

RAPORT de activitate al Consiliului Federal în perioada 1 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021

Membrii Consiliului Federal: Norris Măgeanu - Președinte, Cătălin Nicolaescu - Vicepreședinte, Daniel Ungur - Vicepreședinte, Ioan Badiu - Membru, Denis Manea - Membru, Justinian Pleșa - Membru, Constantin Fântână - Membru, Bogdan Mihăescu - Membru, Cristian Notaru - Secretar

Consiliul Federal al Federației Române de Automobilism Sportiv s-a întrunit în anul 2021 în 13 ședințe în care s-a analizat activitatea desfășurată pe parcursul sezonului competițional, precum și problemele apărute în timpul anului. Printre principalele teme de discuție și hotărâri s-au regăsit îmbunătățirea securității pentru toate disciplinele desfășurate sub autoritatea FRAS, organizarea cât mai bună a evenimentelor, precum și implementarea unor noi strategii de dezvoltare a motorsportului românesc.

Sezonul trecut s-a remarcat o revigorare a competițiilor, după ce organizatorii au fost mai puțin presați de restricțiile sanitare

Anul trecut au fost licențiați 1.790 sportivi la 175 de cluburi, acești concurând la peste 150 de evenimente.

RAPORTUL COMISIEI DE SECURITATE

Membrii comisiei: Cătălin Nicolaescu – Președinte, Ioan Badiu – Membru, Daniel Ungur – Membru, Romeo Dănilă – Membru, Justinian Pleșa – Membru, Horia Popescu – Membru, Denis Manea – Membru, Luigi Pîrșu – Membru, Costin Fântână – Membru, Velentin Nemțanu – Membru, Dan Nirișteanu – Membru, Bogdan Constantinescu - Membru, Bogdan Niculescu – Membru, Horațiu Anghel – Membru, Ciprian Stoica - Membru

Principalul scop al Comisiei de Securitate este de a asigura, prin implementarea regulamentelor și a strategiilor federației, o bună securitate pentru toți cei implicați în organizarea evenimentelor sportive ale FRAS.

Astfel, principalele reguli impuse de Comisia de Securitate sunt: inspecțiile preliminare, elaborarea planurilor de securitate, ședințele de informare CCS, cooperarea deplină cu autoritățile locale (IJP - Serv. Poliție Rutieră, ISU, IJ de Jandarmi, Firme de Pază, servicii medicale etc), obținerea tuturor avizelor impuse de legislația națională, familiarizarea și respectarea planurilor de desfășurare a concursurilor, impunerea tuturor măsurilor specifice în funcție de tipul de competiție pentru organizarea în condiții de securitate maximă față de spectatori, piloți și a tuturor persoanelor implicate, responsabilizarea pe sarcini a persoanelor desemnate să impună securitate în competiții, folosirea de mijloace adecvate – moderne, în vederea aplicării măsurilor.

În anul competițional 2021, Comisia de Securitate a fost reprezentată în competiții de mai multe persoane, printre care cele mai reprezentative au fost următoarele: Romeo Dănilă, Denis Manea, Dan Nirișteanu, Costin Fântână, Justinian Pleșa, Ioan Șomodean, Ioan Badiu, Daniel Ungur, Ciprian Stoica, Cătălin Cedric Ghigea, Luigi Pîrșu, Bogdan Constantinescu, Cătălin Nicolaescu.

Principalele criterii de monitorizare a securității, care au stat la baza competițiilor în timpul desfășurării acestora, au fost:

1. Aprobarea și eliberarea Permisului de Organizare conform cu Regulamentul de Securitate
2. Efectuarea inspecțiilor FRAS pentru avizarea competițiilor
3. Monitorizarea punctelor de comandă-competiții

4. Evaluarea mașinilor de Securitate cu toate dotările necesare
5. Colaborarea cu Poliția, Jandarmeria, ISU, Ambulanța, oamenii de ordine și voluntarii pe parcursul probelor speciale și, în special, în momente deosebite
6. Aprecieri asupra amenajării Starturilor și Stopurilor, Probelor Speciale și a securității acestora
7. Verificarea traseelor de concurs și a celorlalte locații conform Planurilor de Securitate.
8. Funcționarea comunicațiilor, a stațiilor și folosire de echipamente GPS
9. Aprecieri generală asupra întregului Plan de Securitate scriptic și faptic
10. Alte aprecieri privind competiția

Pentru sezonul competițional 2021, Comisia de Securitate a monitorizat activitatea Campionatelor Naționale ale FRAS, precum și alte competiții care au avut permis de organizare restricționat.

Principalele probleme și situații periculoase semnalate în competițiile organizate în sezonul 2021 au fost:

Campionatul Național de Off Road-Trofeul Dacii Liberi 2021

- Având în vedere evenimentul petrecut în data de 19.06.2021, în urma căruia sportivul Adrian Cernea și-a pierdut viața, în condiții meteorologice deosebite, prezentăm succesiunea evenimentelor din ziua respectivă:
- Startul competiției a început la ora 10:30 conform listei de start atașate.
- **Echipajul 303**, format din Adrian Cernea – pilot și Tache Alexandru – copilot, a luat startul la ora 10:48, fiind al patrulea echipaj din clasa Challenge. Startul a fost dat intercalat pe clase, din minut în minut, în ordinea: Challenge, Standard A, Standard B, Open, Open SSV și Extrem.
- Pe durata desfășurării competiției, mașinile concurenților au fost dotate cu sistem de balizare GPS: ST-901.
- Conform înregistrărilor din sistem, orele la care echipajele au trecut prin locul incidentului sunt următoarele:
- Echipaj 302 – trecere ora 13:55
- Echipaj 25 – trecere la ora 15:35
- **Echipaj 303** – a ajuns la râu la ora 15:51 – după câteva minute – semnalul balizei s-a oprit
- Echipaj 529 – a ajuns la ora 16:14 / ora 16:53 ieșire asfalt / ora 17:10 întoarcere / la ora 18:04 plecare
- Echipaj 524 – a ajuns la ora 16:53
- Echipaj 302 a revenit la ora 16:55 și a staționat până la ora 17:19
- Echipajele 414, 105 și 312 au ajuns în zona incidentului din direcție diferită (de pe partea opusă a râului, față de 302, 529 și 524).
- Concursul a fost oprit de către organizator la ora 16:45. Oprirea concursului a fost anunțată pe grupul de WhatsApp și în sistemul de comunicație radio al organizatorului.
- 16.45 – Organizatorul a anunțat oprirea concursului. Directorul de concurs se afla în traseu pentru a recupera echipajul 516.
- În urma investigațiilor s-a constatat că documentele necesare competiției au fost avizate conform regulamenelor FRAS, iar la locul desfășurării competiției se aflau toate autoritățile implicate și solicitate conform planului de securitate.

Raliul Sibiului 2021, PS4 – Rășinari

La Raliul Sibiului 2021, pe PS4 – Rășinari, mașina de securitate S1 a fost alertată de către Observatorul FRAS că pe probă se afla o mașină abandonată. Ajunși în zona menționată, Delegatul Securitate FRAS, împreună cu Șeful de Securitate au constatat pericolul și a comunicat Directorului de Concurs că mașina în cauză se afla cu toate roțile pe pista de concurs și în zonă se mergea cu viteză foarte mare (mai târziu, din informații, s-a aflat că Simone Tempestini a rulat cu aproximativ 160 km/h în zona menționată). Directorul de Concurs a dat liber la start.

S-a propus Consiliului Federal ca Directorii de Concurs să fie delegați și cu avizul Comisiei de Securitate. Demersul nu a fost acceptat de Consiliul Federal, motivându-se că se încalcă regulamentul CCA privind delegările oficialiilor la competiții.

Accident Raliul Iașului 2021

În data de 04.09.2021, la Raliului Iașului, echipajul numărul 8, format din pilotul Adrian Rășpopa și co-pilotul Cosmin Diacu, a suferit un accident major în cadrul probei speciale Hadâmbu (PS 2).

Raportul GPS a fost întocmit de către coordonatorii GPS Hadăr Oana și Părcălăboiu Irina.

Pe proba specială PS2 Hadâmbu, dispozitivul GPS de pe mașina de concurs nr. 8 a transmis către comandamentul cursei o alertă de accident pentru echipajul nr. 8 la ora **12:11:49**. Accidentul a avut loc la **12:10:05**. În urma accidentului a fost inițiat și un apel SOS de către echipajul nr. 3 care era următorul pe ordinea de start. Apelul SOS a fost inițiat la ora 12:14:20 și primit de către comandamentul la ora 12:14:22.

Diferența de timp între momentul producerii accidentului și a recepționării mesajului de accident este din cauza semnalului GPS slab. În imaginea de mai jos se poate observa puterea semnalului GPS este 3, ceea ce indica un semnal prost.

Dispozitivul GPS a înregistrat un impact cu o accelerație medie G-force = 10.72G. Forțele înregistrate în momentul impactului de către dispozitivul GPS sunt: X=4.24 G, Y= 7.16 G, Z=6.76 G, pe axa Y înregistrându-se cea mai mare forță, ceea ce demonstrează că impactul a fost puternic lateral.

În tabelul de mai jos se pot observa informațiile generale despre accident:

Information on accident	
Asset:	271
Time:	4.9.2021 12:10:00
Speed:	56km/h
G-force:	10.72g
	X = 4.24g
	Y = 7.16g
	Z = 6.76g

- Informații generale despre accident (sursa GPS)

Unde: Asset: numărul dispozitivului echipajului nr. 8

Time: data și ora accidentului

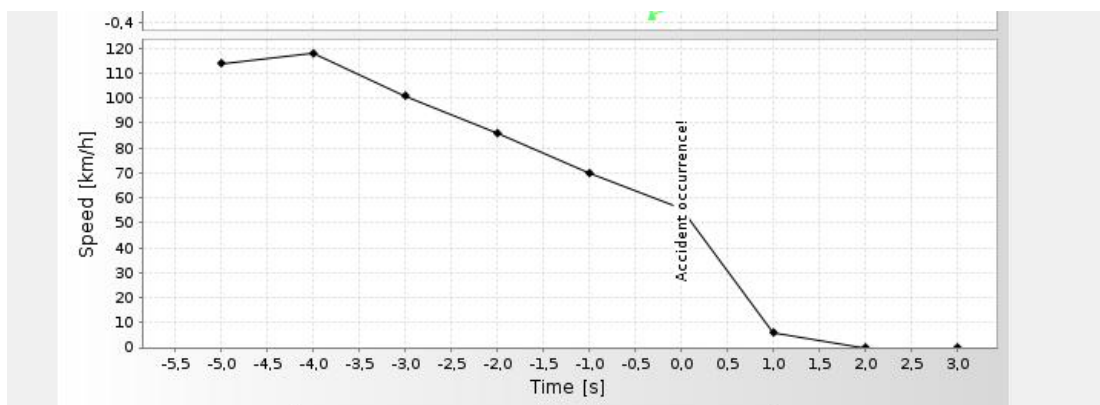
Speed: viteza la care a avut loc impactul

G-force: forța gravitațională înregistrată în timpul impactului de către echipaj.

Accidentul a avut loc între intermediarul nr. 12 și intermediarul 13, la 5,3 km de start, coordonatele locului accidentului fiind: 47.0218116, 27.49099.

Se observă că accidentul a avut loc în curbă și abia apoi a fost transmis accidentul (deci viteza la impact a fost mai mică în momentul notificării accidentului). Viteza de 56 km/h a fost înregistrată imediat după impact de GPS, iar viteza corectă în timpul impactului a fost în jur de 65 km/h.

Dacă mașina se afla în derapaj înaintea impactului, roțile se învârt mai rapid și astfel poate fi înregistrată în computerul de bord o viteză mai mare la impact.



- Graficul vitezei echipajului nr.8 înainte și după accident (sursa GPS)

Viteza maximă înregistrată în cele 5 secunde înainte de accident este de **120km/h**.(graficul vitezei autovehiculului pentru cinci secunde înainte de accident prezintă un maxim la secunda -4 de 120 km/h după care scade substanțial. Viteza maximă a fost atinsă la ~ 100 m înainte de locul accidentului)

În momentul producerii accidentului, următoarele echipaje care se aflau pe PS2 în proximitatea accidentului au fost: **3, 72**.

Echipajul nr. 3 s-a oprit la locul accidentului și a apelat SOS cu ajutorul dispozitivului GPS la ora 12:14:20. Echipajul nr. 3 a primit în mașină alerta de accident la 12:13:55 la o distanță de 446 m de locul accidentului.

Echipajul nr 72 a primit apelul SOS de la echipajul nr. 3 la ora 12:16:20 la o distanță de 749 m. Acesta a încetinit la locul accidentului și la următorul intermediar, apoi a parcurs proba până în stop.

Cu ocazia cercetării la locul accidentului nu s-au putut releva urme de frânare, întrucât suprafața de concurs a fost organizată pentru un raliu pe macadam. Cea mai probabilă informație privind viteza la impact rămâne cea înregistrată de la bordul automobilului prin sistemul de siguranță și monitorizare concurenți, aproximativ între 56 km/h și 65 km/h.

În momentul anterior frânării, autoturismul circula, conform datelor înregistrate pe GPS, cu o viteză de circa 120 km/h, viteză normală în condiții de concurs.

Autoturismul, din cauza vitezei de deplasare și a neadaptării vitezei la condițiile de drum, a fost proiectat, intrând în coliziune directă cu capul de pod de beton.

În momentul anterior accidentului, autoturismul circula cu circa 120 km/h, viteză sub limita normală din zona accidentului.

În momentul anterior accidentului, autoturismul a frânat până la viteza de impact. Dinamica producerii accidentului a fost detaliată în paragraful GPS. În ceea ce privește posibilitatea evitării accidentului, conducătorul autovehiculului era singurul care avea vreo posibilitate de evitare dacă adapta viteza de deplasare la condițiile de drum și aderență.

COMISIA DE EXPERTIZARE a constatat ca automobilul avariat a suferit o deformare pronunțată doar pe partea stângă, în zona portierei față, prag inferior stânga, identificându-se următoarele elemente:

- a- scaunul pilotului și suportii de scaun, a fost identificat rupt și cu o deformare, în partea stângă, cu aproximativ 35% din lățimea inițială, comparând lățimea interioară a scaunului din dreapta care era de 37 cm, cu lățimea scaunului din stânga care era de 24 cm.(scaun stânga rupt/spart)

b- rollcage-ul lateral stânga (in formă de X) fusese îndepărtat total prin procedura de descarcerare, acesta a fost găsit rupt în zona sudurilor din centru (în partea din fata a formei X).

c- pragul stâng, a fost identificat cu o pronunțată ruptură si deformare către interiorul mașinii.

d- ușa stânga față a fost identificată cu o pronunțată deformare.

e- În urma procedurilor de descarcerare s-a constatat că stâlpul central dintre uși, pe partea stângă, precum și elemente din rollcage de pe spate stânga au fost desprinse de pe automobil.

f- lovitura de impact prin deformare plastică a fost exercitată în partea lateral stânga înspre scaunul pilotului.

g- în afara deformărilor produse de accident, pe partea stângă, restul componentelor de pe automobil au fost identificate fără avarieri.

h- Cușca de securitate pentru piloți (rollcage) a fost identificată ca fiind corespunzătoare cu fișa de omologare internațională a FIA.

EXPERTIZA TEHNICĂ A ELEMENTELOR RIDICATE CA PROBE DIN STRUCTURA DE ROLLCAGE CARE A ECHIPAT AUTOMOBILUL SKODA FABIA VR5- INVESTIGAT

a- Expertiza a fost realizată la solicitarea Federației Române de Automobilism Sportiv în data de 04.10.2021, la Laboratorul de Determinări Fizico – Chimice din cadrul S.C. COMPONENTE AUTO S.A. cu sediul ROMÂNIA, Județul Argeș- Topoloveni, str. Maximilian Popovici, nr. 59.

b- Procedura de expertiză s-a realizat în baza CERTIFICATULUI DE INSPECȚIE NR. BA.402-15 / B-04.10.2021 și a BULETINULUI DE ANALIZĂ SPECTOMETRICĂ, folosind Metoda / Norma de încercare (Test method) STAS 11464-80, folosind echipament SPECTROLAMB (LAVMB08A).

c- În baza procedurii de expertiză realizate prin CERTIFICATULUI DE INSPECȚIE NR. BA.402-15 / B-04.10.2021 și a BULETINULUI DE ANALIZĂ SPECTOMETRICĂ, au reieșit următoarele aspecte

c.1. Analiza Chimică

	C	Si	Mn	P	S	Cr
Min	0.22	--	0.6	--	--	0.9
Mix	0.29	0.40	0.9	0.25	0.035	1.2
Proba1 material 25Cr Mo4	0.23	0.25	0.7	0.009	0.009	0.99

Concluzie – Materialul analizat a fost identificat ca fiind 25 Cr Mo4. Rezultatul este conform cu fișa de omologare FIA.

c.2. Duritate

Echipament utilizat (equipment used) – Durimetru universal 10/50

	HBW 2.5 62kg
Min	--
Max	--
Proba 1 material baza	233
Proba 2 zona influienta sudura	211

Concluzie – Materialul analizat în zona sudurilor de îmbinare în comparație cu materialul de bază diferă foarte puțin ca nivel de duritate. Cu siguranță procesul tehnologic de îmbinare a creat această diferență (dar și aici duritatea materialului se încadrează în valorile minime prescrise)

CONCLUZIA FINALĂ A RAPORTULUI

a – automobilul analizat corespunde din punct de vedere tehnic cu fișa de omologare internațională FIA., respectând toate normele de securitate, în vigoare, pentru care a fost fabricat. Acest fapt a reieșit ca urmare a probelor de laborator și a examinării atente a automobilului, coroborate cu fișa de omologare internațională, la secțiunile pentru securitate piloți.

b – accidentul produs a avariat foarte grav automobilul de competiție în zona central stânga, doar în partea inferioară, în dreptul sezutului scaunului pilotului, zonă neacoperită de rollcage, fapt care a dus la deformarea foarte accentuată a pragului, a portierei, deformare și rupere a țevilor de la rollcage, precum și a scaunului pilotului.

c – în urma studiului tehnic, cu privire la investigarea automobilului, reiese faptul că zona avariata în accident reprezintă o parte vulnerabilă în ceea ce privește partea de proiectare, construcție și omologare internațională a FIA.

Principala soluție fizică de a proteja echipajul în cazul unui accident este dispersarea energiei rezultate în urma accidentului. Această dispersare a energiei înseamnă în mare parte deformarea plastică a autovehiculului. Având în vedere dimensiunea autovehiculelor și poziționarea în spațiu a ocupanților, rezultă o distanță semnificativă între ocupanți și extremitățile autovehiculului doar pe direcția frontală, respectiv spre spatele mașinii. În lateralul ocupanților, dar și pe direcția verticală față de aceștia, spațiul de protecție de deformare este foarte limitat și lipsit de elemente de protecție în anumite zone.

Investigatori tehnici au fost: Dr.ing.ec. Tîrnovean Mircea Sorin – Expert tehnic, Autovehicule Circulație Rutieră; Ing. Nirișteanu Dan – Președinte al Comisiei de Slalom Paralel și Cătălin Nicolaescu - Președinte Comisie de Securitate.

Măsuri de securitate suplimentare propuse la etapele de raliu:

- De completat Comisia de Raliuri cu un pilot de top activ
- De parcurs probele speciale înainte cu minimum 2 săptămâni de către doi membri ai Comisiei de Raliuri (din care unul să fie pilotul activ) și directorul organizatoric pentru identificarea zonelor periculoase și să stabilească măsurile de protecție și securitate suplimentare care se impun.
- Se va avea în vedere în mod special următoarele aspecte care vor completa Caietul de sarcini al organizatorului:
 - o Zonele interzise pentru public (zonele respective vor fi marcate cu panouri specifice, cu bandă în X și cu om de ordine)
 - o Marcarea cu săgeți de sens a virajelor (panou dreptunghiular de 40/20 cu săgeți portocalii pe fond alb). În special a virajelor care urmează după un palier de viteză
 - o Scoaterea în evidență prin tăierea vegetației și marcarea cu spray (cu o culoare foarte vizibilă), amplasarea de Țăruși vopsiți și cu săgeată orientată în sus, de minim 1,2 m înaintea capetelor de pod
 - o Marcarea cu spray/vopsea a bolovanilor mari de pe marginea traseului sau a "capetelor de miel"
 - o Amplasarea de baloți sau cauciucuri suprapuse la minim 0,5 m înălțime în zonele considerate periculoase, la capetele de pod sau în alte locuri stabilite de către Comisia de Raliuri. Se stabilește exact poziția amplasării acestora
- La startul fiecărei Probe Speciale pe lângă dispozitivul clasic, Ambulanță cu medic, descarcerare, stingerea incendiilor, să fie prezent un echipaj FIV.

Caracteristici FIV:

- Autoturism de teren echipat cu anvelope care să facă față deplasării cu viteză în condiții de siguranță
- Stație radio mobilă și portabilă
- Sirenă și girofar
- Căști pentru toți membrii echipajului FIV
- Echipaj format din minim un paramedic, ideal 2, cu trusă (rucsac) specifică de intervenție, un șofer (bărbat) cu pregătire și experiență în descarcerare (personal activ de la ISU),
- Dotare medicală (va fi menționată în anexă)
- Dotare tehnică de descarcerare și stingerea incendiilor(va fi menționată în anexă)
- Ambulanțele și descarcerarea să fie echipate cu anvelope adecvate care să permită o deplasare corespunzătoare situației (pe macadam cu minim 50 km/h)
- Să se facă o simulare de intervenție pe o probă specială, cu FIV, ambulanța și descarcerarea. Timpul maxim de intervenție să fie de maximum 8 minute a FIV-ului și 10 minute al ambulanței și al descarcerării
- Organizatorul să preia riscurile de avariere a ambulanței și descarcerării survenite ca urmare a deplasării cu o viteză mai mare la intervenție
- Pe sectoarele considerate cu risc major INTERMEDIARII vor fi puși la aprox. 1 km distanță, chiar dacă pot folosi doar stații portabile, din lipsa spațiului de a parca mașina proprie
- Numărul trecerilor la recunoașteri să fie mărit la 3 pentru debutanți, juniori în primul an și pentru toate probele speciale noi
- Creșterea taxelor de înscriere, astfel ca organizatorii să aibă un buget mai mare pentru o securitate suplimentară pe PS
- Mărirea amenzilor pentru concurenți:
 - neapăsarea de "OK" în cazul în care NU este nevoie de intervenție medicală,
 - apăsarea nejustificat a "SOS"ului - în situația în care nu este nevoie de intervenție medicală,
 - pentru neafișarea panoului " OK" pentru următoarele 2 echipaje,
 - neamplasarea triumphiului
- Briefinguri-le cu piloți/copiloți se vor face de 2 ori pe an și obligatoriu la fiecare etapă pentru cei care se prezintă pentru prima dată la o etapă de raliu
- Introducerea de mini chestionare pentru sportivi, chestionare care vizează GPS-ul sau alte articole din regulament referitoare la securitatea concurenților și a spectatorilor
- Se vor reintroduce briefing-urile la fiecare etapă, cu prezență fizică a copiloților
- Obligatoriu fiecare etapă de raliu va avea două canale de securitate

Măsuri care vizează directorii de concurs și concurenții (vor fi discutate și eventual completate):

- Dacă se raportează sau se primește în comandament o alarmă de "CRASH" se va opri startul imediat. Tot dispozitivul de intervenție medicală va sta pregătit să intervină.
- Startul se va relua imediat ce se va primi confirmarea că **NU** este nevoie de intervenție medicală.
- Dacă într-un minut de la primirea alertei "CRASH" NU se primește OK-ul se trimite FIV-ul
- Dacă nu se primesc alte alerte sau informații despre incident se trimite doar **FIV-ul**, restul dispozitivului rămâne pe loc până la primirea de noi informații
- Descarcerarea și ambulanța se trimite obligatoriu la alertă "SOS" și/sau la informații primite telefonic de pe alte canale(jandarmi, spectatori) în care se solicită intervenție medicală
- Startul se va opri și în cazul în care un concurent se oprește pe PS și **NU** apasă **OK**. Oprirea poate fi voluntară, pană, defecțiune tehnică, etc. **Se așteaptă un minut**, dacă nu se primește nici o informație se trimite FIV-ul

ALTE MASURI PROPUSE DE COMISIEA DE SECURITATE

- Consiliul Federal a validat introducerea la disciplinele automobilistice care încă nu au acest tip de formular, a unei declarații pe proprie răspundere care va fi obligatorie pentru sportivi. Respectiva declarație se referă la acordul specific de prelucrarea a datelor personale de către

- organizatori și federație, precum și exonerarea organizatorului sau federației de la eventualele pagube sau injurii aduse persoanelor în timpul competițiilor, din culpa sportivilor.
- Consiliul Federal a aprobat cooptarea în cadrul Comisiei de Securitate a domnilor Cătălin Cedric Ghigea - organizator de competiții pe circuit, Ciprian Stoica - președinte Comisia Tehnică, Luigi Pîrșu – președinte Rally Raid și Bogdan Constantinescu – președinte Off Road.
 - Președintele Comisiei de Securitate a prezentat Consiliului Federal o propunere privind dotarea, în viitorul apropiat, a tuturor vehiculelor de competiție cu extincitoare cu declanșare electrică sau manuală. În urma consultărilor cu domnii Cătălin Cedric Ghigea, Willi Nicolae, Alex Mirea, Octavian Drăgan și Justinian Pleșa s-a decis obligativitatea introducerii sistemelor de stingere cu declanșare electrică sau manuală pe toate automobilele de competiție din cadrul federației începând cu 15 august 2021. De asemenea, toți piloții care concurează la disciplinele care se desfășoară pe circuit precum și cei din disciplinele rallycross și slalom paralel trebuie să aibă echipamentul de competiție complet ignifugat, conform standardelor FIA, inclusiv lenjeria specifică. Organizatorul poate refuza startul sau poate exclude un concurent în cazul în care acesta nu respectă normele de siguranță prezentate mai sus.
 - Pentru OFF-ROAD comunicare radio trecerea echipajelor prin CP-urile din traseu. De asemenea, stația CB a mașinii și antena aferentă va fi obligatorie pentru mașina de concurs, la fel ca și dispozitivul de tip snorkel pentru toate clasele. Extinctorul va fi fixat cu un sistem rapid de desfacere, iar fiecare mașină va fi dotată cu o fumigenă de semnalizare, care va fi folosită în caz de pericol. La clasele Open, Open SSV și Extrem: ușile vor fi fixate ferm, plasa sintetică în dreptul geamurilor pilot/copilot, iar stâlpii parbrizului vor fi dotați cu dispozitive de tăiere a centurilor sau a plaselor. De asemenea, domnii Ștefan Petcu și Ștefan Ivașcu au fost numiți observatori federali din partea Comisiei Naționale de Off Road. S-au stabilit noi măsuri de securitate care vor fi prevăzute în regulament și caietul de sarcini pentru competițiile de Off Road.
 - S-a impus obligatoriu respectarea normelor de securitate după cum urmează:
 - scaunele, centurile, protecțiile de pe rollbar și plasele de la geamuri, unde este cazul, trebuie să fie omologate;
 - mașina trebuie să fie prevăzută cu contact general declanșabil din interior și exterior, stingător de incendiu și elemente de remorcă omologate;
 - echipamentul pilotului, inclusiv HANS, trebuie să fie omologat; structura de rezistență a mașinii (rollcage) trebuie să corespundă normelor Anexei J FIA
 - automobilele și karturile angrenate în competițiile FRAS trebuie să fie în perfectă stare de funcționare pe toată durata de desfășurare a evenimentelor sportive.

RAPORTUL COMISIEI DE REGULAMENTE

Membrii comisiei: Rareș Florescu - Președinte, Remus Strian - Membru, Laurențiu Oros - Membru, Ciprian Burnar - Membru, George Pârcălăboiu - Membru

Activitate

În cursul anului 2021 Comisia de Regulamente

- A primit spre avizare și atunci când a fost cazul a formulat obiecții care au fost rezolvate pentru:
 - Regulamentul Campionatului Național de Raliuri 2021
 - Regulamentul Campionatului Național de Rally-2 2021
 - Regulamentul RES 2021
 - Regulamentul RallyCross 2021
 - Regulamentul Campionatului Național de Slalom Paralel 2019
 - Regulamentele particulare pentru
 - 9 etape CNRD
 - 5 etape CNVCD
 - 5 etape Slalom Paralel
 - 4 etape Super Rally

- A fost solicitată să-și dea avizul pentru primit pentru 2 probleme de interpretare a regulamentului CNRB 2021.

RAPORTUL COMISIEI CENTRALE DE ARBITRI

Membrii comisiei: Ioan Badiu - Președinte, Rareș Florescu - Membru, Florin Calangea - Membru, Ionuț Hadăr - Membru, Laurențiu Oros - Membru, Romeo Dănilă - Membru, Manuela Marinca - Secretar

Comisia Centrală de Arbitrii în anul 2021 a creat 6 departamente:

- Departamentul formare , evaluare și perfecționare
- Departamentul delegări
- Departamentul rapoarte arbitri
- Departamentul disciplinar
- Departamentul dotare , logistică , financiar
- Departamentul coordonare arbitri la nivel național

În cadrul **Departamentului formare, evaluare și perfecționare** s-au realizat:

- 7 cursuri on- line cu 497 de participanți
- 287 solicitări licențiere până la data evaluării
- 237 arbitrii s-au prezentat la evaluarea on-line
- procentul necesar de rezolvare a testelor pentru obținerea licenței a fost de 67%
- pe parcursul anului au fost emise un total de 358 de licențe din care 61 femei și 297 bărbați

Categoriile solicitate pe specialități de licențiere au fost:

- licențe pentru comisari tehnici 20 din care 11 comisari tehnici pentru raliu , coasta și super rally, 9 pentru circuit , drag racing , rally raid
- 53 licențe pentru Oficiali
- 16 licențe categoria A
- 37 licențe categoria B
- 87 licențe categoria C
- 25 licențe cronometratori
- 4 licențe onorifici
- 116 licențe stagiaari

Organizarea Colegiilor Județene de arbitri:

- Arbitrii Colegiului Covasna au fost coordonați de către Președintele Colegiului Brașov , Dl.Laurențiu Oros
- Colegiul Timiș și Colegiul Caraș-Severin s-au transformat într-un singur Colegiu , **Colegiul Banat** , coordonat de Dl.Romeo Dănilă
- Colegiul Gorj a fost pregătit și evaluat de Dl. Florin Calangea
- Colegiul Botoșani și Colegiul Iași au devenit de asemenea un singur colegiu , **Colegiul Moldova** , sub conducerea D-lui.Lucian Filip
- s-a înființat **Colegiul de arbitri pentru circuit Mureș.**

Departamentul delegări:

- În cadrul acestui departament au fost întocmite 29 decizii de delegare pentru competiții din care: 12 etape de raliu, 12 etape de viteză în coastă și 5 etape de super rally
- Numărul delegărilor a fost 1544, atât oficiali cât și arbitrii de traseu.

La nivel de CCA au fost coordonate peste 125 etape de campionat.

În mod direct au fost :

- 11 etape din Campionatul Național de Raliuri
- 9 etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă
- 5 etape din Campionatul Național de Super Rally
- 3 etape de Viteză în Coastă 2.

Departamentul formare evaluare și perfecționare și Departamentul coordonare la nivel național , au susținut :

- 10 briefing-uri on-line de raliu
- 5 briefing-uri on-line de viteză în coastă
- 2 briefing-uri în format fizic pentru viteză în coastă
- 1 briefing on-line viteză în coastă 2
- 1 briefing on-line super rally.

Departamentul disciplinar a înregistrat doua rapoarte de abatere.

La nivel de investiții au fost achiziționate 57 veste pentru partenerii media și 36 veste pentru arbitri.

Pe parcursul anului 2021 la nivel de **secretariat CCA** :

-au fost înregistrate **123 de documente**: rapoarte, decizii, comunicate, procese verbale, solicitări licențiere, borderouri, dispozitive arbitrii, state de plată cu documente anexe.

Obiective:

1. Activitatea on-line de pregătire și informare a arbitrilor trebuie să continue și în perioada desfășurării campionatelor.

Soluție : cursuri on-line și cursuri fizice

Responsabili : Rareș Florescu, Laurențiu Oros, Ioan Badiu

Termen de realizare : finalul campionatelor naționale 2022

2. Intensificarea colaborării între disciplinele sportive

Soluție : delegarea arbitrilor în cadrul competițiilor pe toate disciplinele sportive, cursuri de inițiere

Responsabili : Organizatori competiții, Președinții Colegiilor de Arbitri discipline sportive și reprezentanții CCA

Termen de realizare: calendar competițional 2022

3. Creșterea numărului de arbitri la nivel național , perfecționarea acestora pe specialități de arbitraj

Soluție: dublarea posturilor cu voluntari pe competiții

Responsabili : Președinții de Colegii Județene de Arbitri

Termen de realizare: Octombrie 2022

4. Creșterea calității competițiilor

Soluție : Colaborarea cu organizatorii de evenimente , urmărirea respectării caietului de sarcini în detaliu

Responsabili : organizatori de evenimente, membrii CCA

Termen de realizare: parcursul calendarului competițional 2022

5. Implementarea noutăților apărute în regulamentul FIA

Soluție: cursuri on-line, cursuri fizice, briefing-uri

Responsabili: membrii CCA , Președinți de Colegii Județene

Termen de realizare: 30 Martie 2022 cu extindere pe tot calendarul competițional 2022.

RAPORTUL COMISIEI DE COMPETIȚII

Membrii comisiei: Adrian Chiru - Președinte, Florin Calangea - Membru, Tiberiu Lupșa - Membru, Ștefan Saragea - Membru, Petre Zarioiu - Membru

1. Comisia de Competiții a primit, prin intermediul secretariatului FRAS, clasamentele finale întocmite de comisiile sportive.

Astfel au fost validate clasamentele finale conform tabelului:

Campionatul Național de Raliuri Betano	10 etape
Campionatul Național de Viteză în Coastă	8 etape
Campionatul Național de Super Rally	5 etape
Campionatul Național de Viteză în Coastă 2	8 etape
Campionatul Național de Vehicule Istorice pe Circuit	6 etape
Campionatul Național de Drift	5 etape
Campionatul Național de Karting Electric	5 etape
Campionatul Național de Time Attack	6 etape
Campionatul Național de Slalom Paralel	5 etape
Campionatul Național de Off Road	6 etape
Campionatul Național de Rally Raid	5 etape
Radical Romanian Cup	6 etape
Campionatul Național de Rallycross	7 etape
Campionatul Național de Drag Racing	3 etape
Campionatul Național Klausenburg Retro Racing	3 etape
Campionatul Național de Super Slalom	7 etape
Campionatul Național de Îndemânare Auto	7 etape
Campionatul Național de Anduranță	7 etape
Campionatul Național Women Rally	3 etape

2. Comisia de Competiții a emis, pe parcursul sezonului 2021, un număr de 31 de decizii, fiind analizate procesele verbale întocmite la fiecare etapă defășurată sub egida FRAS în campionatele de automobilism sportiv.

Cele mai multe ședințe s-au desfășurat, din cauza crizei sanitare, în sistem de audioconferință și videoconferință, dar și la sediul FRAS, atunci când a fost nevoie.

De asemenea, au fost analizate mai multe contestații depuse, conform regulamentelor, către Comisia de Competiții.

Comisia de Competiții readuce aminte de cele 2 cazuri grave soldate cu decesul a 2 concurenți pe probele de concurs, și solicita ferm Consiliului Federal analiza în detaliu a planurilor de securitate pentru fiecare cursă și recomandă neacordarea permisului de organizare în cazul în care condițiile maxime de securitate nu pot fi atinse.

Chiar dacă sezonul 2021 a fost unul dificil, în care competițiile oficiale s-au putut desfășura cu anumite dificultăți (context sanitar etc), cei mai mulți dintre organizatori și sportivi au respectat, pe deplin, regulamentele.

Totuși, există aspecte care pot fi îmbunătățite, și solicităm analizarea acestora și de către Consiliul Federal al FRAS:

- întrunirea în cel mult 7 zile a comisiilor de Disciplină sau Apel de la momentul convocării, deoarece distanța în timp dintre etape este tot mai mică;
- crearea unei secțiuni securizate pe site-ul oficial FRAS, de tip user și parola, dedicată exclusiv oficialilor, pentru o mai bună evidență a deciziilor directorului/CCS în privința echipajelor/concurenților;
- nevalidarea unei etape în cazul în care nu se prezintă la start cel puțin 10 concurenți;
- obligativitatea respectării de către toți organizatorii a standardului legat de procese verbale, decizii, buletine etc. În caz contrar, la prima abatere va fi emis un avertisment, apoi amendarea cu 100 de euro la fiecare abatere;

- în cazul producerii unui incident în care sunt implicați sportivi, spectatori etc, conducerea cursei să obțină declarații de la cei implicați, iar incidentul să fie menționat cu cât mai multe detalii în procesele verbale;
 - dosarul cursei să fie trimis către secretariatul FRAS până în prima zi de marți, ora 12:00, de după încheierea competiției. Organizatorul poate fi sancționat în cazul nerespectării termenului, iar întârzierea dosarului cu până la a doua zi de marți de după încheierea evenimentului poate duce la anularea etapei;
 - delegările arbitrilor/oficialilor să fie făcute doar prin intermediul Comisiei Centrale de Arbitri, cu respectarea formatului standard de dispozitiv;
 - existența unui Caiet de sarcini valabil pentru disciplinele în care nu există unul, în care să fie menționate condițiile minime pe care organizatorii trebuie să le asigure pentru buna desfășurare a etapei, atât pentru sportivi, dar și pentru oficialii cursei și arbitri.
- Stabilirea unei proceduri prin care se iau în considerare contestațiile adresate Comisiei de Competiții. De exemplu, în sezonul competițional 2021 au existat multiple contestații către Comisie, contestații care nu au fost prezentate prealabil la momentul evenimentului către CCS / Directorul de concurs.

RAPORTUL COMISIEI TEHNICE

Membrii comisiei: Ciprian Stoica - Președinte, Traian Pavel - Membru, Bogdan Dumitrescu - Membru, Mihail Stana - Membru, Justinian Pleșa - Membru, Sorin Iacob - Membru, Marius Gorgan - Membru, Sofinel Ciurdaș - Membru, Denisa Păcurar - Membru

Obiectivul principal al Comisiei Tehnice în anul 2021 a fost respectarea normelor de securitate și siguranța ale concurenților din campionatele naționale FRAS. Echipamentele piloților și, după caz, ale copiloților au fost verificate în cadrul fiecărei etape din CNRB și CNVC.

S-a continuat marcarea căștilor și a dispozitivelor HANS cu etichete speciale purtând numărul de concurs pentru a putea fi identificate și verificate cu ușurință pe parcursul competiției. În acest caz nu s-au identificat nereguli.

În sezonul 2021 al CNRB s-a continuat cu metoda de marcarea a anvelopelor, utilizându-se scanarea codurilor de bare imprimate de către producător pe flancul anvelopelor, sau acolo unde acestea au lipsit, utilizându-se coduri de bare generate de comisia tehnică FRAS. Astfel au fost marcate anvelopele folosite de fiecare echipaj pe parcursul fiecărei etape de CNRB

Au fost efectuate controale de către comisarii tehnici pe sectoarele de legătură, unde au fost verificate echipamentele de siguranță și alte verificări ce pot fi făcute cu rapiditate. Verificările pe durata competiției s-au înmulțit și diversificat, comisarii tehnici optând pentru varii proceduri noninvazive cu scopul de a verifica conformitatea automobilelor de concurs, fără însă a afecta respectarea planului orar de către echipaj.

S-a continuat folosirea aparatului de verificare a carburantului.

Comisia tehnică a beneficiat de un nou dispozitiv de măsurare a transparenței geamurilor, și un dispozitiv de verificare a înălțimii vehiculelor de concurs, astfel fiind întreprinse controale în cadrul etapelor CNRB și CNVC.

În urma verificărilor tehnice, atât finale cât și cele din timpul competiției, toate neconformitățile descoperite au fost prezentate comisariilor sportivi, aceștia analizând abaterile și luând deciziile corespunzătoare fiecărei neconformități.

În anul 2022, Comisia tehnică își propune continuarea sporirii gradului de siguranță pentru echipajele participante în competițiile FRAS și respectarea regulamentelor în ceea ce privește încadrarea autovehiculelor de concurs în clasa conform regulamentelor sportive valabile pentru anul competițional 2022, asigurându-se de respectarea regulamentelor în vigoare și verificarea conformității tehnice a automobilelor de concurs. Impunerea normelor tehnice și de siguranță în vigoare pentru toate competițiile FRAS este un alt obiectiv al sezonului 2022. Totodată, Comisia

tehnică dorește să continue buna colaborare pe care o are cu toate structurile FRAS.

În vederea realizării acestor obiective, Comisia tehnică solicită conducerii FRAS dotarea cu echipamente de control și verificări specifice FIA, lipsa acestora limitând foarte mult activitatea și eficiența comisiei tehnice. Totodată, comisia consideră oportună delegarea membrilor comisiei tehnice la verificările tehnice la etape din cadrul Campionatului European sau Mondial de raliuri, precum și a altor competiții automobilistice europene în vederea perfecționării profesionale și a unui schimb de experiență cu comisiile tehnice care fac parte din aceste competiții.

RAPORTUL COMISIEI DE RALIURI

Membrii comisiei: Daniel Ungur - Președinte, George Grigorescu - Membru, Ioan Badiu - Membru, Ciprian Solomon - Membru, Mihai Lăcătuș - Membru

Cu toată presiunea existentă în această activitate, nu s-a renunțat la organizarea, susținerea și continuarea etapelor de raliu, etape în număr record pentru anul 2021. Ne-am străduit să menținem siguranța sportivilor și respectarea normelor FIA, iar pe parcursul desfășurării Campionatului Național a fost implementat programul de urmărire a mașinilor prin sistem GPS, program impus în FIA doar din 2023.

Campionatul Național de Raliuri a cuprins 11 etape, dintre care 6 etape au fost în cadrul Campionatului de Raliuri pe Asfalt, iar 9, respectiv 8 etape au fost în cadrul cupelor monomarca Dacia și Suzuki :

- Tess Rally Brașov, 25-27 Martie 2021 - *asfalt*
- Raliul Perla Harghitei, 7-8 Mai 2021 - *asfalt*
- Raliul Maramureșului, 29-30 Mai 2021 - *asfalt*
- Raliul Argeșului Catena 2021 – asfalt
- Raliul Moldovei Bacău, 03-04 Iulie 2021
- Raliul Sibiului 2021, 30-31 Iulie 2021
- Raliul Iașului 2021, 03-05 Septembrie 2021
- Raliul Clujului 2021, 25-26 Septembrie 2021 - *asfalt*
- Raliul Bucovinei 2021, 29-30 Octombrie 2021- *asfalt*
- doua etape pe zăpadă **România Historic Winter Rally Covasna 21-22 Ianuarie 2021 și România Winter Rally Covasna 2021** care s-a desfășurat la Covasna în perioada 19-20 Februarie 2021.

O noutate a acestui sezon a constituit-o etapa **de Gravel România Historic Rally Covasna-Brașov 2021**, 22-26 Iunie 2021, dedicată mașinilor istorice.

Având în vedere cele două tragedii din sezonul 2021, suntem obligați să ne concentrăm toate resursele disponibile în creșterea nivelului de siguranță pentru toți participanții din cadrul evenimentelor de automobilism sportiv.

În contextul social prin care am trecut și în anul 2021, am fost obligați să respectăm toate măsurile de protecție sanitară pentru prevenirea răspândirii virusului SARS-COV-2 împreună cu măsurile de protecție sanitară individuală și nu am înregistrat evenimente deosebite în cadrul evenimentelor competiționale.

RAPORTUL COMISIEI DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

Membrii comisiei: Norris Măgeanu - Președinte interimar, Paul Andronic - Membru, Emil Ghinea - Membru, Constantin Ciufriță - Membru

Sezonul 2021 a fost compus din 8 etape, desfășurate la Cheile Grădiștei, Râșnov, Râncea, Reșița, Sinaia, Baia Mare, Câmpulung Muscel, Poiana Brașov.

Peste 200 de piloți au luat startul în etapele din CNVC, fie că au avut licență anuală, fie one event.

Noutatea pentru sezonul 2022 va fi introducerea Performance Factor.

RAPORTUL COMISIEI DE VITEZĂ ÎN COASTĂ 2

Membrii comisiei: Arpad Simon - Președinte, Csomortani Levente - Membru, Hagel Otto - Membru

În Campionatul Național de Viteza in coasta 2 s-au desfasurat 4 etape simple comune cu Campionatul Național de Viteza in coasta si 4 etape simple distincte cu punctaj dublu (doar CNVC2) dupa cum urmeaza:

- Etape comune cu CNVC: Cheile Gradistei, Rasnov, Ranca si Resita, pentru clasamentul anual s-a luat in considerare punctajul de la 2 din cele patru etape (N-2)
- Etape distincte doar pentru CNVC2 : Harghita Bai, Magherani, Darmanesti si Sugas Bai, pentru clasamentul anual s-au luat in considerare punctajul de la trei din cele patru etape (N-1).

La cele 8 etape au luat startul un numar de 53 de sportivi la 2RM dintre care 25 debutanti, 5 piloti juniori, (pe clase A1 – 27, A2 – 17, A3 – 9) si 2 sportivi la 4RM. Numarul de participanti la fiecare etapa :

- Cheile Gradistei 1 – 22, Harghita Bai 2 – 24, Rasnov 3 – 37, Ranca 4 – 31, Resita 6 – 26, Darmanesti 7 – 28, Magherani 5 – 18, Sugas Bai 8 – 21,

- La fiecare etapa s-au tinut 5 urcari – 2 manse de Recunoastere, 1 mansa de Antrenamente cronometrate, 2 manse de Concurs. Pentru clasamentul etapei s-a luat in considerare timpul cumulat din cele 2 manse de concurs. Toate etapele din Campionatul Național de Viteza in coasta 2 s-au desfasurat in conditii bune si fara incidente.

RAPORTUL COMISIEI DE VEHICULE ELECTRICE ȘI ENERGII ALTERNATIVE

Membrii comisiei: Robert Drăgan - Președinte, Meda Adriana Zamfir - Membru, Constantin Ciotu - Membru, Cristian Rădulescu - Membru, George Nicolaie - Membru, Vlad Biji - Observator FRAS

Campionatele Naționale de Karting Electric “eKarting FRAS 2021” au fost organizate în 2021 pentru disciplinele sportive:

- Viteza pe Circuit Traditional – “eKarting Speed” – 4 Etape
- Viteza pe Circuit Stradal – “eKarting City Center” – 1 Etapa – Bucuresti – Calea Victoriei
- SuperSlalom – “eKarting Slalom” – 5 Etape

Principala problemă a Campionatului a fost legată nu atât de pandemia COVID- 19 ci mai ales de faptul că am avut un număr de 15 locuri rezervate la fiecare etapă pentru piloții Palatelor Copiilor (ca

și în anul 2020) care nu au putut participa în lipsa unui protocol între FRAS și Ministerul Educației / Inspectoratul Național Școlar.

Un număr de 43 de piloți au fost licențiați în Campionatele Naționale de Karting Electric 2021.

Pentru 2022 am stabilit deja un campionat cu 5 Etape din care una comună cu „Supercupa României la Karting Electric – Marele premiu al Orașului București – eKarting City Center, în data de 21 august 2022.

Ne-am fi dorit ca toate Evenimentele Sportive de tip City Center – Viteza pe Circuite Stradale desfășurate în centrele Marilor Orașe : Constanta, Rm Valcea și Cluj să puncteze în Campionatul Național de Karting Electric – eKarting FRAS !

În 2022, Clubul de Karting Electric București își propune să găsească noi soluții de finanțare pentru a ajuta operationalizarea și dezvoltarea Campionatelor Regionale și Locale în ambele discipline sportive : eKarting Speed – Viteză pe Circuit și eKarting Slalom – SuperSlalom pentru Regiunile: Muntenia, Dobrogea, Moldova, Transilvania, Banat-Crisana și Oltenia.

eKarting România a început în 2020 dezvoltarea Regională și Locală eKarting România prin înființarea de Cluburi Sportive de Karting Electric Regionale și Locale. La momentul Raportului sunt înființate și în curs de înființare 12 cluburi regionale și locale în orașele : **Constanța, Bacău**, Brașov, Arad, **Cluj**, Craiova, **Ploiești**, Pitești, Sibiu, Sf. Gheorghe, **Buzău** și Timișoara.

Există parteneri în curs de discuții și găsirea de sedii sociale în orașele: Brăila, Reșița, Iași, Giurgiu, Deva, Baia Mare, Lugoj, Piatra Neamt și Tg Mures.

Ckb – Clubul de Karting Electric București are în acest moment un număr de 14 cluburi de Karting Electric partenere în toată țara, iar în cursul anului 2021 au fost inițiați în eKarting prin Programul „New Electric Kids Generation” 1247 copii, s-au legitimat sportiv 187 de copii și au fost licențiați pentru nivel Regional și Național 94 sportivi dintre care 6 „au fost ajutați” să migreze către Campionatele de Karting pe benzină.

“Vor rămâne în Istoria Kartingului Electric Mondial”

RAPORTUL COMISIEI DE DRIFT

Membrii comisiei: Denis Manea - Președinte, Camil Tănăsescu - Membru, Răzvan Mateescu - Membru, Gabor Imre - Membru

1. Calendar CND 2021 Clasele Semi PRO și PRO:

- Etapa Nr. 1 – 12-13 Iunie, Circuitul Transilvania Motor Ring,
- Etapa Nr. 2 – 03-04 Iulie, Circuit montan Transalpina,
- Etapa Nr. 3 – 07-08 August, Circuitul montan Rarau,
- Etapa Nr. 4 – 27-28 August, Circuitul Mariapocs, Ungaria. Etapa comună a trei campionate: RO, HU și KOE
- Etapa Nr. 5 – 09-10 Octombrie, MotorPark Adancata

2. Calendar CND 2021 Clasa Street:

- Etapa Nr. 1 – 23-24 Aprilie, Circuitul Transilvania Motor Ring,
- Etapa Nr. 2 – 12-13 Iunie, Circuitul Transilvania Motor Ring,
- Etapa Nr. 3 – 17-18 Septembrie, Circuitul Transilvania Motor Ring.

3. Date generale:

- Ne-au vizitat aproximativ 30.000 spectatori în toate Etapele.
- Mai multe milioane de oameni au luat contact cu acest sport via social media și TV
- Peste 100.000 de reach-uri săptămânale

- Peste 300 de aparitii in media
- Mai mult de 100 piloti au luat startul in Campionatul de Drift al Romaniei;
- Au participat piloti din 7 tari: Romania, Bulgaria, Ungaria, Slovacia, Cehia, Polonia, Ucraina; - 650 de cai putere in medie pentru clasa PRO;
- 140 km/h cea mai mare viteza de initiere.
- Creare de content mediatic si expunere masiva a pilotilor
- Transmisie live pe PRO X (2,5 ore din fiecare etapa)

4. Calendar CND 2022 Clasele Semi PRO si PRO

- Etapa Nr. 1 – 07-08 Mai, Circuitul Transilvania Motor Ring, Clasa Street
- Etapa Nr. 2 – 27-29 Mai, Circuitul Transilvania Motor Ring, Clasele Semi PRO si PRO
- Etapa Nr. 3 – 16-17 Iulie, Circuitul montan Rarau, Clasele Semi PRO si PRO
- Etapa Nr. 4 – 06-07 August, Circuitul Transilvania Motor Ring, Clasa Street. - Etapa Nr. 5 – 26-27 August, Circuitul Mariapocs, Ungaria, Circuitul Mariapocs, Ungaria. Etapa comuna a trei campionate: RO, HU si KOE
- Etapa Nr. 6 – 23-25 Septembrie, Circuitul Transilvania Motor Ring, Clasele Street, Semi PRO si PRO
- Etapa Nr. 7 – 21-23 Octombrie, MotorPark Adancata, Clasele Semi PRO si PRO

5. Alte activitati ale comisiei: - Modificarea Regulamentului Sportiv Cadru 2022

RAPORTUL COMISIEI DE VEHICULE ISTORICE DE COMPETIȚIE

Membrii comisiei: *Horia Popescu - Președinte, Gunther Graef - Membru, Cătălin Cedric Ghigea - Membru, Gabriel Stanciu - Membru, Horațiu Anghel - Membru. Subcomisia Dacia Revival: Dan Spuderka - Președinte, Adrian Apostu - Membru, Nagy Emil - Membru*

Sezonul competițional, afectat de Pandemia COVID, a inclus toate etapele din Campionatul National de Viteza in Coasta precum si pe cele de asfalt din Campionatul National de Raliuri. In al patrulea sezon al Campionatului de Viteza pe Circuit au fost si mai multi sportivi decit la editia precedenta, pe grila de start a masinilor de competitie fiind nu mai putin de 27 automobile, cu aproape 60% mai multe ca in sezonul precedent, precum si 70 prezente la regularitate.

La Viteza in Coasta au fost prezenti 12 concurenti si 9 sportivi la Dacia Revival. Trebuie mentionat recordul de participari inregistrat de DI Mihail Alexandrescu care a activat in principal la disciplinele de la Istorice, dar si la Super Slalo. Toate Campionatele au fost sub regula N -1 din motivele de mai sus.

Din pacate, in ciuda crearii unei noi grupe numite I3, care din punct de vedere Istoric nu este eligibila, dar in dorinta de a pregatii modelele care bat la usa Istoricilor pentru a intra in atmosfera specifica lor, nu s-a manifestat interesul scontat.

Dupa inchierea sezonului 2021, Comisia Nationala a Automobilelor Istorice de Competitie a elaborat regulamentele pe anul 2022.

Pentru sezonul 2023 se in calcul si introducerea in calendarul de raliuri a frumosului eveniment de la Covasna, unde anul acesta a fost prezent din pacate un singur echipaj Romanesc alaturi de automobilele venite din strainatate.

Si la Dacia Revival s-au cristalizat regulamentele intr-o forma foarte clara si unde se precizeaza foarte clar micile diferente fata de un automobil istoric in sensul FIA. Cu tota acestea, fata de 2021 in 2022 Regulile Dacia Revival se apropie mai mult de cele de la Istorice, urmare a unei experiente 2021 foarte utila.

RAPORTUL COMISIEI DE ANDURANȚĂ

Membrii comisiei: *Sergiu Nicolae - Președinte, Mihai Zamfir - Membru, Cătălin Cedric Ghigea - Membru, Viorel Nicolae - Membru*

Campionatul Național de Anduranță a constat în 7 etape în anul 2021 cu o creștere semnificativă a mașinilor înscrise la fiecare etapă. Etapele au avut un impact mare atât pe Tv, cât și în mediul online deoarece au fost transmise live, iar în situația de față este singurul mod în care pasionații pot urmări cursele. Nu au fost incidente majore între participanți, toate incidentele fiind soluționate de către directorul de concurs. De asemenea, în 2021 au fost și rezultate semnificative pe plan Internațional, Razvan Umbrurescu fiind de mai multe ori pe podium în GT World Challenge, iar Willi Motorsport a cucerit titlul Mondial la clasa Porsche 991 GT 3 Cup. Pentru 2022 așteptăm un număr mai mare de participanți care deja au început demersurile pentru a se înscrie în Campionatul de Anduranță.

Prima etapă ce se va desfășura pe 5-6 martie la Motorpark are deja un număr record de înscriși la categoria Touring (27 mașini). De asemenea, în 2022 vor fi 5 etape pe diferite circuite, iar activitatea internațională a piloților de circuit în 2022 va fi remarcabilă, Camil Perian și Florin Tincescu campioni în Clasa GT din Campionatul Național de Anduranță își propun sezon complet în GT Open European, în timp ce Willi Motorsport și-a planificat un sezon complet în 24 H Series. Toate cursele din Romanian Endurance Series vor fi și în 2022 transmise Live pe canalul Look Sport, cât și online pe canale de Youtube.

RAPORTUL COMISIEI DE SLALOM PARALEL

Membrii comisiei: *Dan Nirișteanu - Președinte, Dan Grunca - Membru, Sorin Tîrnovean - Membru*

OBIECTIVE URMARITE pe 2021:

- Comisia a avut și pe 2021 ca principal scop susținerea în activitatea sportivă automobilistică a tinerilor doritori de a practica această ramură sportivă începând de la vârsta de 12 ani.
- Intocmirea Calendarului Competitional pe 2021
- Redactarea Regulamentului General a CNSP editia 2021
- Redactarea Caietului de Sarcini a Organizatorului de competiții de CNSP.

Intocmirea calendarului competițional pe 2021 a fost primul obiectiv redactat la început de an.

În pofida condițiilor speciale din cel de-al doilea an de pandemie, CNSP a reușit să se desfășoare în 5 etape, cu sportivii/piloții din cadrul a 15 Cluburi Sportive afiliate FRAS.

Cele 5 etape s-au desfășurat sub conducerea a 3 Organizatori.

Campionatul a reunit la start un număr total de 50 piloți licențiați, repartizați în premiera la 6 clase.

Fapt îmbucurător, clasa juniori a avut în total 20 piloți la start, în Clasamentul Open juniorii ocupând locurile 1, 4, 5, 6, 7, 8 și 9.

Clasele Campionatului s-au îmbogățit prin apariția unui nou clasament intitulat **Open Femina, la care au luat startul 5 reprezentante..**

Anul 2021 a adus cu sine surpriza apariției celei de-a doua piste de Slalom Paralel în România, la Sura Mare, la 8 km de Sibiu. Realizată prin efortul ACS De Automobilism Sportiv, al cărei președinte este Ciprian Luca, pe pista de la Sura Mare s-au desfășurat două etape și s-au înregistrat și recorduri de 43 și, respectiv, 41 piloți înscriși, pistă unde s-a realizat și prima transmisie live pe Eurosport Facebook.

Obiective avute în vedere pe 2022:

- întocmirea Calendarului Competitional pe 2022 care va conține în premiera 6 etape .

Măsuri de îmbunătățire pentru viitor:

Posibila apariție în România a celei de-a treia piste pe TCS Racing Parc, la Ciolpani, cu două etape, sub organizarea **MVM Rally Motor Sport.**

RAPORTUL COMISIEI KLAUSENBURG RETRO

Membrii comisiei: Horațiu Anghel - Președinte

În sezonul competițional 2021 în cadrul Campionatului Național Klausenburg Retro Racing s-au desfășurat 3 etape. Toate etapele au avut loc pe Circuitul Transilvania Motor Ring.

Precizăm că pe parte de Securitate nu s-au consemnat incidente.

Un număr de peste 45 de concurenți s-au întrecut de-a lungul întregului sezon 2021.

Pentru sezonul 2022 al C.N Klausenburg Retro sunt propuse 4 etape, dorindu-se revenirea la etapele din centrele orașelor.

RAPORTUL COMISIEI DE RALLYCROSS

Membrii comisiei: Justinian Pleșa - Președinte, Niță Iancu - Membru, Luca Ciprian - Membru, Popa Valentin - Membru, Costache Petre - Membru

Campionatul Național de Rallycross în 2021 a fost format din 7 etape la care au participat în medie 30 sportivi /etapa. Au fost constituite 7 clase (junior 1, junior 2, H1, H2, H3, H4, Master) și nu au fost constituite clasele de la categoria Buggy (junior, buggy 1600, super buggy).

Problemele de disciplină aparute la etape au fost soluționate de către comisiile de specialitate FRAS (Competiții și Disciplină), iar pentru a preîntâmpina repetarea acestor probleme în 2022 au fost făcute diverse modificări și completări în Regulamentul de Rallycross 2022.

Calendarul 2022 va cuprinde 4 etape:

14.05. – MICEȘTI - ARGES

25.06. – MIOVENI – ARGES

16.07. – TG. JIU – GORJ

13.08. – MICEȘTI – ARGES

Septembrie, rezervă, Albota - Arges

Pentru 2022 ne-am propus să aplicăm și să dezvoltăm un regulament care nu se mai bazează pe cronometrare, deoarece nu am fost capabili să achiziționăm un soft corespunzător pentru cronometrare cu transpondere.

Vom încerca și în acest an să atragem noi organizatori și noi piste de concurs.

Vom încerca și în acest an să descoperim și să perfecționăm un corp de arbitri de rallycross care să aplice corect Regulamentul de rallycross.

RAPORTUL COMISIEI DE RALLY RAID

Membrii comisiei: Luigi Pîrșu - Președinte, Elena Dumitrache - Membru, Andrei Jerca - Membru, Dan Șoncutean - Membru, Ioan Davidescu - Membru

În anul competițional 2021 au fost incluse 6 etape de campionat național și 4 evenimente restricționate. Din cele 6 competiții programate s-au desfășurat 5 etape și 3 evenimente restricționate:

BAJA TRANSILVANIA – Martie 2021 (Etapa pentru grupa promo) Organizator Transcarpativ, km de probe speciale: 200 km

CUPA BAZNA - Iunie 2021 (cupă) - Organizator ADRENALINE Motor Sport, KM probe speciale: 158 km

BAJA SATU MARE - Iunie 2021 (etapa) - Organizator NSM Motor sport, km de probe speciale: 350 km

Cupa Calarasi - Iunie 2021 (cupa) - Organizator Baja 555 Motor Sport, km de probe speciale: 300 km

BORSEC – Iulie 2021. Organizator ADRENALINE Motor Sport. Etapa a fost anulată deoarece organizatorul nu a trimis actele necesare desfășurării competiției.

Baja 555 Buzau - Iulie 2021 (cupa) Organizator Baja 555 MotorSport, km de probe speciale: 500 km

4V RALLY RAID – August 2021 CONSTANTA (etapa) - Organizator 4V Rally Raid, KM probe speciale: 350 km

TRANSCARPATIC – Septembrie 2021 Brașov, (etapa) - Organizator 4V Rally Raid, KM probe speciale: 800 km

BAJA 400 (etapa) – Noiembrie 2021. Etapa a fost anulata din cauza neobținerii avizelor din partea autorităților locale.

4V RALLY RAID - Octombrie 2021 (etapa). Aceasta competiției a fost introdusa in calendarul competițional pentru înlocuirea etapei BAJA 400 ce a fost anulata. Organizator 4V Rally Raid

Cupa Bacău iulie 2021 – Organizator Sim 13 Motor Sport. Evenimentul a fost anulat deoarece organizatorul nu a trimis actele necesare desfășurării competiției.

Competițiile care s-au desfășurat au decurs bine fără sa se înregistreze incidente si accidente.

In 2021, in baza alegerilor organizate de Adunarea Generala a cluburilor a fost numita o noua comisie compusa din: Luigi Parsu - președinte, Elena Dumitrache- membru, Andrei Jerca- membru, Dan Soncutean - membru, Davidescu Ioan - membru.

Pe parcursul anului 2021 si începutul 2022 a fost redactat de către comisie si discutat cu cluburile un nou regulament cadru. Acest nou regulament aduce îmbunătățiri fața de regulamentul din 2021 prin structurarea in jurul regulamentului FIA cu adaptări la situația campionatului românesc.

Pentru anul competițional 2022 va rămâne valabil sistemul de evaluare a competițiilor de către un observator. Concluzii și propuneri:

- Un fapt îmbucurător al acestui an influențat de restricții generate de pandemia de SAR-Cov-2 a fost numărul mare de competiții de Rally Raid desfășurate România precum si prezența la start concurenților străini, concurenți ce folosesc etapele din campionatul național de Rally Raid ca și etape de antrenament pentru competițiile de anduranță de afară precum Africa Eco Race și Dakar.

- Există un potențial neexploatat al României/Federației Române de Automobilism Sportiv în raport apropierea de FIA si competițiile de Cross Country Rally din Europa deoarece foarte mulți sportivi străini sunt dornici de a participa în România la astfel de competiții ce se aseamnă cu probe speciale din competițiile de anvergură mai sus menționate.

Pentru a susține în continuare dezvoltarea acestei linii sportive si pentru a crește vizibilitatea acestor competiții în Romania și Europa pentru anul 2022 Comisia Națională de Rally Raid are avea nevoie de următoarele:

- Asigurarea finanțării unui observator pentru competițiile de Rally Raid ce se vor desfășura în Romania.
- Crearea si susținerea financiara a unei echipe de conducere unitara a curselor ce se desfășoară in România, formata din Director Sportiv, Director Securitate, Comisari Sportivi, etc pentru toate competițiile.
- Asigurarea finanțării serviciilor pentru întreținerea, găzduirea paginii de internet a campionatului www.cnrr-fras.ro precum si pentru dezvoltarea unui sistem de publicare online a rezultatelor parțiale și finale ale competițiilor.
- Upgrade-ul sistemului online de cronometrare existent (Cronometru online cu foto celulă) prin achiziția a doua cronometre online suplimentare.
- Ajutor pentru realizarea unei promovări pe TV si Radio pentru competițiile de anvergură cu prezență internațională ridicată.
- Suport in ceea ce priveste delegarea arbitrilor din Colegiile Judetene de Arbitri. Arbitri licentiați pentru sezonul competitional 2022 pentru disciplinele de raliu si viteza in coasta sa fie eligibili pentru extinderea competentelor si pentru disciplina de la rally raid.

RAPORTUL COMISIEI DE DRAG

Membrii comisiei: Bogdan Niculescu - Președinte, Alin Faur - Membru, Mircea Ionescu - Membru, Mircea Moș - Membru, Horia Miclăuș - Membru, Marius Vlăsceanu - Membru, Dragoș Munteanu - Membru

1. Etapa nr. 1, 5-6 iunie, Aeroport Arad
 2. Etapa nr. 2, 17-18 iulie, Aeroport Arad
 3. Etapa nr. 3, 2-3 octombrie, Aeroport Arad
- etapele au fost desfășurate cu nr limitat de spectatori, sub îndrumarea DSP-ului, având în vedere restricțiile covid19
 - apariții în media la fiecare etapă
 - 133 licențe înregistrate în anul competițional 2021
 - piloți prezenți din: Bulgaria, Serbia, Croația, Bosnia, Austria, Ungaria
 - media de putere la clasa PRO, 1000 CP
 - la clasa SEMI-PRO putere între 500 și 1000 CP
 - cel mai bun timp înregistrat 7.4 sec/402 metri, viteză de ieșire, 303 km/h
 - record de viteză de ieșire, 309 km/h

Pentru anul 2022 încercăm să conturăm un Campionat Național cel puțin la fel ca anul trecut, în aceeași locație deja apreciată de toata lumea pentru aderența foarte bună, deși ne dorim pentru toți concurenții să putem intra și pe alte aeroporturi care ar putea fi accesate în alte zone din țară și încă facem eforturi să putem purta discuții cu conducerile Consiliilor Județene și ale Aeroporturilor disponibile.

RAPORTUL COMISIEI DE OFF ROAD

Membrii comisiei până la data 01.08.2021: Fântână Constantin - președinte, Bogdan Hrișcă - secretar, Adrian Floricescu - membru, Ștefan Ivașcu - membru, Mirela Petru - membru, Magda Danciu - membru, Viorel Ognean - membru supleant, Andy Vișoiu - membru supleant

Comisie interimară între 01.08.2021 - 09.10.2021 - Constantinescu Bogdan – președinte, Petra Alina – secretar, Pop Marius – membru, Simonca Laurențiu – membru, Mircea Tudor – membru, Piedemonte Alexandru – membru, Ionuț Naca – membru supleant, Erika Pora – membru supleant.

Membrii comisiei de la data 09.10.2021: Constantinescu Bogdan – președinte, Petra Alina – secretar, Pop Marius – membru, Simonca Laurențiu – membru, Mircea Tudor – membru, Piedemonte Alexandru – membru, Ionuț Naca – membru supleant, Erika Pora – membru supleant.

Calendarul etapelor desfășurate în 2021:

22-25 Aprilie - Nexxon- Coralia – Euronautica Trophy 2021 (Sighișoara)

17-20 Iunie – Trofeul Dacii Liberi (Slanic Moldova)

2-5 Septembrie - Trofeul X3M Off Road Challenge (RUNCU, GORJ)

16-18 Septembrie - Transilvania Offroad Challenge 2021 (Valea Ierii, Cluj)

7-10 Octombrie - CORB Adventure Days (Sotânga, Dâmbovița)

04-07 Noiembrie - GTC Trophy (Sărata Monteoru)

25-28 Noiembrie - CUPA Adventure 4X4 Iasi (Iași)

Rezumatul fiecărei etape a fost difuzat pe Telekom Sport în cadrul emisiunii Off-Road Story.

Au fost prezenți la toate etapele un număr de 157 sportivi licențiați FRAS. Pe lângă etapele de campionat s-au desfășurat și 25 evenimente off-road restricționate.

În cadrul etapei Trofeul Dacii Liberi, desfășurată în Slănic Moldova, a decedat sportivul Adrian Cernea, în a doua zi de competiție pe traseul de concurs. Concluziile anchetei realizată de Comisia Națională de Off Road (care era în funcție la momentul respectiv) au fost transmise către FRAS.

În cadrul etapei Corb Adventure Days au existat două intervenții ale ambulanței, cu un răspuns foarte rapid și fără nevoie de spitalizare a sportivilor, care au suferit doar accidentări minore.

În cadrul etapei Adventure 4x4 Iasi a existat o contestație soluționată de Comisia Națională de Off Road.

În timpul anului competițional 2021 au fost aduse îmbunătățiri normelor de siguranță, astfel

- Dotarea tuturor mașinilor cu snorkel
- Dotarea tuturor mașinilor cu o fumigenă cu fum colorat, pentru semnalizare în caz de urgență
- Dotarea mașinilor cu stații CB

Pe lângă dotările mașinilor, Comisia Națională de Off Road a achiziționat un număr de 75 balize cu semnal satelit care pot emite mesaje SOS în caz de nevoie. Fiecare echipaj este dotat la începerea competiției cu o astfel de baliză.

La sfârșitul anului competițional Comisia Națională de Off Road a organizat, la Sighișoara, Gala Campionilor pentru sportivii din Off Road.

RAPORTUL COMISIEI DE SUPER SLALOM și ÎNDEMÂNARE AUTO

Membrii comisiei: Teodor Gheorghe - Președinte, Horia Ioan Gheorghe - membru, Constantin Maftעי - Membru, Grațiola Soare - Membru

Începând cu sezonul competițional 2021, Asociația GT Auto Club Sportiv și-a diversificat activitatea organizatorică, în sensul că față de organizarea unui singur Campionat Național cu specificul de îndemânare auto, am adăugat încă unul, astfel:

- CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE ÎNDEMÂNARE AUTO, campionat dedicat celor care fac primul pas în motorsport, juniorilor cu vârsta între 8 și 14 ani, debutanților cu o vechime de maximum trei ani în acest campionat, posesori de automobile de serie și de competiție, dar cu modificări minime.

- CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE SUPER SLALOM campionat dedicat piloților experimentați, juniorilor cu vârsta între 14 și 18 ani, posesorilor de automobile de serie, de competiție, monoplace sau construite artizanal.

În ciuda restricțiilor pandemice, cele două campionate s-au desfășurat foarte bine, cu 7 etape de calendar, plus Cursa Campionilor CNIA-CNSS, astfel:

1	08-09 mai	Romexpo
2	29-30 mai	Brăila
3	19-20 iunie	Râmnicu Vâlcea 1
4	10-11 iulie	CTPark, A1 Km 23
5	07-08 aug.	Domnești de Argeș
6	04-05 sept.	Râmnicu Vâlcea 2
7	25-26 sept.	Iași
8	16-17 oct.	Cursa Campionilor

Pentru buna desfășurare a CNIA-CNSS și informare a celor interesați, am creat un nou site (www.gtautoclub.ro), cu două secțiuni specifice pentru fiecare în parte, inclusiv ISTORICUL (secțiunea CNSS), începând cu anul 2011.

CNIA 2021: - <https://cniia.gtautoclub.ro/istoric/> CNSS 2021: - <https://cnss.gtautoclub.ro/istoric/>

Rezultate remarcabile:

- creșterea numărului de participanți în general și a juniorilor în mod special
- grupa electrice începe să dea rezultate: - 4 participanți din Ucraina
 - Tesla la start cu peste 6 piloți
 - BMW Group, Mini electric de curse, cu piloți din presa auto
- transmisiunile live realizate pe pagina de Facebook a FRAS, un număr mare de vizualizări și reach-uri (vizibile și în secțiunea VIDEO a fiecărei etape de anul trecut)

Continuăm să căutăm soluții pentru a crește calitatea organizării campionatelor și a imaginii noastre. Spațiile de concurs, rămân în continuare o condiție esențială, rezolvată parțial.

RAPORTUL COMISIEI PENTRU FEMEI

Membrii comisiei: Mirela Bucovician - Președinte, Laura Savu - Vicepreședinte, Alina Bianca Pop - Membru, Mimi Oros - Membru, Oana Hadăr - Membru

Ca în fiecare sezon, Comisia pentru Femei a avut drept principală activitate încurajarea prezenței femeilor în competițiile organizate sub egida FRAS.

Un întreg campionat a fost dedicat în întregime femeilor: Campionatul Național Women Rally. Acesta a avut 3 etape, la Timișoara, București și Cluj-Napoca. Au participat 45, 53, respectiv 72 de concurente.