȘI DUPĂ CURSĂ

### **a) Preambul**

Arbitrii de traseu sunt elemente primordiale pentru verificarea și asigurarea securității pe traseul unui raliu. Ceea ce înseamnă că trebuie să fie competenți, să aibă experiență, sânge rece și reflexe rapide. Indiferent de postul pe care îl ocupa, trebuie să fie capabili de hotărâri rapide. Trebuie să asigure securitatea concurenților, să supravegheze respectarea strictă a regulamentelor și să raporteze imediat către Directorul Sportiv toate evenimentele care apar pe traseul de concurs sau lângă acesta. Arbitrii cu experiență vor contribui la formarea arbitrilor stagiari, le vor împărtăși acestora din experiența lor. Șefii de post sunt singurele persoane autorizate să ia decizii sportive sau referitoare la securitate în zona postului lor și nu răspund decât în fața conducerii cursei. **Sunt direct subordonați Directorului sportiv.**

### **b) În momentul delegării**

- Trebuie să aflați condițiile participării și să acceptați sau nu delegarea.
- Odată ce ați acceptat respectivele condiții, nu le mai puteți contesta.
- Trebuie să informați rapid persoana care v-a propus delegarea despre intenția voastră.

### **c) Înainte de a pleca de acasă**

- Trebuie să vă respectați angajamentele (astfel veți rămâne credibil).
- Veți pleca de acasă suficient de repede pentru a ajunge în timp util, dar conduceți prudent și respectați limitele de viteză (punctele se acumulează repede!)
- Anunțați, imediat și obligatoriu, șeful de colegiu sau șeful arbitrilor și directorul sportiv, dacă un eveniment neprevăzut vă împiedică să ajungeți sau dacă întârziți.
- Trebuie, ca un bun arbitru, să vă asigurați că v-ați pus în bagaje tot ce vă trebuie: haine care să vă permită să faceți față oricăror condiții atmosferice, panouri, cronometru, fluier, clipboard și pix...

### **d) Când ajungeți la locul desfășurării cursei**

- Respectați ora de convocare.

- Participați la ședința cu arbitrii.
- Preluați dosarele de post, vă interesați despre poziționarea exactă a acestuia, cereți informații suplimentare în cazul în care aveți neclarități.
- Luați la cunoștință despre eventualele particularități specifice postului în care veți arbitra.
- Aflați cum puteți intra în posesia materialelor necesare în postul vostru (panouri, stingătoare, măhuri...) în cazul în care acestea nu au fost duse direct la fața locului sau nu se afla deja în posesia voastră.
- Mergeți în post cu cel puțin o oră și un sfert înaintea primului concurent, înainte ca mașina cronometrului șef să ajungă acolo. Dacă ei ajung acolo înaintea voastră, toată cursa poate fi întârziată.
- În cazul în care pentru a ajunge la post trebuie să parcurgeți proba specială conduceți prudent, în sensul probei, respectând limitele de viteză deoarece traseul încă nu este închis circulației și vă puteți întâlni cu diverse mașini (localnici, spectatori, mașini ale organizatorului, arbitri etc)

### ***e) Postul***

#### **ESTE IMPERATIV SĂ CUNOAȘTEȚI REGULILE DE AMPLASARE A POSTULUI DUMNEAVOASTRĂ**

- Niciodată nu vă amplasați postul pe trasa mașinilor. Protecțiile (garduri, baloți...) sunt de multe ori iluzorii.
- Pe probele speciale, vehiculele personale trebuie să fie parcate cât mai departe de drum.

### ***f) în post, înainte de începerea cursei***

- Reputația voastră se construiește în funcție de comportament.
- Respectați amplasamentul postului stabilit de organizator (instrucțiunile primite, marcaje pe sol, panouri...) În cazul în care poziția este periculoasă sau nu poate fi bine observată de către concurenți, înainte de a vă deplasa consultați-vă cu șeful de traseu, sau șeful de probă, sau cu directorul sportiv, decizia este a lui
- Din motive evidente evitați să vă puneți mașina în poziții periculoase.
- Dacă trebuie să vă parcați mașina pe un teren privat, nu vă impuneți, cereți acordul proprietarului.
- Vă pregătiți și instalați echipamentul.
- Verificați zona postului – panouri spectatori, banda, etc...
- Dacă există, luați legătura cu personalul auxiliar (jandarmi, poliție, ambulanta...)
- Verificați comunicațiile (dacă este cazul, evident)
- În momentul în care postul este operațional, luați legătura cu șeful de probă sau cu directorul sportiv (valabil pentru intermediari, start, stop)
- Reglați-vă cronometrul după cel al cronometrului șef, iar în caz că nu aveți, **cereți** un cronometru de la acesta.
- Deschideți Procesul-Verbal din dosar și înainte de începerea cursei completați-l cu nume,

semnături, ora deschiderii postului, starea vremii... (la final o sa fiți presat de mașina de deschidere!!!)

- **Faceți poză cu amplasamentul postului.**

**NU UITAȚI NICIUN MOMENT CĂ SUNTEȚI VĂZUȚI DE PUBLIC, DE PRESĂ, CĂ PUTEȚI PRIMI VIZITA UNUI OBSERVATOR... ȘI SĂ FIȚI JUDECAȚI**

### ***g) în timpul cursei***

- Monitorizați toate evenimentele care au loc în raza voastră de acțiune.
- Notați în fișa de cronometraj toți concurenții, dar și mașinile oficiale (cu ora de trecere).
- În cazul în care este nevoie, interveniți la orice incident.
- Supravegheați spectatorii (să respecte zonele pentru public).
- În caz de abandon în zona postului vostru, recuperați carnetul de control al echipajului și comunicați către conducerea cursei atât numărul de concurs cât și motivul.
- Bineînțeles, comunicați orice eveniment către conducerea cursei.
- Dacă apar situații deosebite, care pot fi mai bine explicate printr-o poză, nu stați pe gânduri!

### ***h) Comportament, ținută***

- Nu pierdeți niciun moment din vedere că reputația voastră ca arbitrii se bazează pe seriozitatea comportamentului vostru.
- Trebuie să purtați vesta / tunica, din momentul trecerii mașinii cronometrorului șef și până trece mașina de deschidere. Chiar dacă vă enervează!
- Fluierul trebuie să fie tot timpul agățat la gât.
- Pentru a fi credibil în fața "audienței", nu trebuie să faceți poze, filme, nu postați pe rețelele de socializare.
- Telefonul mobil trebuie să fie tot timpul la îndemână, ca un mijloc alternativ de comunicație cu conducerea cursei. Evident că apelurile personale sunt interzise, până la trecerea mașinii de deschidere.
- Stingătoarele de incendiu (pe care le-ați verificat deja!) trebuie să fie la îndemână.
- În timpul trecerii mașinilor care premerg primul concurent trebuie să rămâneți într-o poziție vizibilă, ele au și rolul de a inspecta posturile.
- Trebuie să impuneți respect către toate persoanele din zonă, voluntari, fotografi...
- Nu fiți încruntat și nervos. Rezultatele cele mai bune se obțin cu zâmbetul pe buze. Ați venit la cursă pentru a face o activitate care vă place, nu să vă enervați pe voi și pe alții. Zâmbiți!
- Rămâneți tot timpul calm, stăpân pe situație.





### i) Spectatorii

- Nu lăsați spectatorii să se apropie de traseul de concurs sau să între în zona postului care este împrejmuită cu banda / garduri.
- Cereți-le în mod ferm să plece ...dar întotdeauna politicos
- Nu ezitați să apelați la jandarmi, polițiști
- Dacă estimați că există spectatori recalcitranți care sunt în poziții periculoase, preveniți conducerea cursei, aceasta va lua măsurile potrivite.
- Dacă organizatorul v-a dat broșuri, distribuiți-le către spectatori.
- Cu excepția situațiilor de urgență, traseul probelor speciale rămâne de obicei închis pe întreaga perioadă a cursei, dar este posibil ca între probe, cu acordul directorului sportiv să permiteți trecerea riveranilor, dar întotdeauna în sensul probei.

**NU UITAȚI NICIUN MOMENT CĂ SUNTEȚI VĂZUȚI DE PUBLIC, DE PRESĂ, CĂ PUTEȚI PRIMI VIZITA UNUI OBSERVATOR... ȘI SĂ FIȚI JUDECAȚI**

### j) După cursă

- Nu părăsiți poziția fără acordul directorului sportiv sau a șefului de probă.
- Completați în Procesul-Verbal toate incidentele care privesc organizarea:
  - Degradarea drumului, a zidurilor, a gardurilor...
  - Incidente cu riveranii
  - Materiale rupte sau stricate
- Predați dosarul către mașina de deschidere.
- Faceți un gest ecologic și nu lăsați în urma voastră hârtii, sticle, resturi de mâncare...
- Încercați să lăsați locul așa cum l-ați găsit.

## DICȚIONAR

A.S.N. :

Autoritatea sportivă națională, recunoscută de F.I.A., în domeniul automobilistic. În România această poziție este deținută de către A.C.R.

### **ANTRENAMENTE LIBERE [eng: FREE PRACTICE]:**

Sesiune pe parcursul căreia concurenții se antrenează traseul competiției fără ca performanțele realizate să fie luate în considerare pentru clasamente

### **BULETIN [eng: BULLETIN]:**

Document scris, care modifică sau completează Regulamentul Particular și face parte integrantă din acesta.

### **CALIFICĂRI [eng: QUALIFYING]:**



Sesiunea pe parcursul căreia concurenții se antrenează traseul competiției iar rezultate servesc la constituirea grilei/listei de start

**CIRCUIT [eng: CIRCUIT]:**

Parcurs închis, care conține ansamblul instalațiilor care îi fac parte, care începe și se termină în același punct, construit sau adaptate special pentru curse automobilistice. Un Circuit poate fi temporar, semi-permanent sau permanent, în funcție de caracterul instalațiilor sale și a disponibilității acestuia pentru competiții.

**CLASĂ [eng: CLASS]:**

Grupare de automobile determinată de cilindree sau de alte criterii

**COMUNICAT [eng: COMMUNICATION]:**

Document scris, oficial, de natura informativă, care poate fi emis de către Directorul Organizatoric, Directorul Sportiv sau de către Colegiul Comisarilor Sportivi.

**COMANDAMENT [eng: HQ=HEAD QUARTER]**

Locul din care se conduce raliul. Aici vor fi găsiți

- Comisarii Sportivi
- Directorul Sportiv
- Secretariatul

De multe ori, comandamentului i se spune “secretariat”

**CURSĂ DE ACCELERAȚIE [eng: DRAG RACE]:**

Concurs de accelerație între cel puțin două automobile

**DECIZIE [eng: DECISION]:**

Document emis de către Directorul Sportiv sau de către Colegiul Comisarilor Sportivi pentru a anunța concluziile în urma cercetărilor, audierilor sau investigațiilor.

**EXCLUDERE [eng: EXCLUSION]:**

Excluderea înseamnă că un concurent nu poate continua să participe la un concurs. Excluderea dintr-o competiție poate fi totală (pentru întreaga competiție), parțială (de exemplu, excluderea doar dintr-o mașină) sau mai multe concursuri în același campionat, la latitudinea comisarilor sportivi și poate fi impusă în timpul sau după competiție. Rezultatele sau timpii în persoanei excluse sunt anulate.

**LINIA DE SOSIRE [eng: FINISH LINE]:**

Linia de control final, cu sau fără cronometraj

**LINIE DE CONTROL [eng: CONTROL LINE]:**

Linia la trecerea căreia un automobil este cronometrat



**LINIE DE START [eng: START LINE]:**

Linia de control inițial, cu sau fără cronometraj

**F.I.A. :**

Federația Mondială a Automobilismului, instanța supremă a sportului auto

**PANOU DE AFIȘAJ [eng: NOTTICE BOARD]:**

Începând cu startul competiției, organizatorul va poștă pe panoul (panourile) de afișaj, toate documentele – liste de start, clasamente, buletine, decizii...Toate documentele afișate pe panoul de afișaj pot fi contestate de către concurenți, conform normelor Codului Sportiv Internațional.

**PARC ÎNCHIS [eng: PARC FERME]:**

Locație bine delimitată în care reparațiile sau asistența din exterior sunt strict interzise cu excepția cazurilor prevăzute în mod expres în regulamentul general sau în regulamentul particular.

**REGULAMENT [eng: REGULATION]:**

Regulamentul cadru conform căruia se desfășoară competițiile automobilistice. Regulamentele care sunt luate în considerare la competițiile din România sunt Regulamente FRAS și Regulamentele FIA

**PLAN DE SECURITATE [eng:SAFETY PLAN]**

Document oficial, emis de organizator, care conține:

- informațiile privind toate dispozitivele de securitate,
- locurile admise sau interzise pentru spectatori, media...
- toate informațiile necesare pentru ca persoanele implicate în securitatea competiției să poată lua decizia cea mai potrivită în cazul apariției unui incident sau accident.

**CONTROL DE TRECERE [eng: PASSAGE CONTROL]: (doar la raliuri)**

Locație precisă în care concurenții trebuie să oprească pentru ca arbitrii să ștampileze sau să semneze carnetul de control, fără a trece ora.

**CONTROL ORAR (CO) [eng: TIME CONTROL (TC)]: (doar la raliuri)**

Locație precisă în care concurenții trebuie să se oprească la ora lor ideală de pontare, pentru a-și viza carnetul de control.

Prevăzut în Road Book.

**NEUTRALIZARE [eng: NEUTRALISATION]: (doar la raliuri)**

Perioadă în care echipajele sunt oprite de către conducerea cursei, din diverse motive.

**MAȘINI DE ÎNCADRARE (doar la raliuri)**

Mașinile oficiale și ale organizatorului, care parcurg traseul înainte și după mașinile de competiție



Acestea sunt

- mașini de securitate

- **S3** = cronometrului șef [eng:TIMEKEEPER]

- Verifică amplasarea corectă a posturilor de arbitraj.
- Verifică personal legăturile radio între Start-Intermediari-Stop, Director Sportiv și îl anunța pe Șeful de Traseu asupra problemelor întâlnite.
- Comunică directorului sportiv primele informații de pe proba specială
- Va ajunge în postul vostru cu 1-1,5 ore înaintea primului concurent

- **S2** = șef traseu

- Verifică și remediază problemele de comunicații
- Verifică dispozitivul de securitate, arbitrii și intermediarii, blocarea drumurilor laterale
- Verifică amplasarea corectă a posturilor de arbitraj și dotarea acestora
- În mod normal, parcurge traseul cu 45 de minute înaintea primului concurent

- **S1** = șef securitate

- Verifică și validează traseul de concurs
- Comunică Directorului de Concurs că proba specială corespunde planului de securitate
- În mod normal, parcurge traseul cu 30 de minute înaintea primului concurent

- mașinile "zero" (vorlighteri).

Echipajele acestor mașini vor avea carnete de control și printre alte atribuții verifică respectarea procedurilor de pontare în posturile arbitrilor. Excepția o constituie postul Stop, unde nu se vor înscrie timpii realizați, arbitrii doar vor semna în carnet.

- **000**

- Face ultimele verificări la posturile de arbitraj și intermediare
- Face ultimele verificări de securitate
- De obicei, cu 15 minute înaintea primului concurent

- **00**

- Folosește sirenă și girofar
- Parcurge proba în condiții apropiate de cursă
- De obicei, cu 12 minute înaintea primului concurent

- **0**

- Folosește sirenă și girofar
- Parcurge proba în condiții apropiate de cursă
- De obicei, cu 9 minute înaintea primului concurent

- **mașina de deschidere [eng:SWEEPER]**

Parcurge traseul raliului după ultimul concurent. El va prelua dosarele posturilor voastre. Comunică Directorului sportiv situația abandonurilor, și în cazul în care probă se repetă comunică dacă este necesară scoaterea unei mașini abandonată.

**RECUNOAȘTERI [eng: RECONNAISSANCE / REECE]: (la raliuri)**

Singurele perioade de timp în care, după apariția Regulamentului Particular, prezența membrilor echipajelor pe probe este permisă.





Numărul de treceri la recunoașteri este limitat prin Regulamentul Particular.

Dacă nu se prevede altceva în Regulamentul Particular, parcurgerea în sens invers a probelor (exceptând cazul în care probă se face în ambele sensuri), întoarcerile, fracționarea probelor sunt interzise și accesul pe probe se va face obligatoriu prin start.

**REGROPARE [eng: REGROUP]: (doar la raliuri)**

Oprire, în regim de parc închis, delimitată de două controale orare, prevăzută de organizatori, și care are următoarele scopuri:

- reîntoarcerea la programul ideal al raliului în cazul apariției unor întârzieri;
  - regruparea (comasarea) echipajelor rămase în cursa în cazul în care există abandonuri.
- Perioada de staționare în parcul de regrupare poate varia de la un echipaj la altul.

**PARC DE SERVICE [eng: SERVICE PARK]: (doar la raliuri)**

Oprire, prevăzută în planul orar, în care este permisă asistența tehnică la automobilele de competiție.

Bine delimitată în Road Book.

**START PS [eng: SS START]:**

Locul din care concurenții pleacă în efectuarea parcurșului cronometrat.

Prevăzut în Road Book.

**SOSIRE PS (lansată) [eng: FLYING FINISH]:**

Post de cronometraj amplasat la finalul unei probe speciale unde concurenții nu se opresc.

Prevăzut în Road Book.

**STOP PS [eng: STOP POINT]:**

Punct de control amplasat după SOSIRE în care concurenții trebuie să se oprească pentru a-și viza carnetul de control și a afla timpul realizat pe proba specială.

**TIMP IMPUS (IDEAL) [eng: DUE TIME]: (doar la raliuri)**

Durată (în minute) impusă concurenților pentru a ajunge între:

- două controale orare succesive
- startul unei probe și controlul orar următor