

REGULAMENTUL CADRU AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLY RAID 2026



CUPRINS

CAP.1 CONDIȚII GENERALE

- 1.1 APLICARE
- 1.2 INTERPRETARE
- 1.3 CARACTERISTICILE COMPETIȚIILOR DE RALLY RAID DIN CNRallyRaid
- 1.4 COMPETIȚII – ETAPE DE CAMPIONAT / CUPE
 - 1.4.1 Competiții contând ca ETAPĂ în CNRallyRaid
 - 1.4.2 Cupe / competiții cu permis restricționat
- 1.5 CAIETUL DE SARCINI AL ORGANIZATORULUI

CAP.2 DEFINIȚII ȘI DESCRIERI

- 2.1 ABREVIERI - DENUMIRI
- 2.2 EVENIMENT DE RALLY RAID
- 2.3 BULETIN (ADITIV)
- 2.4 BRIEFING
- 2.5 ROAD BOOK /TRASEU
- 2.6 CARNET DE BORD
- 2.7 COMUNICAT
- 2.8 ECHIPAJ
- 2.9 BIVUAC
- 2.10 PARC DE SERVICE
- 2.11 PARCUL ÎNCHIS
- 2.12 REGRUPARE
- 2.13 NEUTRALIZARE
- 2.14 SECTOR SELECTIV (PROBĂ SPECIALĂ)
- 2.15 SUPERSPECIALĂ
- 2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ
- 2.17 COMBUSTIBIL ȘI REALIMENTARE
- 2.18 PENALIZĂRI SPORTIVE
- 2.19 PENALIZARE FORFETARĂ
- 2.20 TIMP IMPUS
- 2.21 TIMP ESTIMAT
- 2.22 TIMP MAXIMAL
- 2.23 ORA OFICIALĂ A RALIULUI
- 2.24 PROLOGUL ȘI STARTUL ÎN COMPETIȚIE
- 2.25 STARTUL FESTIV
- 2.26 STARTUL
- 2.27 AJUTOR INTERZIS

CAP.3 OFICIALI ȘI DELEGAȚI

CAP.4 VEHICULE ELIGIBILE

- 4.1 VEHICULE ACCEPTATE
- 4.2 PAȘAPORT TEHNIC
- 4.3 CATEGORII / GRUPE / CLASE
 - 4.3.1 PROFI
 - 4.3.2 RALLY RAID 2
 - 4.3.3 PROMO
- 4.4. VITEZA MAXIMĂ DE GRUPĂ

CAP.5 IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR ȘI PUBLICITATEA

- 5.1 SPECIFICAȚII GENERALE
- 5.2 PANOURI DE IDENTIFICARE DE PORTIERĂ ȘI PLAFON - numere de concurs
- 5.3 PANOURILE DIN FAȚA ȘI SPATELE VEHICULULUI - cămile de concurs
- 5.4 ÎNCĂLCAREA REGULAMENTULUI DE IDENTIFICARE
- 5.5 PUBLICITATEA FACULTATIVĂ A ORGANIZATORULUI
- 5.6 IDENTIFICARE PILOT ȘI COPILOT
- 5.7 ATRIBUIREA NUMERELOR DE CONCURS

CAP.6 SISTEME ELECTRONICE ACCEPTATE LA BORD

- 6.1 ECHIPAMENTE DE MĂSURARE A DISTANȚEI, VITEZEI ȘI DIRECȚIEI DE DEPLASARE
- 6.2 CAMERA DE BORD
- 6.3 CAMERA DE BORD DE SUPRAVEGHERE
- 6.4 SISTEMUL DE SIGURANȚĂ ȘI MONITORIZARE GPS

CAP.7 ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚIE

- 7.1 MODIFICĂRI ALE ÎNSCRIERII
- 7.2 AUTORIZARE ASN / LICENȚA
- 7.3 VALIDAREA ÎNSCRIERII – TAXA DE ÎNSCRIERE
- 7.4 INVALIDAREA ÎNSCRIERII
- 7.5 RAMBURSAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE
- 7.6 ASIGURAREA

CAP.8 VERIFICĂRI TEHNICE ȘI ADMINISTRATIVE

- 8.1 VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE
- 8.2 DOCUMENTE NECESARE
- 8.3 VERIFICĂRI TEHNICE

CAP.9 ZONE DE CONTROL

9.1 GENERALITĂȚI

9.2 ZONA CONTROL DE TRECERE CT

9.3 ZONA CONTROL ORAR CO

9.4 ZONE CU LIMITARE DE VITEZĂ CV

9.5 ZONE MEDIA

9.6 ZONA DE VERIFICARE TEHNICĂ

9.7 SEMNALIZAREA ZONELOR

9.8 DISPONIBILITATEA ȘI ÎNCHIDEREA ZONELOR DE CONTROL

9.9 DIRECȚIA DE INTRARE ÎN ZONE

CAP.10 REZULTATE, CLASAMENTE

10.1 REZULTATE ȘI CLASAMENTE LA FINALUL COMPETIȚIEI

10.1.1 Generalități

10.1.2 Clasamente

10.1.3 Atribuirea punctelor reduse

10.1.4 Acoperire echitabilă și imparțială

10.1.5 Contestații și apeluri

10.1.6 Festivitatea de premiere și acordarea premiilor

10.2 REZULTATE ȘI CLASAMENTE LA FINALUL ANULUI COMPETIȚIONAL

12.2.1 Generalități

12.2.2 Clasamente finale în cadrul CNRallyRaid – categorii / grupe / clase, echipe

10.3 CATEGORIILE RALLY RAID 2 ȘI PROMO

12.3.1 Particularități

12.3.2. Condiții impuse concurenților

CAP.11 SIGURANȚA

11.1 SIGURANȚA CONCURENȚILOR

11.2 SIGURANȚA SPECTATORILOR

CAP.12 CODUL DE CONDUITĂ

ANEXE

JURNAL de MODIFICĂRI ale DOCUMENTULUI - Decembrie 2025

CAP.1 CONDIȚII GENERALE

Scopul prezentului regulament sportiv este de a stabili cadrul regulamentar aplicabil pentru organizarea și desfășurarea tuturor competițiilor de Rally Raid sub egida Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS).

Toate evenimentele organizate și desfășurate sub egida Federației Române de Automobilism Sportiv sunt guvernate de următoarele regulamente:

- *Codul Sportiv Național FRAS*
- Regulamentul Sportiv FRAS
- Regulamentul Cadru al Campionatului Național de Rally Raid
- Regulamentul Tehnic al Campionatului Național de Rally Raid
- Regulamentul Particular al Competiției
- Regulamentul Disciplinar FRAS
- Regulamentul de Organizare și Funcționare a Comisiei Centrale de Arbitri
- Regulamentul de Organizare și Funcționare al Comisiei Naționale de Rally Raid (CoNRR)

1.1 APLICARE

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum și alte persoane implicate în orice fel în organizarea și desfășurarea Campionatului Național de Rally Raid, sunt obligați să cunoască și să respecte prevederile acestui regulament și ale anexelor sale în forma aprobată de FRAS.

Pe parcursul anului competițional 2025, CoNRR *NU* poate face modificări prezentului Regulament.

În situații excepționale, în urma unor evenimente sau în urma apariției unor norme internaționale sau a unor decizii FRAS care țin de siguranța și securitatea participanților la competiții, prezentul regulament poate fi completat cu noi prevederi, cu avizul Comisiei de Regulamente, Comisiei de Securitate, și cu aprobarea Consiliului Federal FRAS.

Orice încălcare a acestor reglementări va fi raportată comisarilor sportivi, care pot impune o penalizare în litera și spiritul prezentului Regulament Cadru. Orice situație care nu este prevăzută în acest regulament va fi studiată de către comisarii sportivi, care au puterea de a lua decizie în acest sens, conform Codului Sportiv Internațional.

Acest regulament intră în vigoare după data la care este aprobat de Consiliul Federal - Adunarea Generala FRAS.

1.2 INTERPRETARE

Toate reclamațiile asupra aplicării prezentului Regulament sau toate cazurile neprevăzute vor fi judecate, în ordine succesivă, conform Statutul FRAS, de către Colegiul Comisarilor Sportivi, după caz Comisia de Disciplina și/sau Comisia de Competiții, Comisia de Apel.

1.3 CARACTERISTICILE COMPETIȚIILOR DE RALLY RAID din *CNRallyRaid*

O competiție de Rally Raid este o întrecere sportivă în teren variat care pune în valoare rezistența și capacitatea de orientare a sportivilor și, de asemenea, fiabilitatea materialului de concurs.

Terenul uzual este format din trasee naturale, de obicei nemodificate de organizator, după cum urmează:

- trasee montane, zone stâncoase
- trasee în teren nisipos
- traversări de râuri, prin apă, prin albia secată sau zone cu noroi
- drumuri publice deschise circulației rutiere, drumuri modernizate sau nemodernizate
- zone cu vegetație naturală, arbuști, iarbă mare, pădure
- trasee asfaltate, betonate, drumuri agricole, trasee off-road
- teren modificat ca urmare a fenomenelor meteo (ploaie, zăpadă, noroi).

Traseul este divizat în zile de concurs, conținând unul sau mai multe sectoare selective (probe speciale) cu timpi cronometrați, fiind legate între ele prin sectoare de legătură, ce vor fi și ele parcurse într-un timp impus.

Configurația sectoarelor selective și planul orar întocmit de organizator trebuie să permită tuturor echipajelor aflate în concurs parcurgerea traseului pe timp de zi.

Nu se permite startul într-o probă specială pe timp de noapte.

1.4 COMPETIȚII / ETAPE DE CAMPIONAT / CUPE

În funcție de tipul de organizare, competițiile de Rally Raid pot fi:

1.4.1 Competiții conținând ca etapă în *CNRallyRaid*:

FRAS, prin cluburile organizatoare afiliate, organizează Campionatul Național de Rally Raid (*CNRallyRaid*).

CNRallyRaid este proprietatea FRAS și cuprinde clasamente pentru echipaje și echipe.

Campionatul este constituit din concursuri de Rally Raid (denumite generic "etape de campionat") înscrise în calendarul *CNRallyRaid*.

Distanța totală a probelor speciale (așa cum vor fi definite la cap. 2.15) pentru o etapă de campionat va fi cuprinsă între 250-350 km.

O etapă de campionat se va desfășura pe durata a max. 2 zile, la sfârșit de săptămână, după următorul program:

- ziua 1: înscrieri, verificări administrative și tehnice, eventual Prolog și / sau 1-2 probe speciale.
- ziua 2: cursa, verificări finale, anunțarea rezultatelor, festivitatea de premiere.

Între două zile de concurs este necesar un timp de minim 8 ore pentru odihna concurenților.

Între Etapele de Campionat Național se stabilește un interval de minim 3 săptămâni.

Calificarea unui concurs ca etapă în C.N.R.R. sub egida FRAS

Pentru ca un concurs să poată conta ca etapă în *CNRallyRaid*, clubul organizator / membrii clubului trebuie să aibă experiență și istoric sub egida FRAS, să fi organizat în anul anterior minim un eveniment important sub egida FRAS, și să facă dovada că are capacitatea de a îndeplini toate cerințele din Caietul de sarcini al organizatorului.

Dacă un organizator înscrie o competiție în calendarul competițional și fără o justificare temeinică concursul respectiv nu are loc, sau competiția este anulată din vina sa exclusivă, organizatorului i se ridică dreptul de a organiza concursuri care să conțină în Campionat în anul următor. Acesta are dreptul de a organiza evenimente restricționate.

Un organizator poate anula desfășurarea unei competiții propuse din categoria etapelor fără a pierde dreptul de organizare pentru anul următor dacă se încadrează în următoarele situații:

- în cazul declarării stării de urgență pentru perioada în care se desfășoară competiția, sau alte circumstanțe legate de forță majoră.

- nu poate desfășura competiția deoarece nu există nici un concurent înscris (cu condiția să anunțe decizia de anulare cu cel puțin 10 zile înainte de data de start a competiției).

Numărul minim de concurenți acceptați la startul competiției pentru a fi considerată "Etapă de campionat" este fixat la 15 concurenți.

La sfârșitul anului competițional, Comisia Națională de Rally Raid *poate decide*, pe baza punctajelor din timpul anului, stabilite în baza rezultatelor cuprinse în rapoartele observatorilor, dacă unui organizator cu rezultate slabe i se ridică sau nu dreptul de a mai organiza în anul viitor. Locul acestuia (dacă este cazul) va fi ocupat de un alt club care a organizat în anul precedent cupă, iar rezultatele sale au îndeplinit baremul necesar calificării ca și etapă de campionat conform celor de mai sus.

1.4.2 Cupe / Competiții cu Permis de Organizare Restricționat

Competițiile Restricționate (Cupe), care se desfășoară pe deplină răspundere a organizatorului, vor respecta cu strictețe prevederile prezentului regulament cu privire la siguranță și securitate. Aprobarea desfășurării respectivei competiții se face în mod similar și respectând aceiași pași și termene ca și în cazul etapelor .

1.5 CAIETUL DE SARCINI AL ORGANIZATORULUI DE EVENIMENTE DE RALLY RAID

Este documentul care prezintă cerințele minime care trebuie îndeplinite de către organizatori pentru a organiza competiții de Rally Raid în cadrul FRAS, precum și un set de instrucțiuni și obligații minime pe care fiecare organizator trebuie să le aplice în desfășurarea competițiilor.

Acest caiet de sarcini este parte integrantă a prezentului regulament.

CAP.2 DEFINIȚII ȘI DESCRIERI

2.1 ABREVIERI - DENUMIRI

ASN - Orice mențiune a ASN se referă la Federația Română de Automobilism Sportiv

FRAS - Orice mențiune FRAS se referă la Federația Română de Automobilism Sportiv

CNRallyRaid - Orice mențiune CNRallyRaid se referă la Campionatul Național de Rally Raid

CoNRR - Orice mențiune CoNRR se referă la Comisia Națională de Rally Raid, care reglementează, coordonează și aprobă desfășurarea competițiilor și Campionatului de Rally Raid.

Comisia supraveghează buna desfășurare a competițiilor și are dreptul să se autosesizeze cu privire la fapte și evenimente petrecute în timpul unei curse, care contravin regulamentelor sportive, și să notifice Comisia de Competiții FRAS în vederea omologării sau nu a rezultatelor, sau după caz, Comisia de Disciplina FRAS.

2.2 EVENIMENT RALLY RAID

Un eveniment Rally Raid este un eveniment sportiv, Etapă în CNRallyRaid sau Cupa (eveniment sportiv cu Permis de Organizare Restricționat).

Evenimentul Rally Raid începe o dată cu deschiderea secretariatului și începerea verificărilor administrative.

Evenimentul se încheie la finalul festivității de premiere.

2.3 BULETIN (ADITIV)

Un document oficial scris destinat să modifice, clarifice sau să completeze Regulamentul Particular al Evenimentului.

2.4 BRIEFING

O întâlnire în care Organizatorul furnizează informații suplimentare echipajelor participante la competiție.

Briefing-urile trebuie conduse de Directorul de concurs sau de delegatul organizatorului .

Prezența la Briefing a cel puțin unui membru al fiecărui echipaj este obligatorie. Absența acestora nu va implica organizatorul sub nici un fel în cazul unor evenimente în care sunt implicați sportivii în cauză.

Organizatorul are obligația de a organiza Briefing-ul la ora și locul exacte anunțate prin Regulamentul Particular.

Informațiile legate de securitate și de parcurs (modificări ale Road Book-ului) pentru ziua următoare, datate și semnate de Directorul de concurs, trebuie afișate pe panoul de afișaj oficial, sub responsabilitatea sa. Acestea rămân pe panou până după terminarea zilei următoare.

Aceste informații pot fi făcute și on-line, folosind mijloacele de comunicare electronice, dar organizatorul trebuie să ia toate măsurile pentru a se asigura ca toți concurenții au fost înștiințați de aceasta metoda de comunicare.

Neprezentarea, întârzierea, perturbarea, consumul de alcool (care este strict interzis în încăperea și pe perioada Briefing-ului) și orice atitudine nesportivă manifestată de către unul sau mai mulți concurenți se considera abateri disciplinare și se penalizează (conform anexa 1 - Penalizari), putând merge până la descalificarea concurentului / echipei și / sau suspendarea Briefing-ului.

2.5 ROAD BOOK / TRASEU

Fiecare concurent va primi cu o seară înainte de fiecare etapă, la Briefing, un Caiet Itinerar (numit Road Book), care descrie traseul oficial al concursului, conținând pe pagina rubrici orizontale cu informații despre distanțe în kilometri, desene, note caracteristice care indică itinerarul și / sau direcțiile de deplasare, ce trebuie urmate sub rezerva unei penalități (putând merge până la excluderea din concurs).

Road-book-ul pentru concurenți nu va conține detalii legate de coordonate GPS.

Traseul va fi verificat cu aproximativ o săptămână înainte de concurs de un reprezentant al Comisiei CoNRR și trebuie validat / re-verificat cu max. 48 de ore înaintea primei zile de concurs, de către un echipaj Auto / SSV sau de un pilot de Motocicleta / Quad (echipaj sau pilot care NU participă la acea etapă), cu o experiență semnificativă în realizarea sau verificarea traseelor de Rally Raid, stabilit de către Organizator, sub directă responsabilitate a directorului de concurs și cu asistența celui care a conceput traseul oficial.

Echipajele de verificare / validare verifică dacă parcursul competiției este accesibil tuturor autovehiculelor acceptate conform regulamentului cadru și particular al competiției, precum și corectitudinea informațiilor prezente în Caietul Itinerar (Road Book).

Modificările rezultate în urma acestei validări / verificări se aduc la cunoștință conform art. 2.4

Orice comunicare între echipajele de verificare / validare și orice altă persoană exceptând Directorul de Concurs și Directorul de Securitate este strict interzisă.

Traseul trebuie să rămână secret până la startul competiției. Toate formele de recunoaștere sau deschidere a traseului până la startul în competiție de către concurenți sunt interzise. Nerespectarea acestor prevederi duce la excluderea din competiție.

Organizatorul competiției trebuie să garanteze tuturor concurenților înscrși ca nicio informație privitoare la traseu nu a fost și nu va fi divulgată până la terminarea competiției, cu excepția comunicatelor date tuturor concurenților.

Nerespectarea acestor garanții duce la sancționarea organizatorului prin interzicerea dreptului de a mai organiza competiții pentru o perioadă de 3 ani.

La sfârșitul Road Book-ului se va tipări obligatoriu o legendă cu semnificația semnelor convenționale și abrevierilor folosite (conform Prescripției Generale FIA - vezi anexa).

Pe ultima copertă se vor tipări *obligatoriu* pe fundal alb „SOS” cu roșu și „OK” cu verde, pentru a putea fi folosite de echipaj la anunțarea celorlalți concurenți despre apariția unor urgențe medicale (accident) sau de alta natura (OK).

Road Book-ul trebuie să cuprindă, de asemenea, toate datele de contact necesare în cazuri de urgență.

Model road-book - vezi anexa 2.

2.6 CARNET DE BORD

Document destinat înscrierii în ordine cronologică a vizelor diferitelor controale prevăzute pe traseu.

La startul fiecărei zile de concurs concurenții vor primi un carnet de bord pe care vor figura timpii impuși și timpii maximi autorizați pentru parcurgerea fiecărui Sector de Legătură respectiv fiecărei Probe Speciale.

Carnetul de bord va fi depus la sosirea din fiecare zi de concurs la CO de intrare în bivuac.

Carnetul de bord va fi înlocuit printr-un nou carnet la startul zilei de concurs următoare.

Concurenții sunt responsabili pentru prezentarea acestui carnet, pentru a fi completat la punctele de control orar sau de trecere (dacă este prevăzut CT cu viză).

Caietul de bord poate fi completat doar de către oficialii cursei, exceptând secțiunea din acesta marcată cu denumirea „Pentru a fi utilizată de către competitor”. Orice rectificare sau modificare făcută pe carnetul de bord, ce nu a avut aprobarea scrisă a unui oficial, duce la excluderea din concurs.

Pierderea sau distrugerea carnetului de bord este penalizată cu +20 min.

Orice diferență de timp cronometrat dintre carnetul de bord și fișele de arbitraj vor face subiectul unei investigații realizate de către directorul cursei.

Absența unui pontaj sau neprezentarea carnetului de bord la un punct oarecare de control va conduce la o penalizare care poate merge de la 60 min. până la aplicarea unei penalizări forfetare / abandon, sau excluderea din concurs.

2.7 COMUNICAT

Document oficial scris cu caracter informativ care poate fi emis fie de către directorul organizatoric (anterior începerii etapei), de către directorul de concurs sau de către comisarii sportivi.

2.8 ECHIPAJ

Un echipaj este format din două persoane (pilot și copilot) pentru toate grupele, cu excepția grupei T5, unde echipajul este format din minim două și cel mult patru persoane. Excepțiile de la această regulă vor fi analizate de către Comisarii Sportivi.

Membrii echipajelor trebuie să fie titulari ai unei licențe de pilot, respectiv copilot, pe anul în curs, valabilă pentru concursul respectiv.

Echipajul va trebui să se regăsească la bordul vehiculului, complet, pe toată durata competiției (pe durata parcurgerii sectoarelor selective și de legătură).

Absența unui membru al echipajului sau admiterea unei terțe persoane la bord (exceptând transportul unui rănit), duce la excluderea din concurs.

2.9 BIVUAC

Zona situată între controlul orar de sosire dintr-o secțiune a competiției (fie Proba Speciala sau Sector de Legătură) și Controlul Orar de plecare în secțiunea următoare, în care toți concurenții se regrupează, spațiu care este localizat în Road Book.

În Bivuac asistența tehnică este liberă între concurenți, la care se adaugă asistența autorizată în Regulamentul Particular.

Organizatorul poate restricționa accesul și numărul de persoane care au permisiunea de a intra, staționa sau desfășura activități în Bivuac, explicând aceasta în buletine informative prealabile sau prin Regulamentul Particular.

Controalele orare de sosire dintr-o secțiune de concurs în Bivuac și de start al zilei de concurs următoare pot fi combinate.

2.10 PARC DE SERVICE

Zona dedicată realizării operațiunilor de service și reparații pentru vehiculele înscrise în concurs. Spațiul este identificabil și delimitat de elemente de semnalizare specifice în teren precum și în Road Book. Parcul de service poate fi aceeași zonă ca și Bivuacul.

Începând cu primul control orar, service-ul unui vehicul care participă la o competiție poate să se desfășoare în zonele dedicate precum Parcul de service, Bivuac sau pe secțiunile de drum unde nu este interzis acest lucru.

Organizatorul poate prevedea, în regulamentul particular, amplasarea unor puncte de service îndepărtat, cu timp de lucru inclus în timpul de parcurgere a probei de legătură, identificabile în itinerarul evenimentului (pe Road Book), dar numai în zone delimitate fizic clar și cu condiția respectării normelor PSI și a celor de mediu, sub directa supraveghere a unui șef de parc, caz în care nu se aplica regula de ajutor interzis.

Aceste puncte de service vor fi identificate și în Road Book.

Amplasarea zonelor de service, precum și distanțele între aceste zone, trebuie detaliată în Regulamentul Particular, atât pentru concurenți cât și pentru echipele de service.

Sub vehiculul de competiție, pe toată perioada operațiunilor de service și pe toată perioada parcului închis, este necesară amplasarea unei prelate cu un 1 metru mai lungă și mai lată decât dimensiunea vehiculului de raliu.

În imediata apropiere a fiecărui vehicul staționat în Bivuac / Parc de service, trebuie să existe minim 1 stingător tip P6, în fața sau lateralul vehiculului, într-un loc ușor accesibil.

Nerespectarea acestei prevederi se penalizează *cu 5 minute* și obligația de a remedia problema. Refuzul de a remedia această problemă într-un termen rezonabil (dictat de șeful de parc / alt oficial), poate duce la excluderea din concurs și scoaterea din parc.

În interiorul Parcului de service, împingerea sau tractarea vehiculului de raliu este permisă pentru sportivii deținători al acestuia, oficiali sau echipa de asistență a vehiculului și pentru alți sportivi participanți la raliu.

2.11 PARCUL ÎNCHIS

Parcul Închis este o zonă clar delimitată în care nici o operațiune de reglare, reparație sau verificare a vehiculului NU este permisă, sub rezerva unei penalizări care poate merge de la 10 min pana la excluderea echipajului.

Vehiculele sunt în Parc Închis de la intrarea lor într-un parc de start, de regrupare sau de terminare a Etapei, pana la plecarea din acestea.

Zonele de Control Orar sunt considerate zone de parc închis.

Zona de la punctul de STOP pana la zona de ieșire este considerată zonă de parc închis.

În cazul în care vehiculul nu poate pleca dintr-o zona de parc închis, el poate fi numai împins sau tractat afara din zonă, cu ajutor exterior, fără a fi penalizat, sub supravegherea șefului de post.

Orice vehicul în parcul închis poate fi deplasat / împins / tractat doar de către echipaj, alt concurent sau oficialii concursului.

Vehiculele sunt în Parc Închis la sosirea lor din ultima secțiune a concursului, până la expirarea perioadei de depunere a reclamațiilor.

Înainte ieșirii din toate parcurile sau la startul unei Etape, dacă comisarii tehnici ai competiției constată că un vehicul este într-o stare incompatibilă cu o utilizare normală, ei trebuie să informeze imediat Directorul de concurs, care va putea cere remedierea defecțiunilor.

În acest caz, minutele utilizate efectuării remedierilor vor fi considerate ca tot atâtea minute de întârziere înregistrate pe un Sector de Legătură. Pentru a nu permite echipajului să încerce recuperarea întârzierii datorată remedierilor, acesta va primi o nouă oră de start. Orice întârziere mai mare de 30 minute duce la excluderea din concurs.

Imediat după parcare vehiculului în Parcul Închis, echipajele trebuie să părăsească parcul închis în termen de maxim 10 minute, fiindu-le interzisă revenirea. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu 30 de minute.

Excepție de la regimul de Parc Închis, dar numai sub responsabilitatea unui oficial, este permis unui echipaj în Parcul Închis de start, de regrupare sau de sfarsit de etapa:

- să schimbe, cu mijloace aflate la bord, una sau două roți dezumflate sau deteriorate.
- să schimbe parbrizul cu ajutor din exterior, cu aprobarea Directorului de concurs.

Aceste intervenții vor trebui să fie în totalitate terminate înaintea orei de start. În caz contrar, depășirea timpului va atrage o penalizare similară cu depășirea timpului pe un sector de legătură.

Pentru a scoate vehiculul dintr-un Parc Închis de start, echipajul este autorizat să intre în parc cu 15 minute înainte de ora sa de start. În caz contrar, echipajul va fi penalizat cu 30 min.

În interiorul Parcului Închis, punerea în funcțiune a motorului poate fi efectuată cu ajutorul unei baterii exterioare, care va fi adusă și scoasă din Parc în prezența unui oficial al Concursului. Această baterie nu poate în nici un caz să fie imbarcată în vehicul (exceptând bena) .

2.12 REGRUPARE

Oprire prevăzută de organizator pentru a permite, pe de o parte revenirea la orarul teoretic și pe de alta parte, de a regrupa echipajele rămase în concurs. Definierea lor ajuta organizatorul în a gestiona mai eficient resursele logistice și de intervenție în cadrul unei competiții.

La sosirea în zona de regrupare echipajele vor primi instrucțiuni privind ora de start în următoarea secțiune a cursei și modul de amplasare a vehiculelor în zona de regrupare. Regruparea se realizează în regim de Parc Închis (unde nu este posibilă intervenția asupra vehiculului, alta decât curățarea geamurilor, farurilor și plăcuțelor de înmatriculare, sau alte mici intervenții tehnice realizate exclusiv de către concurenți).

Timpul de oprire poate să difere la echipaje.

Este precedată și terminată de Control Orar.

Noul start se va da în funcție ordinea de sosire a concurenților în Controlul Orar de intrare în regrupare. Ecartul la start, pentru primele 10 echipaje sosite, va fi de 2 minute.

2.13 NEUTRALIZARE

O zonă situată în interiorul unui sector selectiv, zonă în care concurenții sosesc și pleacă separați de același interval de timp cronometrat la secundă.

Zonele de neutralizare sunt în general folosite pentru realimentare sau alte operațiuni care trebuie efectuate de toți concurenții. Perioada de neutralizare este în general de 15-20 min., sau un timp suficient pentru efectuarea operațiunilor pentru care a fost aplicată zona de neutralizare.

Startul în următoarea secțiune a sectorului selectiv se va realiza la timpul determinat prin adunarea timpului neutralizat la timpul de sosire al fiecărui concurent. Timpul neutralizat este fix, identic pentru toți concurenții, și este stabilit în Regulamentul Particular.

Neutralizarea se realizează sub condiția de Parc Închis (unde nu este posibilă intervenția asupra vehiculului, alta decât curățarea geamurilor, farurilor și plăcuțelor de înmatriculare sau alte mici intervenții tehnice realizate exclusiv de către concurenți).

Totuși, în funcție de specificul traseelor, organizatorul este încurajat să ia în considerare o zonă de Parc Service (Remote Bivouac), undeva la jumătatea traseului (spre exemplu la cca 150 km după start). Aceasta zonă va trebui să fie aleasă corespunzător cerințelor de parc service și să se gestioneze în regim de SERVICE IN / SERVICE OUT, folosind un arbitru pentru zona de CO corespunzătoare.

În acest Parc Service "Remote" pot fi admise vehicule de service de asistență, DOAR dacă sunt declarate oficial (cel târziu la înscrierile administrative) - organizatorul poate să perceapă taxe separate pentru vehiculele de service / asistență, publicând asta explicit în Regulamentul Particular.

În cazul în care intervin blocaje care nu depind de organizator sau concurenți în traseu (de ex trecere la nivel cu calea ferată, întâlnirea cu utilaje agricole pe drumuri agricole, fără posibilitate de depășire, etc) se pot aplica neutralizări individuale (conform citirilor de pe balizele GPS) la secretariatul cursei - aceasta implică depunerea unor solicitări scrise din partea concurenților afectați, care vor fi analizate de conducerea cursei (solicitările trebuie depuse IMEDIAT după

sosirea în bivouac, ÎNAINTE de publicarea rezultatelor parțiale / provizorii).

În cazul în care un concurent întârzie să ia startul în următoarea parte a sectorului selectiv după o neutralizare se va considera că acesta a luat startul în timpul alocat de start pentru acesta. În cazul în care acesta întârzie cu mai mult de 30 de minute, oficialul de post poate refuza startul, urmând ca concurentul să primească o penalizare forfetara.

Dacă concurentul nu respecta timpul de neutralizare și ia startul în avans, acesta este considerat start în avans și va fi penalizat cu dublul timpului de neutralizare.

În bivouac, zona de regrupare, de neutralizare, parc tehnic, parc închis, zonele de control orar etc. se va circula cu viteză foarte redusă (aprox.10 km/ora). Circulația cu viteză mare, neadaptată la condițiile de parc, constatată și apreciată de oficialii concursului, poate duce la sancțiuni, care merg de la avertisment (prima abatere), la 10 min. penalizare (care se adaugă penalizărilor din concurs pentru a doua abatere) sau chiar excludere, în cazul abaterilor repetate.

2.14 SECTOR SELECTIV (PROBĂ SPECIALĂ)

Proba Specială este o probă de viteză cu timpi cronometrați. Starturile pe Probele Speciale sunt, fie precedate, fie împreună, cu un Control Orar și urmate de un Control Orar după Sosire.

Pe parcursul probelor speciale, toți membrii echipajului trebuie să poarte echipamentul de protecție aferent clasei, așa cum este prevăzut în regulamentul tehnic și de securitate, sub rezerva excluderii din concurs.

Este interzis echipajelor de a circula în sens invers parcursului probelor speciale, sub rezerva unei penalizări care poate duce de la 30 min. până la excluderea din concurs.

Cu titlu de excepție, echipajelor li se vor permite mici devieri de la direcția de parcurs, întoarceri scurte sau redirectionări în direcția corectă – strict pentru corectarea greșelilor de navigare dar strict în condiții de mare atenție și doar pe distanțe scurte.

Întoarcerea intenționată pe distanțe semnificative și/sau abateri semnificative de la traseu fără o cauză justificată sunt interzise.

Sosirea din proba specială va fi lansată, panourile fiind dispuse conform anexei 1 a prezentului Regulament.

Opirea între panoul galben de avertizare și panoul STOP este interzisă. Orice încălcare a acestei prevederi se penalizează cu minim 30 minute până la excluderea din concurs. Cronometrajul se va face pe linia de SOSIRE.

Zona dintre finalul lansat și linia de stop trebuie să fie o zonă dreaptă fără obstacole periculoase.

La o distanță de 100 - 300 m după SOSIRE echipajul trebuie să se oprească la postul CO – STOP semnalizat prin panoul ceas roșu și panoul roșu STOP. Oficialul din post va înscrie în carnetul de bord ora de sosire (ora, min., sec.), care va fi și ora și minutul de plecare în Sectorul de Legătură următor (ora, min.). În cazul sosirii mai multor concurenți în același minut, șeful de

post va re-eșalona startul acestor concurenți la un interval minim din 30 în 30 de secunde, în ordinea sosirii acestora.

Un echipaj ce nu oprește la punctul de stop va primi o penalizare de 15 de minute.

Echipajele care nu pot lua startul pe un sector selectiv la ora, minutul și poziția alocată, vor fi penalizate cu 15 minute și vor rămâne la dispoziția șefului de post care le va indica o nouă oră de start.

Cronometrarea pe sectoarele selective se face la secundă (hh:mm:ss).

Dacă un echipaj nu poate să părăsească zona punctului de stop acesta poate fi împins sau tratat de către oficiali sau de către alți concurenți / alte persoane, fără a primi o penalizare.

ÎNTRERUPEREA UNEI PROBE SPECIALE

Când o probă specială este întreruptă sau oprită pentru din orice motiv, fiecărui echipaj afectat ii va fi alocat de către directorul concursului un timp de neutralizare sau sosire calculat pe baza: sistemului de siguranță prin monitorizare GPS sau Punctelor de control intermediare înregistrate.

Cu toate acestea, dacă echipajul este singurul responsabil pentru întreruperea unei probe speciale, nu poate beneficia de această măsură.

În cazuri excepționale, în care parcursul concurenților poate fi influențat de evenimente neprevăzute (accident, intervenții pentru a înlătura urmările unui accident, obstacole care au intervenit pe traseu , etc), directorul de concurs poate decide anularea probei.

ZONA DE "STOP RALLY"

Pe parcursul unei Probe Speciale, acolo unde traseul competiției intersectează cai de acces deschise circulației publice care nu pot fi evitate, organizatorul va semnaliza zona respectivă în Road-book cu "STOP RALLY" cu minim 100 m înainte și va amplasa OBLIGATORIU (sub rezerva opririi competiției până la remedierea situației) o persoană din staff-ul de organizare / arbitru, *echipat obligatoriu cu echipament vizibil inscripționat/ vesta reflectorizantă inscripționată*, care va atenționa echipajele și va asigura asistența necesară traversării acestei zone / intrarea în această zonă de siguranță.

Pe zonele de "STOP RALLY" concurenții au obligația de a respecta Codul Rutier și toate legile referitoare la circulația pe drumurile publice.

La ieșirea din aceste zone, organizatorul va semnaliza aceasta în Road-book cu "START RALLY".

Aceste puncte de pe traseu care necesită asistență suplimentară vor fi evidențiate *obligatoriu* și în Planul de securitate.

2.15 SUPERSPECIALĂ

O super specială este un sector selectiv în care startul este dat în același timp pentru maxim 2 concurenți, aceeași procedura de start fiind aplicată pentru toți concurenții.

Includerea unei probe super-speciale în cadrul unui eveniment este opțională.

Regulile de desfășurare, start, interval de start, ordine de start sunt la latitudinea organizatorului și vor fi precizate în regulamentul particular al competiției.

Proba este obligatorie pentru concurenți, însă nu este cronometrata iar timpul realizat nu poate influența rezultatul cursei, însă parcurgerea ei aduce după sine un plus de imagine pentru sport, eveniment și concurent deopotrivă. Absența la startul super-specialei se penalizează cu 20 min.

2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ

Este un tronson din traseu, cu timp impus, care face legătura între două controale orare succesive.

Se desfășoară în regim de circulație deschisă, și se respecta Codul Rutier și toate normele care vizează circulația pe drumurile publice.

Dacă 50% dintre concurenți nu sosesc în timpul impus pentru un Sector de Legătură, timpul impus poate fi modificat de către directorul de concurs, în urma deciziei comisarilor sportivi, pentru situații justificate care țin de siguranța concurenților sau de schimbarea condițiilor de concurs: condiții meteorologice nefavorabile, accidente rutiere, blocarea drumurilor de acces. Nu se iau în calcul în aceasta situație concurenții care au declarat abandon tehnic.

2.17 COMBUSTIBILUL ȘI REALIMENTAREA

Realimentarea cu combustibil este permisă doar în zonele de realimentare stabilite de organizator sau la stațiile publice de alimentare cu combustibil de pe traseul sectoarelor de legătură .

Zonele de alimentare cu combustibil stabilite de organizator pot să fie situate:

- În afara parcurilor de service / bivouac
- În cadrul stațiilor publice de alimentare cu combustibil
- În cadrul sectoarelor selective în zone amenajate de organizator

Între 2 zone de alimentare succesive nu va fi o distanță mai mare de 90 km.

Aceste zone trebuie să fie indicate în Road Book.

Regulamentul particular va prevedea informații despre zonele de alimentare.

Amplasarea în teren a punctului de alimentare se face într-o zonă sigură PSI, vizibilă din traseu pentru concurenți,

Zona de alimentare va fi delimitată (minim cu benzi) pentru a nu permite accesul persoanelor neautorizate. Zonele de alimentare necesită prezența unui arbitru, neutralizarea efectuându-se în regim de CO (REFUEL IN / REFUEL OUT).

În cazul zonelor de alimentare cu combustibil din cadrul sectoarelor selective organizatorul sau echipajul ce realizează realimentarea este responsabil pentru măsurile de protecție a mediului înconjurător prin folosirea unor materiale absorbante sau impermeabile în cazul unor vărsări accidentale.

Se vor folosi DOAR combustibili care pot fi achiziționați din stațiile de distribuție a carburanților destinați vânzării pentru public.

În cazul unei probleme tehnice, vehiculul în cauză trebuie împins de către concurenți și/sau oficiali în afara zonei de alimentare cu combustibil, unde se poate încerca repornirea vehiculului

Următoarele proceduri se vor aplica în cazul zonelor de realimentare :

- zona va fi presemnalizată conform celor specificate mai sus la pct. "Neutralizare", plus indicatorul specific pentru "zonă de realimentare";
- zona va fi dotată cu minim 4 stingătoare tip P6;
- existența unei prelate de protecție a solului rezistentă la hidrocarburi;
- în punctul de realimentare sunt permise doar acțiunile direct implicate în realimentarea vehiculului de competiție;
- Nu este permisă prezența *echipelor* de asistență *tehnica ale concurenților* în cadrul acestor zone de realimentare;
- Echipajul este singurul responsabil pentru efectuarea operațiunii de realimentare. Un alt membru al echipei poate să realizeze plata pentru combustibilul alimentat, dacă alimentarea se face într-o stație de alimentare. Nerespectarea acestei prevederi se consideră "ajutor interzis";
- Motoarele vehiculelor de competiție trebuie să fie oprite în momentul realizării operațiunilor de realimentare iar echipajul trebuie să fie în afara vehiculului.

Orice abatere de la prevederile regulamentare la acest capitol se penalizează cu excludere din concurs.

2.18 PENALIZARI SPORTIVE

O penalizare sportivă implică o penalizare impusă de:

- Exces de viteză într-o zonă de control cu viteză limitată;
- Control Trecere ratat;
- Punct intermediar de trecere GPS ratat;
- Conduită nesportivă sau alte infracțiuni comise pe Proba Speciala sau Sectorul de Legătură.
(sau orice nerespectare a regulilor referitoare la PS și SL)

Penalizările trebuie exprimate în ore și minute sau excludere din concurs.

Clasamentul final va fi stabilit prin adunarea timpilor realizați pe Probele Speciale și a penalizărilor dobândite pe acestea, a penalizărilor de pe Sectoarele de Legătură și a altor penalizări exprimate în timp.

O listă ce cuprinde toate penalizările sportive este inclusă în anexa 3 a prezentului regulament.

2.19 PENALIZARE FORFETARĂ

Penalizarea exprimată în ore și minute care îi permite unui concurent să rămână în competiție, chiar dacă nu a reușit să termine o probă specială în timpul maximal.

Aceasta permite concurenților penalizați continuarea raliului în condiții de competiție normală dar sever penalizați, *cu condiția să anunțe oficial conducerea cursei* și să se prezinte la controlul orar ce preceda următoarea probă specială înainte sau cu o întârziere de maxim 30 de minute față de startul ultimului concurent.

Timpul total atribuit concurentului afectat de această penalizare se va calcula adunând timpul maximal autorizat al probei speciale neefectuate cu valoarea penalizării forfetare a probei și penalizarea punctelor de control lipsa.

Penalizarea forfetara se exprima în timp și se adaugă penalizărilor acumulate deja de concurenți, prevăzute în Regulamentul Particular. Penalizarea forfetara este stabilita de către organizator și poate avea o valoare diferită pentru fiecare Probă Specială, dar nu mai puțin de dublul Timpului maxim pentru Proba Specială respectivă (2 x Tmax.).

Pentru a fi clasificat, un concurent nu trebuie să fi primit penalizări forfetare mai mult de 50% din probele unei competiții.

Pentru o zi de concurs cu o singura Probă Specială nu se admite forfetarea (exceptând super-speciala).

Pentru o zi de concurs cu mai multe Probe speciale se admite o singura forfetare.

Ultima Probă Specială din concurs NU se forfetează.

2.20 TIMP IMPUS

Fiecare SECTOR DE LEGĂTURĂ se va parcurge într-un timp impus pe care îl vor respecta toți concurenții.

Orice abatere de la acest timp impus aduce o penalizare în minute pe sectorul de legătură.

2.21 TIMP ESTIMAT

Timp estimat de organizator pentru parcurgerea unei Probe Speciale.

2.22 TIMP MAXIMAL

Timpul maxim calculat de organizator, în care concurenții trebuie să se încadreze pentru parcurgerea unei Probe Speciale. În caz de depășire, fără nicio toleranță, aduce aplicarea unei penalizări care poate merge de la penalizarea forfetară până la excluderea din concurs - abandon.

Dacă 50% dintre concurenți nu sosesc în timpul maxim autorizat pentru o Probă Specială, timpul maxim poate fi modificat de către directorul de concurs, în urma deciziei comisarilor sportivi, pentru situații justificate care țin de siguranța concurenților sau de schimbarea condițiilor de concurs: condiții meteorologice nefavorabile, accidente rutiere, blocarea drumurilor de acces. Nu se iau în calcul în aceasta situatie concurenții care declara abandon tehnic .

Directorul de concurs poate să decidă întreruperea Probei Speciale în mod automat pentru echipajele întârziate în momentul în care acestea nu mai au șanse matematice să se încadreze în Timpul Maxim, ei urmând a fi anunțați în următorul post de control, prin orice mijloc de comunicație la dispoziție sau de către orice oficial al concursului aflat pe traseu, și dirijați spre următorul punct de regroupare sau bivouac, după caz.

2.23 ORA OFICIALĂ A RALIULUI

Ora oficială a competiției va fi anunțată în Regulamentul Particular a cursei. Ora recomandată pentru toți organizatorii este ora GPS.

2.24 PROLOGUL și STARTUL în COMPETIȚIE

Startul într-o etapă se va da în funcție de clasamentul la zi al campionatului sau al campionatului

anului precedent, iar pentru cei neclasați în ordinea înscrierilor.

O Probă Specială "Prolog" poate fi organizată în debutul competiției pentru promovare mass media și pentru stabilirea ordinii de start pentru următoarea secțiune a competiției.

Acesta se va desfășura pe o lungime recomandată *între 3 km și 15 km*.

Primii 3 concurenți clasați la Prolog își pot alege locul pe ordinea de start în prima Probă Specială.

Regulamentul Particular al competiției respective va preciza dacă este autorizată sau nu recunoașterea aceluși prolog.

Startul în prima probă specială după prolog se va face în ordinea clasamentului de la prolog, ținând cont de alegerea primilor 3 clasați. Timpii rezultați la prolog se pot cumula cu timpii celorlalte probe speciale, iar acest lucru trebuie menționat în Regulamentul Particular.

Neprezentarea la prolog aduce o penalizare de +20 de minute care se adaugă la Timpul maxim pe aceasta proba.

2.25 STARTUL FESTIV

Un start festiv poate fi organizat în scopuri de promovare mass media. Intervalul de start și ordinea de start sunt la latitudinea organizatorului. Orarul de start precum și locul trebuie menționate în Regulamentul Particular al competiției. Dacă un echipaj nu poate participa la startul festiv, acestuia i se va permite să ia startul în competiție conform ordinii de start stabilite.

2.26 STARTUL

În cazul organizării prologului, ordinea de start în concurs este stabilită în funcție de ordinea clasamentului de la prolog (respectiv opțiunile primilor 3 clasați la prolog). Pentru cazuri speciale (egalitate / departajare / neprezentare / abandon la prolog) se va folosi ca reper clasamentul la zi al Campionatului sau al Campionatului anului precedent .

În lipsa organizării prologului, ordinea de start este stabilită în funcție de clasamentul la zi al Campionatului sau al Campionatului anului precedent, iar pentru cei neclasați, ulterior, în ordinea înscrierilor.

În cazuri excepționale pentru motive de siguranță, directorul de concurs poate să modifice ordinea de start precum și intervalul de start, doar cu acordul Comisarilor Sportivi.

La întocmirea ordinii de start în fiecare zi se va ține cont de eventualele penalități sportive și infrațiuni din ziua precedentă (CT lipsă, depășire viteză, comportament nesportiv).

Fiecare întârziere de prezentare la startul unei Probe Speciale este penalizată cu 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut întârziere (penalizari de CO). La o întârziere de peste 30 de minute, startul este refuzat și echipajul este exclus din concurs.

În cazul participării la competiție a vehiculelor din grupa T5, primul camion va lua startul după ultimul autoturism din categoria PROF1.

În situația în care competiția este una Auto – Moto (etapa de campionat comuna) , primii vor lua

startul motocicletii, după regulamentele federației respective, urmați de concurenții auto, cu un ecart de minim 15 minute între ultimul concurent moto și primul concurent auto.

Concurenții auto vor lua startul în ordinea următoare:

- TH SSV PROFI
- TH AUTO PROFI
- SSV RR2
- AUTO RR2
- SSV Promo
- AUTO Promo

Directorul de concurs poate dispune (în funcție de configurația traseului) o pauză de max. 15 min. după TH auto PROFI și RR2.

Este obligatorie utilizarea unui interval de start de minim 2 minute între vehicule pentru primele 10 vehicule urmat de un interval de 1 minut pentru următoarele.

În anumite condiții (praf, ceață) Directorul poate dispune mărirea acestui ecart dintre concurenți.

La startul unei Probe Speciale, când vehiculul cu echipajul la bord a oprit în fata postului de control de start, oficialul din post va înscrie în carnetul de bord al echipajului ora reală de start a vehiculului (ora și minutul). Startul este cu ceas, vizibil de către concurent. Arbitrul va anunța 30 sec., 15 sec., 10 sec., iar concurentul va lua startul în momentul în care pe ceas va apărea ora lui de start.

Startul în Proba Specială la ora indicată în carnetul de bord nu poate fi întârziat de către un oficial, decât în cazuri de forță majoră.

La un start greșit efectuat în avans, penalizarea va fi de: 1 minut la prima abatere, 3 minute la doua abatere, 10 minute a la treia abatere. Această penalizare nu exclude sancțiunile mai grave care pot fi aplicate de Comisarii Sportivi în special în caz de recidiva.

Împiedicarea voită a startului altui concurent duce la excluderea din concurs.

În cazul a două sau mai multor Probe Speciale succesive, startul în Proba Specială următoare trebuie să se bazeze pe timpul de terminare al Probei anterioare, la care se adaugă timpul impus al sectorului de legătură următor.

O staționare mai lungă de 20 secunde la startul sectorului de legătură după primirea carnetului de bord (cu observația că echipajul trebuie să elibereze zona de start imediat, cu demarorul, sau împingând mașina în caz de defecțiune), pana după panoul care delimitează zona de start (care are regim de parc închis) este penalizată cu 2 minute pentru fiecare minut de staționare în zona de start.

2.27 AJUTOR INTERZIS

Este definit ca orice reparație sau ajutor din exterior (primirea de piese, materiale, scule) pe timpul concursului, în alte zone decât parcul de service, pe parcursul sectoarelor selective sau a sectoarelor de legătură, exceptând reparațiile efectuate cu forțe proprii.

Face excepție cazul în care piese, materiale, scule sunt furnizate de către alți concurenți aflați în aceeași competiție.

Organizatorul poate să ofere ajutor cu vehicule oficiale de intervenție doar în momentul în care un echipaj declară abandon - această declarație se va efectua printr-un mesaj scris (mesaj text SMS / WhatsApp) pe unul din numerele oficiale de telefon (cel al Directorului de Concurs sau cel al Comisariatului Sportiv, numere puse la dispoziție explicit de către organizator în Reg Particular al competiției sau într-un buletin oficial).

Ca excepție, organizatorul poate să amplaseze echipaje de asistență în puncte considerate sensibile sau periculoase, însă acestea trebuie menționate explicit în planul de securitate (cu motivația corespunzătoare). Asistența primită de către concurenți din partea acestor echipaje NU se considera abandon.

Un vehicul aflat în incapacitatea de a se deplasa poate fi tractat de către un alt concurent, pe distanțe scurte, sau poate fi împins / repus pe roți de către orice alt concurent sau alte persoane care se află în proximitate, însă strict cu scopul să elibereze traseul (fără a-i oferi vreun avantaj față de alți concurenți).

Un vehicul care nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii poate fi tractat pe o distanță mai lungă, cu intenția de a nu declara abandon și de a finaliza Proba Specială, doar de către un alt concurent încă aflat în aceeași competiție. Echipajul respectiv trebuie să treacă prin SOSIRE prin mijloace proprii.

Orice abatere de la prevederile regulamentare la acest capitol se penalizează cu excludere din concurs.

CAP.3 OFICIALI și DELEGAȚI

La orice competiție ce contează ca etapă în CNRallyRaid lista oficialilor prezenți la concurs este următoarea:

- o Colegiul Comisarilor Sportivi (format din Președinte CCS și 2 comisari sportivi)
- o 1 Observator FRAS/Observator pe probleme de securitate
- o 1 Director de concurs
- o 1 Secretar
- o 1 Responsabil de securitate și traseu
- o 1 Medic Șef
- o 1 Ofițer relații cu concurenții
- o 1 Comisar tehnic
- o 1 Coordonator arbitri

- o 1 Șef de post și 1 controlor pentru fiecare Post de control prevăzut:
 - CO de Start în Etapa – CO 0
 - CO PS
 - Start PS
 - Controalele de Trecere
 - Sosire PS
 - Stop PS
 - CO Sosire din Etapa – CO Final Raliu).
- o 1 responsabil cu sistemul de tracking (balize GPS)

Atribuțiile acestora sunt descrise în Anexa 4 a Regulamentului Cadru.

În cadrul evenimentelor organizate pe teritoriul național, Comisarii Sportivi, Arbitrii, Comisarii tehnici, Directorul de concurs, trebuie să fie persoane licențiate de CCA-FRAS și vor fi delegați / aprobați de către CoNRR.

Pe toată perioada concursului cel puțin un comisar sportiv trebuie să fie în centrul de comandă al competiției.

Pentru toate Concursurile contând pentru CNRallyRaid sau cele candidate, FRAS și/sau CoNRR va desemna un Observator.

Nici un Observator FRAS nu va putea să fie în același timp și Comisar Sportiv al Concursului.

Echipajele sunt obligate să urmeze instrucțiunile arbitrilor prezenți în zonele de control. Orice nerespectare a acestor instrucțiuni va fi raportată comisarilor sportivi și penalizată. Toți arbitrii din zonele de control trebuie să fie ușor identificabili, și să poarte echipament specific., veste inscripționate și vizibile.

CAP 4 VEHICULE ELIGIBILE

4.1 VEHICULE ACCEPTATE

La competițiile de Rally Raid pot să participe vehiculele cu o masă maximă de 3500 Kg pentru grupele TH AUTO, TH SSV și mai mare de 3500 Kg pentru grupa T5** .

Vehiculele îndeplinesc următoarele condiții:

- Corespund reglementărilor tehnice și de securitate corespunzătoare grupei din care fac parte
- Corespund reglementărilor privind circulația pe drumurile publice
- Vehiculele din Categoria PROFİ (TH auto PROFİ și TH SSV PROFİ) trebuie să posedă Pașaport Tehnic eliberat de FRAS / FIA valabil (pentru echipajele care punctează în CNRallyRaid), sau emis de un ASN din țara în care este înmatriculată mașina, caz în care nu punctează în CNRallyRaid).
- Răspunderea acțiunilor, a modului de utilizare, buna funcționare și legalitate (legat de Asigurarea AUTO și Inspekția Tehnică Periodică) a propriilor vehicule pe parcursul competițiilor aparține EXCLUSIV sportivilor.

4.2 PAȘAPORT TEHNIC ELECTRONIC

Un document emis de o Autoritate Sportivă Națională sau Internațională și autentificat / validat de comisarul tehnic FRAS la concursul respectiv, care identifică autovehiculul prezentat .
Acest document trebuie prezentat la orice solicitare a comisarilor tehnici.

Toți concurenții în CNRallyRaid sunt obligați să își înscrie autovehiculul în baza de date a FRAS, să-și completeze și să-și achite Pașaportul Tehnic ELECTRONIC FRAS, cel târziu până la prima înscriere (la prima etapă) a Campionatului :

ATENȚIE! Vehiculele care nu posedă Pașaport Tehnic Electronic FRAS nu vor fi admise la verificările tehnice, respectiv nu vor putea lua startul în competiție!

4.3 CATEGORII / GRUPE / CLASE

Vehiculele sunt repartizate în categorii / grupe / clase după cum urmează:

4.3.1 PROFIL

Categoria TH AUTO:

În România sunt acceptate la start autovehicule din categoria TH AUTO, care sunt fie din grupa T1,T2 cu omologarea expirată sau nu au avut niciodată omologare dar corespund tuturor condițiilor de Securitate, conform Regulamentul Tehnic CNRallyRaid.

-Grupa T1/ TH1: Vehicule modificate, conform FIA Anexa J - Articolul 285 și FIA Cross Country Sporting Regulation și TH1, cum este definită mai sus

Clasa TH1.1 - benzină

Clasa TH1.2 - motorină

-Grupa T2/TH2: Vehicule de serie conform FIA Anexa J - Articolul 284 și Appendix IV FIA Cross Country Sporting Regulation și TH2, cum este definită mai sus

Clasa TH2.1 - benzină

Clasa TH2.2 - motorină

Categoria TH SSV:

În România sunt acceptate la start autovehicule din categoria TH SSV, care sunt fie din grupa T3,T4 cu omologarea expirată sau nu au avut niciodată omologare, dar corespund tuturor condițiilor de Securitate prevăzute în Regulamentul Tehnic al CNRallyRaid.

-Grupa T3/TH3 : Vehicule ultra ușoare modificate conform FIA Anexa J - Articolul 286 și Th3, cum este definită mai sus

Clasa TH3.1 - motoare cu turbină

Clasa TH3.2 - motoare fără turbină

-Grupa T4/TH4 Vehicule ultra ușoare de serie SSV conform FIA Anexa J - Articolul 286A, și Th4, cum este definită mai sus

Clasa TH4.1 - motoare cu turbină

Clasa TH4.2 - motoare fără turbină

Echipamentele de protecție INDIVIDUALE pentru echipajele de la categoria PROFI, așa cum sunt definite și în Regulamentul Tehnic și de Securitate, sunt formate din: cască, scaune, centuri, combinezon, cagulă, *lenjerie*, mănuși și încălțări pentru competiții sportive omologate, cu omologarea în termen sau expirată de max. 7 ani.

Directorul de concurs poate decide, cu acordul CCS, în condiții de căldură extremă, ca portul lenjeriei omologate tip rally este facultativ

Comisarul tehnic poate refuza startul unui echipaj dacă constată defecte vizibile la echipamentele de securitate, în special în cazul celor cu omologarea expirată.

4.3.2 RR2 - RALLY RAID 2:

Categoria RR2 auto

Vehicule care sunt dotate cu elemente de securitate (roll-cage, scaune, centuri, stingătoare etc.), dar care nu îndeplinesc în totalitate condițiile impuse prin regulamentul tehnic vehiculelor din categoria TH AUTO, dar sunt suficient de dotate pentru a fi primite la start și a concura în anumite condiții și limite de viteză.

De asemenea, în această grupă vor fi incluși și cei de la categoria Debutanți (mai puțin de 2 ani experiență în competițiile sportive) indiferent dacă concurează sau nu pe un vehicul care poate fi încadrat la categoria TH AUTO PROFI.

Autovehiculele participante trebuie dotate MINIM obligatoriu cu :

- ROLLCAGE interior:

- arc central situat în spatele scaunelor pilotului și copilotului și cu prindere în minim 4 puncte de caroseria autovehiculului cu flanșe cu 4 șuruburi (metric 10 minim) de pardoseală realizat dintr-o țevă metalică rotundă de 50 mm diametru cu o grosime de material 2 mm - sau 45 mm diametru cu o grosime de material 2.5 mm - având o rezistență minimă la rupere de 350N/mm², două diagonale în interiorul arcului principal, în partea din spate a scaunelor.
- arc secundar în zona parbrizului, cu prindere identică cu cea descrisă mai sus, unit cu arcul principal cu diagonale în partea de sus și legături deasupra portierelor.
- Centuri și scaune de competiție cu prinderi în *minim 4 puncte* - cu omologare în termen sau expirată *fără defecte vizibile* .
- 2 roți de rezervă ancorate și securizate în interiorul sau exteriorul autovehiculului.
- 1 stingător (2kg / P2) *suplimentar* fata de cel prevăzut de legislația rutieră
- Șufă de remorcare
- Contact general cu acționare atât din afara cât și din interiorul vehiculului
- Dispozitiv spart geamuri și tăiat centuri
- Trusă medicală
- Echipamente de protecție omologate sau cu omologare expirată, complete pentru pilot și copilot: cască, combinezon, cagulă, mănuși (pentru pilot) și încălțări pentru competiții sportive.

Categoria RR2 SSV

La aceasta grupă sunt acceptate autovehiculele de tip SSV dar care nu îndeplinesc în totalitate condițiile impuse prin regulamentul tehnic vehiculelor din categoria TH SSV PROFI, dar sunt suficient de dotate pentru a fi primite la start și a concura în anumite condiții și limite de viteză . De asemenea, în această grupă vor fi incluși și cei de la categoria Debutanți (mai puțin de 2 ani experiență în competițiile sportive) indiferent dacă concurează sau nu pe un vehicul care poate fi încadrat la categoria TH SSV PROFI.

Autovehiculele participante trebuie dotate MINIM obligatoriu cu :

- ROLL CAGE cu diagonale (sau "V") la partea superioară, între arcul central și arcul din zona parbrizului, diagonale în plan vertical în interiorul arcului central .
- SCAUNE și Centuri de competiție cu prinderi în *minim 4 puncte* cu omologare în termen sau expirata, *fără defecte vizibile*.
- Panou pedalier metalic, Plafon metalic
- 1 roată de rezervă
- 1 stingător (2kg / P2) *suplimentar* fata de cel prevăzut de legislația rutieră
- Șufă de remorcare
- Contact general
- Trusă medicală
- Echipamente de protecție omologate sau cu omologare expirata, complete pentru pilot și copilot: cască, combinezon, cagulă, mănuși (pentru pilot) și încălțări pentru competiții sportive.

Comisarul tehnic poate refuza startul unui echipaj dacă constata defecte vizibile la echipamentele de securitate, în special în cazul celor cu omologarea expirata.

4.3.3 TP (PROMO):

Vehicule de stradă, fără modificări tehnice și fără pașaport FRAS, cu caroserie închisă, fără prelată, dar care au anumite dotări de securitate, înmatriculate în circulație și cu ITP valabil, care vor fi primite la start și vor concura în anumite condiții și limite de viteză.

Autovehiculele participante trebuie dotate obligatoriu cu :

- 1 roată de rezerva ancorată corespunzător.
- 1 stingător (2kg / P2) *suplimentar* fata de cel prevăzut de legislația rutieră
- Mijloace de comunicare GSM.
- Centurile de siguranță originale ale mașinii sau centuri de curse min. 3 puncte
- Trusă sanitară, triunghi reflectorizant, rezervă de apă.
- Șufă de remorcare
- Dispozitiv de tăiat centuri

Echipamentul de siguranță al echipajului constă în cască de tip auto/moto, salopetă tip combinezon / Rally (se accepta ne-omologat) și încălțăminte adecvată (interzis șlapi, sandale, cizme de guma).

** participarea vehiculelor T5 este permisă doar dacă regulamentul particular al competiției precizează expres acest lucru.

Este la latitudinea organizatorului pentru ce categorii / grupe organizează competiția, în cazul

evenimentelor restricționate; este obligatorie organizarea pentru toate grupele / clasele de automobile pentru care exista definit podium, în cazul etapelor de campionat.

Se constituie Categoria (TH AUTO, TH SSV, RR2, TP), Grupa (TH1, TH2, TH3, TH4), clasa (TH1.1, TH1.2, TH2.1, TH2.2, TH4.1, TH4.2) dacă la start sunt minim 3 vehicule din aceasta categorie/ grupa care să ia startul, indiferent dacă punctează în CNRallyRaid sau nu.

IMPORTANT – pentru TOATE categoriile de autovehicule:

- Dimensiune maximă roți max. 810 mm. Verificarea dimensiunii maxime se face respectând procedurile Federației internaționale. Anvelope acceptate: „All-Terrain”, „Mud-Terrain” sau anvelope speciale de tip „Rally” - NU vor fi acceptate anvelopele cu profile agresive (ex. cele de tip „Simex”, agricole sau forestiere).

Pe tot parcursul probelor speciale, geamurile laterale ale autovehiculului de concurs trebuie să fie închise, sau coborâte maxim 2 cm. Excepție de la aceasta regulă sunt vehiculele care au montate plase speciale de protecție pentru vehicule de competiție.

Pentru vehiculele cu geamuri laterale de sticlă securizată, este necesar să aibă în dotare cel puțin un dispozitiv de urgență de tip „ciocan de urgență pentru geamuri”. Un dispozitiv de tip „tăietor de urgență pentru centuri” este necesar pentru riscul ca centurile să fie puțea blocate / greu de deschis în urma unui accident.

Pentru eventualitatea spargerii accidentale a parbrizului, respectiv în vederea continuării concursului fără parbriz, echipajele trebuie să dețină fie căști cu viziera, fie ochelari de tip moto. În caz contrar echipajul va fi retras din concurs.

4.4 VITEZA MAXIMĂ DE GRUPĂ

Pentru grupele TH SSV viteza maximă este de 125 km/h.

Pentru grupele TH AUTO viteza maximă este de 170 km/h.

Pentru grupa RR2 viteza maximă este 100 km/h

Pentru grupa PROMO viteza maximă este 70 km/h.

Aceste viteze maxime sunt denumite viteze maxime de grupă. Depășirea vitezei maxime de grupă pe sectoarele selective se penalizează cu 5 minute / depășire înregistrată.

În cazuri extrem de grave și repetate de depășiri ale limitelor de viteză, care atrag riscuri de siguranță, sancțiunea poate să meargă până la excluderea din concurs.

CAP.5 IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR și PUBLICITATEA

5.1 SPECIFICATII GENERALE

Echipajele sunt identificate după un ansamblu cuprinzând: 2 placi de raliu ("cămilă" de raliu) și 3 panouri cu numărul de concurs, și panourile cu publicitate (facultativă pentru organizatori, obligatorii pentru concurenți), de forma și dimensiunile următoare:

5.2 PANOURILE DE IDENTIFICARE DE PORTIERA și DE PLAFON

Numerele de concurs

AUTO - TH1, TH2, RR2, PROMO

- au dimensiunea de 42x44 cm
- pe înălțime, panoul se împarte în 3 sectoare, cu înălțime de aproximativ 14 cm (banda de sus și banda de jos, rezervate organizatorului) și aproximativ 16 cm (partea centrală pe care este inserat numărul)
- Numărul va fi de 14 cm înălțime cu o lățime de caracter de 2 cm.
- Poziționarea acestor panouri trebuie realizată orizontal pe portierele din față.

SSV - TH3, TH4, RR2, PROMO

- au dimensiunea de 30x31 cm
- pe înălțime, panoul se împarte în 3 sectoare, cu înălțime de aproximativ 9 cm (banda de sus și banda de jos, rezervate organizatorului) și aproximativ 13 cm (partea centrală pe care este inserat numărul)
- Numărul va fi de 10 cm înălțime cu o lățime de caracter de 2 cm.
- Poziționarea acestor panouri trebuie realizată orizontal pe portierele din față.

5.3 PANOURILE DE IDENTIFICARE DIN FAȚA ȘI SPATELE VEHICULULUI

Cămile de concurs

AUTO - TH1, TH2, TH5, RR2, PROMO

- Panoul de identificare din față / spate are o dimensiune de 43x21 cm și trebuie poziționat în partea frontală și spate a vehiculului în cel mai vizibil loc.
- Panoul trebuie să conțină numărul de concurs de culoare neagră de 8 cm înălțime cu o lățime grafică a liniei de caracter de 2 cm pe fundal alb.

SSV - TH3, TH4, RR2, PROMO

- Panoul de identificare din față are o dimensiune de 19x18 cm și trebuie poziționat în partea frontală și spate a vehiculului în cel mai vizibil loc. Dacă vehiculul nu are parbriz, o placă fixă trebuie realizată în schimb.
- Panoul trebuie să conțină numărul de concurs de culoare neagră de 5 cm înălțime cu o lățime grafică a liniei de caracter de 2 cm pe fundal alb.

Aceste plăci și panouri nu trebuie să acopere, nici măcar parțial, numerele de înmatriculare ale vehiculului.

5.4 ÎNCĂLCAREA REGULAMENTULUI DE IDENTIFICARE

În orice moment al evenimentului, absența sau poziționarea incorectă a unui element de identificare obligatorie poate fi pedepsit cu o amendă echivalentă cu 10% din taxa de înscriere, iar plata amenzii nu absolvă concurentul de înlăturarea problemei.

5.5 PUBLICITATEA FACULTATIVĂ A ORGANIZATORULUI (obligatorie pentru concurenți)

AUTO - TH1, TH2, TH5, RR2, PROMO

- 2 panouri 42x44 cm, pe portierele din față, lângă panourile cu numere de concurs (spre spatele vehiculului).

SSV - TH3, TH4, RR2, PROMO

- 2 panouri 30x31 cm, pe portiere, lângă panourile cu numere de concurs (spre spatele vehiculului).

La startul competiției absența sau poziționarea incorectă a acestor materiale poate duce la penalizare în valoare echivalentă cu 50% din taxa de înscriere.

5.6 IDENTIFICAREA PILOTULUI ȘI COPILOTULUI

Numele membrilor echipajului, grupa sangvina, precum și drapelul național al țării care a emis licența, trebuie să fie inscripționate pe aripile față ale autovehiculului sau portierele față ale vehiculului. Literele vor avea o înălțime cuprinsă între 30 și 50 mm. Fără aceasta inscripționare, echipajul nu va fi permis în concurs.

Fiecare membru al echipajului va purta obligatoriu, pe toata perioada competiției, un semn distinctiv (de exemplu: ecuson, brățară, insignă etc.) eliberat de către organizator. Numărul apelului și numele persoanei de urgență trebuie să fie înscrise pe acesta.

5.7 ATRIBUIREA NUMERELOR DE CONCURS

Numerele de concurs sunt atribuite *DE CĂTRE COMISIA CoNRR* concurenților care participă în Campionatul Național de Rally Raid, conform Hotărârii CF al FRAS, în urma solicitărilor cluburilor afiliate pentru concurenții participanți în acest campionat.

Prioritate la stabilirea numerelor o au concurenții clasati pe primele 3 locuri în anul precedent precum și posesorul numărului respectiv din anii precedenți.

Solicitările cluburilor se vor face în termenele stabilite și comunicate de CoNRR, în limitele termenelor de licențiere, conform Reg. de licențiere FRAS.

Numerele de concurs preferențiale vor fi comunicate cluburilor 30 zile înainte de prima competiție. Organizatorul nu poate alocă alte numere la competiția lui decât cele alocate de FRAS / CoNRR.

Numerele de concurs se alocă pe categorii de concurenți, astfel:

TH AUTO - de la 100 la 199

TH SSV - de la 200 la 299

RALLY RAID 2 - de la 300 la 399

PROMO - de la 400 la 499

CAP.6 SISTEME ELECTRONICE ACCEPTATE LA BORD

6.1 ECHIPAMENTE ELECTRONICE DE MĂSURĂ A DISTANȚEI, VITEZEI ȘI DIRECȚIEI DE DEPLASARE

Dispozitivele de măsură a distanței, vitezei sau direcției de deplasare (Trip Meter) sunt folosite în timpul competițiilor de Rally Raid. Acestea pot să fie conectate la roată sau cardan sau pot să fie dispozitive ce realizează aceste măsurători prin GPS.

Sunt interzise echipamentele digitale de orientare ce pot afișa hărți digitale sau pot ajuta în orientarea concurenților: tablete sau echipamente dedicate de orientare.

Deținerea de către concurenți de echipamente de navigație altele decât cele acceptate sau hărți / trasee digitale / scheme de orientare în timpul unei competiții duce la excluderea din concurs.

Telefoanele mobile sunt acceptate la bordul vehiculelor de concurs cu condiția de a fi oprite și depozitate în rucsacul sportivului sau într-un loc de depozitare.

Excepție de la această regulă o fac echipajele de la grupa TP PROMO care pot să folosească telefonul mobil doar ca și dispozitiv de măsurarea distanței, vitezei sau direcției de deplasare cu condiția ca telefonul respectiv să NU fie conectat la o rețea GSM. Orice nerespectare a acestor prevederi duce la excluderea din competiție.

Comisarii sportivi vor efectua verificări neanunțate, în timpul competiției, asupra vehiculului de competiție și asupra concurenților, imediat după sosirea de pe sectorul selectiv, în zonele de regrupare, în zonele de neutralizare.

6.2 CAMERA DE BORD A ECHIPAJULUI

Orice concurent sau echipaj poate să își instaleze în interiorul și exteriorul vehiculului de competiție camere de filmat. Comisarii sportivi pot cere în orice moment acces la filmările realizate de respectiva cameră de bord doar în cazul judecării unor contestații, plângeri sau accidente, iar concurentul este obligat să le pună la dispoziție, sub rezerva unei penalizări de 30 min.

Montarea camerelor trebuie realizată cu sisteme de prindere cu șuruburi, coliere de prindere pentru a evita desprinderea acestora.

Nu sunt acceptate metode de prindere folosind lipire, bandă adezivă sau dublu adezivă.

Metoda de montare / prindere trebuie să fie aprobată de către comisarul tehnic responsabil cu verificările tehnice.

6.3 CAMERA DE BORD DE SUPRAVEGHERE

Vehiculele selectate de către Conducerea Sportivă a cursei sau Comisia Națională de Rally Raid pot fi echipate cu cameră video de supraveghere a interiorului autovehiculului pe timpul evenimentelor din CNRallyRaid. Este posibil ca în cazul instalării unei astfel de camere, concurentul să fie obligat să furnizeze alimentarea cu curent a respectivei camere pentru a permite o funcționare continuă a acesteia.

Refuzul unui concurent de accepta instalarea acestei camere va fi raportat comisarilor sportivi iar concurentul va fi descalificat și în mod automat va pierde dreptul de a lua startul în respectiva competiție.

Este interzis concurentului sau membrilor echipei acestuia să intervină asupra camerei sau să mute poziția sau orientarea acesteia. Descărcarea datelor înregistrate de pe această cameră poate fi făcută doar de către comisarii sportivi.

Înregistrările de la aceasta cameră pot fi utilizate în timpul unei anchete ulterioare. Nerespectarea prevederii vis-a-vis de camera de bord de supraveghere este penalizată cu 30 de minute.

6.4 SISTEMUL DE SIGURANȚĂ ȘI MONITORIZARE GPS

Orice vehicul ce participă în cadrul unei competiții CNRallyRaid, fie că este vorba de o etapă sau eveniment restricționat / cupă, trebuie să aibă instalat în interiorul cockpit-ului pe toată perioada evenimentului un sistem de siguranță prin monitorizare GPS pus la dispoziție de către organizatorul competiției și furnizat de către un furnizor de servicii GPS.

Acest sistem poate să fie unul mobil cu baterie primit o dată cu verificările administrative sau unul fix ce va fi instalat înainte de verificările tehnice, sistem ce va fi conectat direct la bateria vehiculului. Acest sistem va genera înregistrări ce conțin date precum: poziția geografică (longitudine și latitudine), viteza și direcția de deplasare, numărul de sateliți vizibili precum și valabilitatea punctului înregistrat o dată la max 10 secunde.

Funcționalitatea permanentă a acestui dispozitiv respectiv încărcarea sistemului portabil și amplasarea în interiorul vehiculului de raliu pe toată durata concursului este responsabilitatea concurentului.

Intervenția asupra dispozitivului ce poate afecta buna funcționare a acestuia se penalizează cu 1 oră sau excluderea din competiție, exceptând situațiile când dispozitivul prezintă defecțiuni.

În timpul verificărilor tehnice se va verifica prezența și funcționalitatea acestui sistem.

Datele înregistrate de către sistemul de siguranță prin monitorizare GPS sunt stocate pe un server și sunt puse la dispoziția comandamentului cursei în timp real. Înregistrările pot fi utilizate în timpul unei anchetei ulterioare.

După finalizarea competiției datele înregistrate devin publice și pot să fie consultate de către concurenți la o adresă pusă la dispoziția concurenților timp de 3 zile de către furnizorul de servicii.

După aceasta perioada datele sunt arhivate iar accesul la ele se va realiza prin plata unei taxe stabilite de către furnizorul de servicii.

CAP.7 ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚIE

Orice sportiv deținător de licență FRAS valabilă ce dorește participarea la o competiție trebuie:

- să completeze cererea de înscriere (pentru competițiile care contează ca etape de campionat procesul de înscriere va fi efectuat online, pe platforma de înscrieri a FRAS, iar la cele restricționate / cupe înscrierea se poate efectua online sau offline)
- să achite taxa de participare
- să trimită organizatorului documentele cerute în termenele prevăzute de Regulamentul Particular

Data de închidere a înscrierilor nu poate să fie stabilită cu mai mult de 15 zile înainte de competiție.

7.1 MODIFICĂRI ALE ÎNSCRIERII

Concurentul înscris poate să schimbe vehiculul declarat în formularul de înscriere cu un vehicul aparținând aceleași grupe până la momentul verificărilor administrative sau să refacă formalitățile de înscriere pentru o alta grupa dacă se înscriere cu un vehicul corespunzător acelei grupe.

SCHIMBAREA CONCURRENTULUI ȘI/SAU A ECHIPAJULUI

Schimbarea unui concurent sau membrilor unui echipaj poate fi făcută doar până la data de închidere a înscrierilor, dată prevăzută în regulamentul particular al competiției.

După închiderea înscrierilor, un membru al echipajului, pilotul sau copilotul poate fi schimbat doar cu acordul comisarilor sportivi după începerea verificărilor administrative dar până la afișarea ordinii de start. Orice abatere de la aceste reguli atrage după sine excluderea echipajului (echipajelor) din concurs.

7.2 AUTORIZARE ASN \ LICENȚĂ

Concurenții ce doresc să participe la competițiile de Rally Raid organizate în România trebuie să prezinta o autorizație / permis de start și licență din partea Autorității Sportive Naționale din țara din care fac parte sau licență sportivă FRAS.

Doar concurenții ce posedă o licență sportivă FRAS valabilă pentru tot anul pot să puncteze în cadrul Campionatului Național de Rally Raid.

Concurenții cu Licențe One-Event NU vor acumula puncte în clasamentul anual.

IMPORTANT: Licențele Rally Raid sunt specifice rolului din echipaj (pilot, copilot) cf Regulamentului de Licențiere FRAS.

Pentru a puncta în clasamentul anual al Campionatului, membrii echipajului trebuie să aibă licențe anuale -- totuși (din motive obiective) copilotul poate fi înlocuit de către un alt copilot (chiar și cu licență one-event), atâta timp cât pilotul echipajului nu este schimbat.

7.3 VALIDAREA ÎNSCRIERII – TAXA DE ÎNSCRIERE

Validarea unei înscrieri se realizează doar după ce este trimisă și dovada achitării taxei de înscriere .

Organizatorul va valida și va publica lista provizorie de înscrieri cu cel târziu 7 zile înainte de competiție.

Organizatorul poate accepta la înscriere și echipaje întârziate, dar întârzierea presupune o majorare a taxei care va fi specificată în Regulamentul Particular.

Quantumul maximal al taxelor sportive de participare pentru 2025 este maxim 400 euro.

În cadrul acestei taxe, o suma fixă de 50 de EUR va avea destinație unică pentru promovarea și mediatizarea evenimentelor și sportivilor de Rally Raid.

Așa numită "Taxa Media", va acoperi (parțial) costul acțiunilor de mediatizare coordonate de către CoNRR, astfel:

- o echipă de realizatori va fi prezentă la fiecare etapă de Campionat
- se vor realiza și se vor prelucra (cu antetul FRAS / CNRallyRaid / Organizator / Sponsorii) materiale foto / video / video aerian
- materialele realizate vor fi puse la dispoziția CoNRR care le va publica pe canalele stabilite în cadrul acestui proiect (TV, mass-media, internet, sponsori)
- materialele vor fi puse de asemenea (fără costuri adiționale) la dispoziția tuturor sportivilor și cluburilor organizatoare.

CoNRR va crea un regulament separat pentru acest proiect, și anume Campania de Promovare a CNRallyRaid, care să arate în mod 100% transparent utilizarea acestei taxe media.

7.4 INVALIDAREA ÎNSCRIERII - CORECTITUDINEA DATELOR

Cererea de înscriere conținând date false este considerată nulă / nevalidă. În acest caz concurentului îi este refuzată înscrierea iar taxa de participare NU se returnează.

7.5 RAMBURSAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxa de înscriere plătită în avans va fi rambursată în întregime în următoarele condiții:

- candidaților a căror înscriere a fost refuzată
- în cazul în care concursul nu a mai avut loc (a fost anunțată anularea în termenul stabilit și nu au început verificările administrative și tehnice)

Se restituie 50% din taxa totală de înscriere:

- concurenților cărora nu le-a fost validată înscrierea.
- concurenților respinși la verificarea tehnică sau care nu se prezintă la verificările administrative sau tehnice
- concurenților care plătesc în avans și din motive obiective (de ex. se îmbolnăvesc cu COVID) nu mai vin la cursa DAR anunță în prealabil cu minim 5 zile.

Rambursarea va avea loc imediat (max. 3-5 zile lucrătoare) după terminarea competiției. Dacă organizatorul nu rambursează taxa de înscriere în termenul prevăzut, acestuia i se ridică dreptul de a mai organiza competiții de Rally Raid pentru o perioadă de 1-3 ani, în baza unei hotărâri CoNRR.

7.6 ASIGURAREA

Taxa de înscriere cuprinde prima de asigurare care garantează răspunderea civilă a concurenților față de terțe persoane pe sectoarele selective sau de legătură dar nu acoperă daunele produse pe drumurile publice deschise circulației. În cazul producerii un accident pe un drum public deschis circulației publice, va fi folosită asigurarea de răspundere civilă obligatorie (RCA).

Acoperirea și limitele asigurării trebuie trecute în Regulamentul Particular, împreună cu numele, adresa și detaliile de contact ale companiei de asigurări.

Asigurarea intră în vigoare odată cu începerea Verificărilor Administrative și Tehnice ale concursului, pierzându-și valabilitatea cu expirarea uneia dintre următoarele perioade:

- Perioada de contestații sau apel, sau încheierea audierilor
- Terminarea Verificărilor Administrative și Tehnice de după concurs
- Terminarea festivităților de premiere.
- În momentul abandonului

Asigurarea acoperă doar traseul oficial al concursului indicat de către organizator prin Road Book.

În caz de accident, concurentul implicat trebuie să întocmească și să predea o declarație scrisă directorului de concurs sau responsabilului cu relațiile cu concurenții în termen de 24 de ore dar nu mai târziu de finalul competiției. În aceasta declarație trebuie să menționeze circumstanțele în care s-a produs accidentul precum și datele de contact ale martorilor.

CAP.8 VERIFICĂRILE ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE

8.1 VERIFICĂRILE ADMINISTRATIVE

Concurenții, piloți și copiloți ce participă la o competiție trebuie să se prezinte pentru a efectua verificările administrative conform programării realizate de către organizator sau conform informațiilor specificate de acesta în Regulamentul Particular. Penalizările pecuniare pentru întârziere vor fi specificate în regulamentul particular.

Startul va fi refuzat tuturor echipajelor care se prezintă la verificările administrative și / sau tehnice după limita prevăzută de Regulamentul Particular al Concursului, în afara cazurilor aprobate de Colegiul Comisarilor Sportivi și Directorul de Concurs.

8.2 DOCUMENTE NECESARE

La verificările administrative se controlează existența următoarelor documente menționate și în Regulamentul Particular al Concursului:

- o Licențele de concurent (pilot, copilot)
- o Permisul de conducere pentru pilot.
- o Documentele de identificare: carte de identitate, pașaport pentru pilot și copilot
- o Autorizația ASN sau licența sportivă pentru concurenții străini
- o Asigurarea de răspundere civilă obligatorie pentru vehicul
- o Actul de Înmatriculare ale vehiculului
- o Pașaportul tehnic
- o Asigurarea de răspundere civilă (RCA) și inspecția tehnică a vehiculului (ITP) sunt în sarcina concurentului, și lipsa lor nu poate atrage în nici o situație răspunderea organizatorului.

8.3 VERIFICĂRILE TEHNICE

Numai concurenții validați la verificările administrative se vor prezenta cu vehiculele lor, având montate plăcile de raliu, panourile cu numărul de concurs și balizele de monitorizare GPS la Verificarea Tehnică.

Vehiculele pot fi prezentate la verificarea tehnică de sportivi înscriși în aceea competiție sau de către un reprezentant al echipei.

Verificarea tehnică va fi de natură generală, verificarea mărcii și modelului vehiculului, conformitatea aparentă cu grupa în care este înscris, conformitatea elementelor de siguranță, conformitatea vehiculului cu Codul Rutier, echipamentele electronice acceptate la bordul vehiculului de competiție.

La verificarea tehnică trebuie prezentate toate echipamentele și elementele de îmbrăcăminte de siguranță.

Dacă în cadrul verificărilor tehnice un vehicul nu este conform reglementărilor tehnice și / sau de securitate, comisarul tehnic responsabil de verificarea tehnică va putea acorda o amânare pentru punerea în conformitate a aceluși vehicul până la ora aferentă intrării la verificare tehnică a ultimului concurent sau poate fi încadrat la o grupă inferioară cu respectarea reglementărilor tehnice și de securitate pentru respectiva grupă.

Cap.9 ZONE DE CONTROL

9.1 Generalități

Zona dintre primul panou galben de presemnalizare și panoul bej cu trei dungi transversale (terminare de zonă) este considerată ca fiind zona de control și de parc închis. Toate aceste zone precum și informațiile lor suplimentare sunt specificate în Road Book.

9.2 ZONA DE CONTROL TRECERE (CT)

Este o zona prin intermediul căreia este înregistrată trecerea printr-un anumit punct prin care echipajul este obligat să treacă cu sau fără oprire pentru viză pe carnetul de bord. Toate controalele de trecere CT vor fi semnalizate în Road Book.

Organizatorul trebuie să prevadă pe traseu cel puțin 1 CT la fiecare 50 km de sector selectiv. Amplasamentul Controalelor de Trecere cu oprire trebuie să fie vizibile și să fie semnalate echipajelor prin panouri.

Ora de trecere a concurenților, măsurată la nivel de secundă, va fi notată pe o foaie de pontaj de către responsabilul postului (în cazul CT cu oprire).

Ora de Închidere a postului de CT va fi stabilită ținând cont de :

- distanța parcursă după start în acel Sector
- de media orară a Sectorului respectiv (Selectiv sau Orar) impusă prin timpul maximal autorizat
- ora ideală a ultimului concurent care a luat startul, majorat cu 1 ora .

Penalizarea pentru un CT ratat este de 60 de minute.

9.3 ZONA DE CONTROL ORAR (CO)

Este o zonă prin intermediul căreia este măsurat / cronometrat timpul de intrare / ieșire din respectiva zonă, care precede startul, sosirea sau parcul închis.

La aceste zone de control orar arbitrii trebuie să înscrie în carnetul de bord al concurentului, cu precizie de minut, timpul de prezentare al concurentului.

La Controalele Orare, oficialii din post vor indica pe carnetul de bord ora de prezentare care corespunde momentului exact în care unul dintre membrii echipajului prezintă carnetul de bord oficialului. Pontarea carnetului de bord nu se va face decât dacă atât membrii echipajului cât și vehiculul lor, se găsesc în imediata apropiere a mesei de control.

Procedura de pontaj începe în momentul în care automobilul trece de panoul de intrare în zona de Control Orar.

Exemplu: Un echipaj care trebuie să treacă la un control orar la 18 h 58 min va fi considerat în timp dacă:

- autovehiculul trece de panoul galben între 18 h 57 min 01 sec și 18 h 58 min 00 sec
- echipajul preda carnetul de bord între 18 h 58 min 00 sec și 18 h 58 min 59 sec.

Pentru probele de legătură, ora ideală de pontaj se obține adăugând timpul de parcurgere alocat sectorului la ora de start în acest sector. Acești timpi sunt exprimați în ore și minute și sunt întotdeauna indicați de la 00.01 la 24.00.

La CO de sosire din sectoarele de legătură, oficialul de post va înscrie în carnetul de bord pe deoparte ora de pontaj a echipajului și pe de altă parte ora de start previzionat în proba specială. Trebuie respectat un ecart de 5 minute între cele două, pentru a permite echipajului să se pregătească de start.

După pontajul la CO, echipajul se deplasează imediat la startul probei. Oficialul de post va înscrie timpul efectiv de start iar apoi va da startul.

În cazuri deosebite, cu acordul Directorului de concurs, pentru fluidizarea accesului sau startului în/din zona respectivă, arbitrul poate da indicații și poate introduce în zona de CO un echipaj care prezent în afara zonei care așteaptă împlinirea timpului ideal, operând modificările și observațiile necesare în carnetul de bord. Echipajele sunt obligate să se conformeze indicațiilor arbitrilor și sunt exonerate de o posibilă aplicare a unor penalități în acest caz.

La un CO, orice diferență între ora reală și ora ideală de pontaj va fi penalizată cu 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut de întârziere și 2 minute pentru fiecare minut sau fracțiune de minut de avans.

Pentru sectoarele selective, timpii de sosire vor fi înscrși cu precizie de secundă, exceptând Super Speciala unde se pot vor înscrie cu precizie de 1/10 de secundă pentru departajarea în caz de egalitate. O data clasamentul stabilit și având determinate pozițiile de start a primului sector selectiv, zecimile de secundă vor fi suprimate, rotunjind timpul la secunde inferioare.

La ultimul control orar al etapei (intrare în bivuac) concurenții pot să pondeze în avans fără a primi penalizări. Aceasta nu exonerează echipajul de predarea la CO a carnetului de bord cel mai tarziu la ora ideală de intrare în acest CO.

Orice greșeală a unui echipaj vis-a-vis de regulile de pontaj definite mai sus (și mai ales faptul că a pătruns în zona de control cu mai mult de 1 minut avans față de ora ideală de pontaj), va face obiectul unui raport scris al șefului postului de control, raport care va fi remis Directorului de concurs.

Într-o zonă de control orar la startul unei etape sau startul unui sector selectiv vehiculul poate fi împins pentru a traversa zona doar de către oficiali sau de către echipaj.

9.4 ZONE DE CONTROL cu LIMITARE DE VITEZĂ (CV)

Sunt zone stabilite de către organizator în care există o limită maximă a vitezei de deplasare.

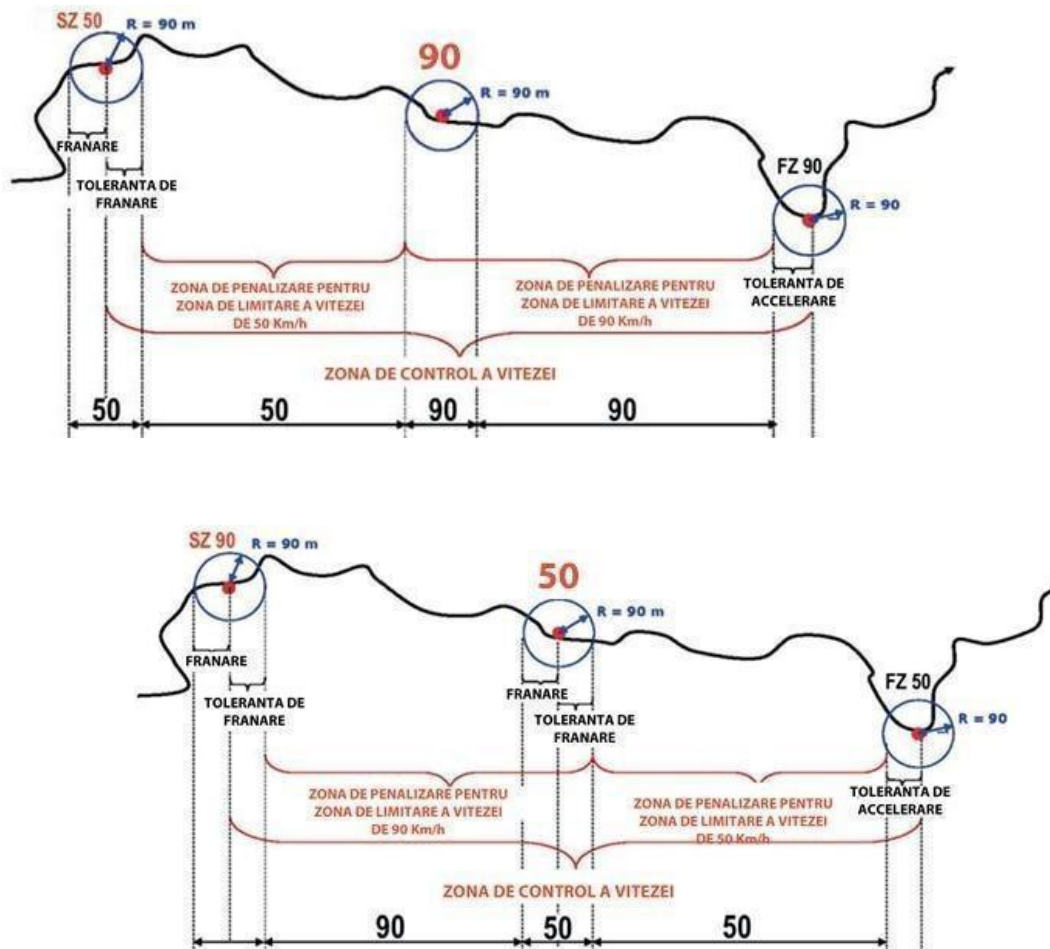
Organizatorul unei competiții poate să stabilească aceste zone de limitare a vitezei pe tot itinerariul competiției atunci când sectorul selectiv trece prin zone populate, zone în care ar putea apărea pericole, zone cu praf, sau atunci când situația locului cere o limitare a vitezei pentru a asigura siguranța concurenților, oficialilor, publicului sau celorlalți participanți la trafic, coroborate cu codul rutier.

Pe probele speciale, în zonele de "Stop Rally" precum și pe etapele de legătură, pe drumurile județene, naționale, europene sau autostrăzi, organizatorul nu va putea prevedea o viteză limită mai mică decât cea prevăzută în codul rutier.

Viteza de deplasare a concurenților este determinată prin evaluarea înregistrării datelor provenite de la sistemul de siguranță prin monitorizare GPS, sistem ce generează o înregistrare o dată la maxim 10 secunde, sistemul pus dispoziția concurenților de către organizator.

Începutul zonei de control al vitezei va fi indicat în Road-book cu simbolul „SZ” sau „DZ” iar finalul zonei de limitare cu simbolul „FZ”. Pentru o zonă de limitare de viteză organizatorii pot să folosească maxim două praguri succesive de viteză.

În cazul accelerării / decelerării, limita de viteză mai mare / mică va fi pusă în aplicare de la 90 de metri înainte / după punctul intermediar de trecere unde se modifică limita de viteză conform schițelor de mai jos:



Depășirea vitezei maxime admise în zona de limitare de viteză atrage după sine următoarele penalizări, pentru depășiri de viteză (cu aplicare în cazul folosirii echipamentelor de monitorizare cu citire la 1 sec)

- Depășirile între 5 și 20 km/h – 10 sec. de penalizare / impuls (depășire înregistrată)
 - Depășirile între 21 și 40 km/h – 1 minut de penalizare / depășire înregistrată.
 - Depășirile cu mai mult de 40 km/h
 - Prima înregistrare: 10 minute de penalizare
 - A doua înregistrare: 30 de minute de penalizare
 - A treia înregistrare: excludere
- Acumularea a mai mult de 5 depășiri consecutive, chiar și sub 5 km/ora, atrage o penalizare de 10 sec. / impuls (depășire înregistrată).

9.5 ZONA MEDIA

O zonă dedicată mass-media stabilită în diverse locații după cum urmează:

- După zona de STOP unei sector selectiv.
- Înainte de intrarea într-o zonă de regrupare
- Înainte de prima zonă de control a timpului în bivuac sau parcul de service.

Accesul la aceasta zonă media se limitează doar pentru persoanele care posedă permisul corespunzător. Organizatorii vor organiza itinerariul și planul orar pentru a permite concurenților să poată staționa minim 15 minute în zona media. Zona media trebuie să fie identificabilă în Road Book.

Zonele pentru realizarea fotografiilor pot să fie organizate pe tot traseul competiției în baza deciziei organizatorului, respectând normele de securitate pentru fotografi, concurenți și spectatori.

9.6 ZONA DE VERIFICARE TEHNICĂ

Zona destinată verificărilor tehnice ce se realizează asupra vehiculelor de competiție de către comisarii tehnici. *Zona va fi bine delimitată, cu acces facil, cu sens de intrare și ieșire. Va fi echipată cu prelată de protecție pentru hidrocarburi, cort, masă, ceas de CO, și minim un stingator P6.*

9.7 SEMNALIZAREA ZONELOR

Zonele în care se desfășoară Controlul de Trecere, Controlul Orar, Startul, Sosirea, Regruparea, Neutralizarea, Verificarea Tehnica și Zona Media trebuie să fie indicate prin elemente de semnalizare realizate și amplasate la distanțe conform Anexa 1. Aceste zone precum și semnalistica lor trebuie să fie explicitată în legenda Road Book-ului. Aceste semne trebuie amplasate pe ambele părți ale drumului la distanțe conform anexa nr.1. Concurenții trebuie să treacă printre aceste semne.

9.8 DISPONIBILITATEA ȘI ÎNCHIDEREA ZONELOR DE CONTROL

Zonele de control orar, media, de trecere cu oprire trebuie delimitate, semnalizate și deschise cu cel puțin 1 ora înainte de ajungerea primului concurent. Cu excepția cazului în care directorul cursei decide prelungirea lor, acestea vor înceta a mai funcționa la 1 oră după timpul maxim.

9.9 DIRECȚIA DE INTRARE ÎN ZONE

Echipajele trebuie să intre în zonele de control în ordinea corectă și în direcția de deplasare conform Road Book-ului.

Orice încălcare a acestor prevederi duce la o penalizare de: 10 minute pentru prima abatere, 30 de minute a doua abatere, penalizare forfetară a treia abatere.

CAP.10 REZULTATE, CLASAMENTE

10.1 STABILIREA REZULTATELOR ȘI CLASAMENTELOR LA FINALUL COMPETIȚIEI

10.1.1 GENERALITĂȚI

Rezultatele sunt stabilite prin adunarea tuturor timpilor secțiunilor selective cu penalizările suportate pe secțiunile de legătură și sectoarele selective, împreună cu toate celelalte sancțiuni exprimate în timp, din care se scad neutralizările acceptate.

10.1.2 CLASAMENTE

În timpul evenimentului se publică următoarele tipuri de clasamente / rezultate:

- Clasamente intermediare: clasamentele publicate la finalul unei zile de concurs.
 - Clasamentul provizoriu: clasamentul publicat și semnat de către directorul de concurs la finalul evenimentului.
 - Clasamentul final: clasamentul final aprobat și semnat de către comisarii sportivi
- Clasamentele se vor realiza pentru fiecare grupa de vehicule.

Pentru clasamentele general, pe grupe și clase se vor acorda puncte pentru fiecare eveniment în modul următor:

Locul 1	30 puncte
Locul 2	25 puncte
Locul 3	20 puncte
Locul 4	17 puncte
Locul 5	15 puncte
Locul 6	13 puncte
Locul 7	11 puncte
Locul 8	9 puncte
Locul 9	8 puncte
Locul 10	6 puncte

Puncte de start – Se vor acorda 5 (cinci) puncte bonus fiecărui echipaj care ia startul efectiv pe minim o Probă Specială la etapa respectivă. Pentru a obține aceste puncte, echipajul este obligat să ia startul în competiție cu forțe proprii (nu tractat, împins sau troliat).

Aceste puncte sunt acordate chiar și în cazul în care echipajul declara ulterior abandon la competiția respectivă.

Puncte de participare completa - Se vor acorda 5 puncte bonus fiecărui echipaj care ia startul la TOATE etapele din Campionat.

În caz de egalitate la sfârșitul unei competiții, locul superior se atribuie verificând succesiv următoarele criterii de departajare (în aceasta ordine):

- Concurentul care a primit cele mai puține penalizări exprimate în timp
- Concurentul care a realizat timp mai bun la ultima probă.

Clasamente pe echipe

*În cadrul Campionatului Național de Rally Raid se instituie un **clasament pe echipe**, cu participare opțională, la care pot participa echipe formate din **minimum 2 (două) și maximum 4 (patru) echipaje**, înscrise sub aceeași denumire de echipă și **care concurează în aceeași grupă competițională (PROFI, RALLY RAID 2 sau PROMO)**. Echipajele care alcătuiesc o echipă pot aparține unor cluburi sportive diferite.*

*Pentru fiecare etapă, punctajul unei echipe se calculează ca **sumă a punctelor obținute de cele mai bine clasate 2 (două) echipaje ale echipei**, conform clasamentului general al grupei respective pentru etapa în cauză, celelalte echipaje putând puncta exclusiv în clasamentele individuale.*

*Participarea în clasamentul pe echipe este opțională și se realizează contra unei **taxe suplimentare de 25 EUR / fiecare echipaj înscris într-o echipă**.*

10.1.3 ATRIBUIREA PUNCTELOR REDUSE

În cazul în care una din etapele din Campionatul Național de Rally Raid nu se va putea desfășura în totalitate din cauze de forță majoră, punctele pentru respectiva etapă se vor aloca în funcție de clasamentul final după cum urmează:

- o Toate punctele dacă 75% sau mai mult din lungimea sectoarelor selective s-a desfășurat.
- o Jumătate din puncte dacă mai mult de 50% dar mai puțin de 75% din lungimea sectoarelor selective s-a desfășurat.
- o Nu vor fi alocate puncte dacă mai puțin de 50% din lungimea sectoarelor selective s-a desfășurat.

Se vor atribui puncte de locul 2 și 3 dacă sunt doar doi concurenți la o categorie / grupă / clasă care nu se constituie la concursul respectiv, și puncte de locul 3 dacă exista un singur concurent

10.1.4 ACOPERIRE ECHITABILĂ și IMPARȚIALĂ

Organizatorul se asigură ca orice acoperire în cazul unei transmisii video sau în cazul realizării de materiale video sunt imparțiale și nu denaturează rezultatul evenimentului.

10.1.5 CONTESTAȚII ȘI APELURI

Toate contestațiile și apelurile trebuie depuse în scris, la secretariatul competiției sau, după caz la instanțele superioare FRAS, în conformitate cu **Codul Sportiv Național**, Regulamentul Sportiv FRAS precum și Prezentul Regulament Cadru.

Taxa de contestație este în valoare de 500 RON. Această taxă se achita numerar de către reclamant / depunătorul contestației, către secretariat, împreună cu contestația scrisă.

Dacă contestația necesită demontarea și remontarea diferitelor părți ale unui vehicul, partea reclamantă va trebui să depună o garanție de 1000 EURO.

Dacă contestația este justificată (sau parțial justificată) taxa de contestație va fi returnată.

Cheltuielile suportate pentru demontarea și transportul vehiculului sunt suportate de către depunătorul contestației dacă contestația este nejustificată și de către echipajul care face obiectul contestației dacă aceasta este justificată.

Dacă persoana care a depus contestația nu este mulțumită de judecata acesteia, se poate adresa Comisiilor FRAS, conform Statutului Federației.

10.1.6 CEREMONIA de PREMIERE ȘI ACORDAREA PREMIILOR

Acordarea premiilor pentru fiecare competiție se va face pe podium pentru primele 3 poziții câștigătoare ale fiecărei grupe și clase constituite.

Concurenții care nu sunt prezenți la festivitatea de decernare a premiilor și care nu își deleagă dreptul unei alte persoane vor pierde premiile acordate, fără să piardă și poziția sau punctele câștigate conform clasamentului în clasamentul de sfârșit de an.

10.2 STABILIREA REZULTATELOR ȘI CLASAMENTELOR LA FINALUL ANULUI COMPETIȚIONAL

10.2.1 GENERALITĂȚI

În clasamentele generale ale Campionatului Național de Rally Raid se vor lua în calcul toți concurenții cu licență anuală emisă de FRAS, care au participat la **MINIM 3 etape**.

Pentru calculul clasamentelor finale, se vor avea în vedere rezultatele a

- N-1 etape (în cazul în care $N \geq 5$)
- N etape (în cazul în care $N = 4$)

Regula "N-1" presupune că se va scădea rezultatul cel mai slab, unde N este numărul de etape organizate în anul competițional respectiv. Această regulă "N-1" este menită să ofere o șansă egală concurenților care, din motive de forță majoră sau independente de voința lor, sunt nevoiți să renunțe la participarea la una din etapele CN Rally Raid.

IMPORTANT: în caz de DESCALIFICARE sau EXCLUDERE (DSQ) echipajul NU va primi

puncte de start. Pentru etapa la care s-a aplicat descalificare NU se va aplica regula "N-1".

10.2.2. CLASAMENTE FINALE în cadrul *CNRallyRaid* – CATEGORII / GRUPE / CLASE, clasament pe *ECHIBE*

La finalul unui an competițional vor fi calculate următoarele clasamente și se vor acorda următoarele titluri, pentru categoriile și clasele care s-au constituit:

Categoria AUTO:

- Clasament general TH AUTO - Campion National
- Clasament general TH SSV - Campion National
- Clasament pe grupa TH1 AUTO - Câștigător al grupei
- Clasament pe grupa TH2 AUTO - Câștigător al grupei
- Clasament pe grupa TH3 SSV - Câștigător al grupei
- Clasament pe grupa Th4 SSV - Câștigător al grupei
- *Clasament pe echipe (PROFI) - Echipa câștigătoare a categoriei TH (PRO)*

Categoria RALLY RAID 2

- Clasament general RR2 AUTO - Câștigător al categoriei
- Clasament general RR2 SSV - Câștigător al categoriei
- *Clasament pe echipe (RR2) - Echipa câștigătoare a categoriei RR2*

Categoria PROMO

- Clasament general PROMO - Câștigător al categoriei PROMO
- *Clasament pe echipe (PROMO) - Echipa câștigătoare a categoriei PROMO*

În caz de egalitate la sfârșitul anului competițional locul superior se atribuie verificând succesiv următoarele criterii de departajare:

- Concurentul care a realizat cele mai multe locuri I, respectiv II sau III
- Concurentul care a primit cele mai puține penalizări exprimate în timp
- Concurentul care a realizat timp mai bun la ultima probă.

Clasamentele pe echipe la finalul anului se realizeaza doar în următoarele condiții:

- *o etapă se ia în considerare în clasamentul general, doar dacă au fost **MINIM 2 echipe înscrise***
- *echipele punctează în clasamentul general doar dacă au fost înscrise la **MINIM 3 etape***

10.3 CATEGORIILE – RALLY RAID 2, PROMO

10.3.1 PARTICULARITĂȚI

Competițiile se organizează în aceeași dată și locație cu competițiile din cadrul Campionatului Național de Rally Raid.

Lungimea sectoarelor selective pentru grupele PROMO și Rally 2 urmează să fie stabilite de către organizatori și trebuie să fie mai mica sau cel mult egala cu lungimea totală a traseului. Aceasta va tine cont de numărul de concurenți, timpul maxim estimat, planul orar, etc.

Organizatorul poate să decidă în funcție de conformația terenului micșorarea vitezelor maxime .

10.3.2. CONDIȚII IMPUSE CONCURRENTILOR

Pentru categoria RALLY RAID 2:

Permis de conducere cu pentru pilot categoria B.

Vârsta minima a copilotului este 16 ani.

Declarație legalizată la notar (variante declaratiei agreată de FRAS https://fras.ro/ro/wp-content/uploads/Model_declaratie_notariala_minor-5.pdf) din partea ambilor părinți sau tutorelui prin care aceștia își exprimă acordul cu privire la participarea în competițiile de Rally Raid pentru cei sub 18 ani.

Trebuie să fi participat în trecut la clasa PROMO la cel puțin 3 etape sau alte 4 etape din cadrul altor competiții auto organizate sub egida FRAS.

Licența eliberată de FRAS și Asigurare.

Pentru Categoria PROMO:

Pilotul trebuie să dețină permis de conducere categoria B

Vârsta minima a copilotului este 16 ani.

Declarație legalizată la notar (variante declaratiei agreată de FRAS https://fras.ro/ro/wp-content/uploads/Model_declaratie_notariala_minor-5.pdf) din partea ambilor părinți sau tutorelui prin care aceștia își exprimă acordul cu privire la participarea în competițiile de Rally Raid pentru cei sub 18 ani.

Pilotul și copilotul să fie înscrși la un club afiliat FRAS.

Licența eliberată de FRAS și Asigurare.

IMPORTANT: Sportivii care se înscriu **pentru prima dată la PROMO** (considerată categoria de debut / hobby în Rally Raid) trebuie să aibă o experiență de minim 1 sezon anterior (respectiv minim 4 etape) la Rally Raid PROMO sau la alte competiții similare (raliuri / rally cross / slalom paralel / offroad). În caz contrar, aceștia vor trebuie să prezinte o **dovadă (adeverință)** emisă de către un club afiliat FRAS care să ateste că au primit cel puțin **un instructaj de bază în tehnici de pilotaj și/sau navigație în Rally Raid**.

Sportivii care sunt licențiați la o GRUPĂ superioară pot să concureze la categoriile PROMO și RR2, dar nu se vor urca pe podium și nu vor beneficia de puncte acordate la nici o etapă din anul respectiv.

Sportivii care au fost clasați pe podium în Clasamentele Generale la Categoria PROMO în CNRallyRaid timp de 3 ani (în 3 campionate), vor putea participa în continuare la această categorie dar nu vor acumula puncte și nu vor urca pe podium, sau vor trece la o categorie superioară.

CAP.11 SIGURANȚA

11.1 SIGURANȚA CONCURENȚILOR

Ori de câte ori un vehicul este în mișcare de la startul probei speciale până la finalul acesteia, echipajul trebuie să poarte echipamentul de protecție conform clasei în care este înscris și să aibă fixate în mod corespunzător centurile de siguranță. Orice încălcare a acestor prevederi va fi penalizată prin excluderea din competiție.

11.2 SIGURANȚA SPECTATORILOR

La prolog, super specială sau în cazul probelor speciale cu public, organizatorul va marca accesul pe traseu cu panglică colorată și va publica instrucțiuni privind amplasarea spectatorilor pe traseu, ce trebuie să fie disponibile la fața locului și pe pagina de internet a competiției.

CAP.12 CODUL DE CONDUITĂ

Concurenții, oficialii, arbitrii sau însoțitorii echipajelor trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră sportivă. *Aceștia trebuie să abordeze orice eventuale probleme sau situații cu calm și respect atât la adresa oficialilor de concurs, cât și a celorlalți sportivi și a oricăror terte persoane întâlnite pe toată durata desfășurării competiției.*

Comportamentul necivilizat sau nesportiv al unui concurent se va sancționa inclusiv cu excluderea / descalificarea din concurs.

Concurenții trebuie să conducă întotdeauna în direcția de desfășurare a sectorului selectiv.

Este interzis unui concurent să blocheze direcția de deplasare a altui concurent sau a-l împiedica să depășească. Pentru orice abatere cu privire la aceasta prevedere se aplica o penalizare de 30 de minute. Pentru dovedirea încălcării acestor prevederi pot fi folosite înregistrările video realizate cu camera de bord sau camera de supraveghere coroborate cu înregistrarea sistemului de siguranță și monitorizare GPS.

Este interzisă și pedepsită cu o penalizare de 30 minute care poate merge până la excluderea din competiție, blocarea intenționată a trecerii autovehiculelor de către un vehicul din concurs sau de către vehiculul de asistență aparținând echipei care a cauzat incidentul.

Este recomandat ca orice echipaj care observă un alt echipaj care a suferit un incident / accident și blochează chiar și parțial drumul, să intervină pentru eliberarea traseului și evitarea riscurilor de securitate și siguranță. În acest caz echipajul va solicita și va primi neutralizare pentru timpul intervenției înregistrat de baliza GPS.

Un echipaj care este martorul unui accident sau vede efectele producerii unui accident, un incident de orice natură care ar putea prezenta un risc pentru concurenți, trebuie să:

- oprească
- apese butonul SOS „sistemului de siguranță prin monitorizare GPS”
- ia eventuale măsuri de siguranță și semnalizare a zonei
- acorde primul ajutor dacă este necesar
- anunțe conducerea cursei despre situația întâlnită
- aștepte sosirea echipei de intervenție sau a altor concurenți.
- comunice conducerii cursei plecarea lor din locație

În asemenea situații, timpul pierdut va fi neutralizat folosind mijloacele de urmărire GPS.

În cazul în care concurentul întâlnește un accident în care este implicat un vehicul care nu face parte din concurs, este obligat de asemenea să oprească și să acorde primul ajutor, să anunțe organizatorul care va lua în continuare toate măsurile care se impun.

Timpul de oprire dintre cele două alerte se scade din timpul efectuat pe sectorul selectiv, numai pentru primele 3 echipaje sosite la locul accidentului, la cererea acestora.

Este interzisă tăierea virajelor pe culturi, livezi, terenuri private, rularea alături de drumurile de câmp pe culturile agricole, provocarea de daune acestora. Aceste fapte dovedite cu filmări, fotografii, înregistrări GPS sau declarații ale martorilor sunt pedepsite cu excluderea din concurs precum și atragerea răspunderii personale în fața organelor competente pentru pagubele produse.































Pe parcursul oricărei competiții de Rally Raid, comisarul tehnic poate face verificări ale sportivilor în ceea ce privește prezența și utilizarea corectă a echipamentelor de siguranță, a prezenței echipamentelor electronice interzise la bord și control alcool-test. Verificările se fac doar cu acceptul Directorului de Concurs și Directorului de Securitate în scris, și doar în afara sectoarelor selective.

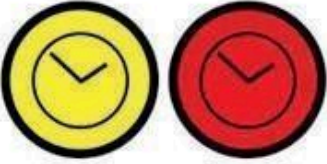








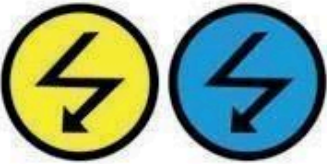
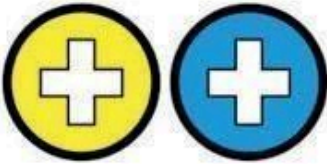
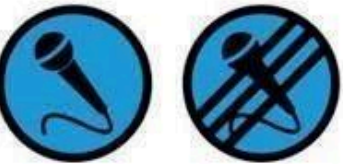
Neacceptarea verificării de către echipaj, conduce la excluderea imediată a acestuia din competiție.



ANEXE

ANEXA 1 – SEMNALIZAREA și AMPLASAREA PUNCTELOR și ZONELOR DE CONTROL

TIP ZONA	Zona de control (dimetrul senmului 70 cm)		
directia de parcurgere	⇄	⇄	⇄
	← parc închis →		
	PANOURILE GALBENE debut de zona	PANOURILE ROSII oprirea obligatorie	PANOURILE BEJ finalul zonei
CONTROL DE TRECERE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →	
CONTROL ORAR	 ← 25 m min →	 ← 25 m →	
CONTROL ORAR (intrarea in parc închis)	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
CONTROL ORAR (iesirea din parc închis)	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
CONTROL ORAR si START IN SS	 ← 25 m min →	 ← 50-200 m →	 ← 25 m →
START SS INCEPUTUL UNUI SS	 ← 100 m →	 ← 25 m →	
FINSH-UL SECTORULUI SELECTIV	 ← 100 m →	 ← 150-300m → FINISH LANSAT	 ← 25 m → 
ALTE PANOURI DE SEMNALISTICĂ (dimetru 70 cm)			
panouri de culoare negra pe fond albastru			
SCHIMB DE ANVELOPE		Zona in care sunt permise operatiunile de verificare, inlocuire a anvelopelor.	
REALIMENTARE		Zona in care este permisa realimentarea. Nu este valabila in cazul statiilor publice de alimentare cu combustibil.	
SERVICE		Zona in care este permisa rervice-ul in afara parcului de service.	
ZONA MEDIA / INTERVIURI		Zona media pentru interviuri.	

<p>TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>SS START DEPART DE SS</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE LANCEE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>
<p>STOP CONTROL CONTRÔLE STOP</p>  <p>Color: RED Couleur : ROUGE</p>	<p>PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE</p>  <p>Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE</p>	<p>END OF CONTROL ZONE FIN DE LA ZONE DE CONTRÔLE</p>  <p>Color: BEIGE Couleur : BEIGE</p>
<p>REMOTE SERVICE ZONE ZONE D'ASSISTANCE ÉLOIGNÉS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>TYRE MARKING/CHECKING ZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>	<p>REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>
<p>RADIO POINT POINT RADIO</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL</p>  <p>Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU</p>	<p>MEDIA ZONE ZONES MEDIAS</p>  <p>Color: BLUE Couleur : BLEU</p>






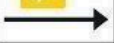









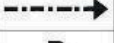














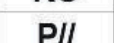



























































































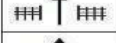



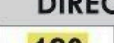




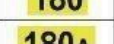




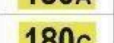















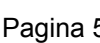



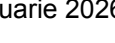



ANEXA 2 – ROAD BOOK

1 PAGE 16	2 DENUMIRE SECTOR SELECTIV	3 KM TOTAL : 561.99
69,27 4 5 1,15 6 SZ 7 76	8	35 9 10 11 257°
69,39 0,12 77		50 FUEL STATION - left 1.14 km 340°
69,62 0,23 78		50 TDSPP 2°
71,74 2,12 79		50 223°
71,85 0,11 FZ 80		310°
PROXIMA NOTA PROCH NOTE NEXT NOTE 0,70 12		

DESCRIEREA ELEMENTELOR REGĂSITE în ROAD BOOK

1	Numărul paginii de Road Book
2	Capul de tabel al Road Book-ului ce conține denumirea sectorului selectiv
3	Numărul total de km de la prima poziție a Road Book-ului până la finalul sectorului selectiv
4	Numărul de km pana la poziția curentă a sectorului selectiv
5	Numărul de km parțiali de la poziția anterioară pana la actuala poziție din Road Book
6	Simbolul punctului respectiv
7	Numărul poziției
8	Secțiunea reprezentării grafice cu text, direcție de deplasare și simboluri ce descriu poziția respectivă / <i>situația de la kilometrul indicat</i>
9	<i>Indicații despre situația DUPA kilometrul indicat (inclusiv limitări de viteză)</i>
10	Azimutul de deplasare
11	(Opțional) poziția coordonatelor GPS daca acestea sunt necesare
12	Informații despre lungimea parțială până la prima poziție de pe următoarea pagină

LEGENDA unui ROAD BOOK

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS	
	TARMAC ROAD		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION		LEFT RIGHT
	TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT		LEFT AND RIGHT
	OFF PISTE OFF TRACK		PASSAGE CONTROL		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL		RIGHT AND LEFT
	LESS VISIBLE OLD TRACK		START NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS		ON THE LEFT ON THE RIGHT
	PISTE TRACK		START NEUTRALISATION + SPEED LIMIT		HOLE COLLAPS		CAIRN		KEEP TO THE LEFT
	MAIN PISTE MAIN TRACK		FINISH NEUTRALISATION		BUMPY		ROCKS INDIVIDUAL		KEEP TO THE RIGHT
	ROAD		NEUTRALISATION WAITING FOR RESTART		TWISTY		MOUNTAIN INDIVIDUAL		KEEP STRAIGHT
	PARALLEL TRACKS		NEUTRALISATION STOP FOR RESTART		SUMMIT		TREE INDIVIDUAL		MORE / LESS VISIBLE
	OFF PISTE		REFUELING POINT		RUTS		PALM TREE		MORE VISIBLE
	OFF PISTE FORBIDDEN		SERVICE AREA		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS		LESS VISIBLE
	FOLLOW MAIN PISTE		MEDIA ZONE		POST		VEGETATION		NEXT
	FOLLOW ROAD	ON TRACK			ELECTRIC POLE		VEGETATION GRASS		AT
	SAND TRACK		NARROW		ELECTRIC LINE		CONE		INTO
	GRADED TRACK		BUMP		HIGH VOLTAGE TOWER		SMALL WADI		BIG
SAFETY			DIP HOLE		ANTENNA MAST		LARGE WADI		SMALL
	DANGER 1		COMPRESSION		WELL		SANDY WADI		ALWAYS
	DANGER 2		DITCH		WATER TANK		RIVER		STONY/ROCKY TRACK
	DANGER 3		ABOVE BRIDGE		BARREL		WATER SEA, LAKE		STONE/ROCK ON TRACK
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		UNDER BRIDGE		KILOMETER MARKER		PLAIN		QUIT LEAVE
	START SPEED LIMIT		UP HILL		TYRE		RESTRICTED AREA		QUIT / LEAVE MAIN TRACK
	FINISH SPEED LIMIT		DOWN HILL		SIGN POST INDIVIDUAL		DISTANCE IN METER		MANY
	STOP		TOWARDS		HOUSE		DISTANCE FROM TRACK		IMPERATIVE
	SLOW DOWN		STEP UP		BUILDINGS INDIVIDUAL	DUNES / SAND			COLLAPSED
WAYPOINTS			STEP DOWN		CHURCH MOSQUE		SMALL DUNE		BAD
	WAYPOINT MASKED		RIGHT OVER CREST		RUINS INDIVIDUAL		DUNETTES SMALL DUNES		ROUGH
	WAYPOINT ECLIPSE		LEFT OVER CREST		FORT		BROKEN DUNE		GET AROUND
	WAYPOINT VISIBLE		RIDGE		CEMETERY		SAND SPIT		NARROW
	WAYPOINT NAVIGATION		GATE BARRIER		VILLAGE		BIG BOWL IN DUNES		GRAVEL
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC		SAND PLAIN		AND
DIRECTION			CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL		DUNES		BETWEEN
	BEARING (CAP)		WATER CROSSING		PIPELINE		DUNE		REJOIN
	BEARING AVERAGE		CONCRETE		WALL		DUNES		FOLLOW ALONG
	BEARING CALCULATED		CONCRETE IN WATER		STONE WALL		SAND		VALLEY

ANEXA 3 – TABEL PENALIZĂRI ȘI SANCTIUNI

nr.crt	abaterea constatată	art.din reg.	Penalitate fixă	sanctiune minima	sanctiune maxima
1	abateri legate de prezența la briefing (consum de alcool, atitudine nesportivă...)	2.4		avertisment	excludere
2	recunoaștere traseu	2.5	excludere		
3	rectificare în carnet de bord fără aprobare	2.6	excludere		
4	pierderea sau distrugerea carnetului de bord	2.6	20 min.		
5	absența unei vize sau neprezentarea CB / nedepunerea carnet de bord la sosire din etapa	2.6		60 min. (eventual +TM)	Excludere / forfetare / abandon
6	lipsă membru echipaj sau admiterea unei terțe persoane la bord	2.8			excludere
7	lipsa prelatei sub mașină în parc service / bivuac	2.11	10 min.		excludere
8	start întârziat mai mult de 30 de min.	2.12		pen. forfetară	excludere
9	părăsirea parcului închis cu întârziere	2.12	30 min.		
10	intervenții la mașină în parc închis	2.12		10 min.	excludere
11	intrarea în parc închis cu mai mult de 15 min. înainte de start	2.12	30 min.		
12	întârziere la start din neutralizare mai mare de 30 min.	2.14		pen. forfetară	excludere
13	start în avans din neutralizare	2,14	dublul timpului de neutralizare		
14	viteză excesivă în bivuac, Parc Service, Parc Închis, Neutralizare, Regrupare, etc...	2.14		10 min.	excludere
15	lipsa echipament protecție pe PS	2.15			excludere
16	circulația în sens invers pe PS	2.15	30 min.		excludere
17	oprirea între panoul galben de avertizare și STOP	2.15	30 min.		excludere
18	imposibilitatea luării startului la ora și poziția alocată	2.15	15 min.		
19	neoprirea la punctul de STOP	2.15	15 min.		
20	intervenția altor persoane asupra vehiculului în zona de alimentare	2.18	excludere		
21	neprezentare la Prolog	2.25	20 min.+Tmax		
22	întârziere la start PS mai mică de 30 min.	2.27	+1 min./minut sau fracțiune de minut		
23	întârziere la start PS mai mare de 30 min.	2.27		pen. forfetară	excludere
24	staționare mai mare de 20 sec. la startul PS	2.27	2 min / min		
25	start greșit la PS	2.27			prima abatere 1 min, a doua abatere 3 min, a 3-a abatere 10 min.

26	împiedicarea startului altui concurent	2.27	excludere		
27	ajutor interzis	2,28	excludere		
28	nerespectarea instrucțiunilor arbitrilor și oficialilor	3.3			excludere
29	nerespectarea vitezei maxime de grupa	4.4	5 min. / depășire înregistrată		excludere
30	încălcarea regulamentului de identificare	5.4	10% din taxa		
31	absența sau poziționarea incorectă a publicității facultative a organizatorului	5.5			50% din taxa
32	identificare pilot / copilot	5.6			excludere
33	deținerea de hărți sau trasee digitale în autovehicul în timpul unei competiții	6.1	excludere		
34	nerespectarea prevederilor cu privire la telefonul mobil acceptat în vehiculul de competiție	6.1		+10 min.	excludere
35	refuzul de instalare în vehiculul de concurs a camerei video oferită de oficialii etapei	6.3	excludere		
36	intervenția asupra camerei de bord instalată de oficiali	6.3	30 min.		
37	intervenția asupra balizei GPS care afectează funcționarea	6.3		1 h	excludere
38	ratare CT	9.2	60 min.		
39	intrare în avans în CO	9.3	2 min./min.		
40	întârziere în CO	9.3	1 min./1min.		
41	depășire viteză – zonă limitare 5-20 km/h	9.4	1 min/depășire înregistrată		
42	depășire viteza – zonă limitare 20-40 km/h	9.4	2 min/depășire înregistrată		
43	depășire viteza – zonă limitare peste 40 km/h	9.4	10 min. prima abatere, 30 min. a doua abatere, excludere a treia abatere		
44	nerespectarea direcției de intrare în zone de control	9.9	10 min. prima abatere, 30 min. a doua abatere		
45	blocarea direcției de deplasare a altui concurent sau împiedicarea depășirii	12	30 min.		
46	ajutor interzis	12	excludere		
47	tăierea culturilor, rularea pe culturi, etc.	12	excludere		

IMPORTANT: în caz de DESCALIFICARE sau EXCLUDERE (DSQ) echipajul NU va primi puncte de start. Pentru etapa la care s-a aplicat descalificare NU se va aplica regula "N-1".

ANEXA 4 – EXTRAS din MANUALUL de ARBITRAJ RALLY RAID FIȘA POSTULUI OFICIALILOR DE RALLY RAID 2025

1. INTRODUCERE

1.1 Obiective

Scopul acestei anexe la Regulamentul cadru de Rally Raid este de a reuni, într-un document unic tot ceea ce ține de rolul oficialilor în acest sport, pentru a stabili drepturile și obligațiile acestora precum și pentru a oferi arbitrilor și oficialilor din competițiile de Rally Raid recunoașterea pe care o merită în cadrul regulilor care guvernează sportul cu motor prin asigurarea acestora cu propriul lor Manual.

Fără activitatea corpului de arbitraj și conducere a competițiilor, precum și dăruirea lor, sportul cu motor nu ar putea exista.

Pentru fiecare post în parte, prezentul document va stabili condițiile pe care trebuie să le îndeplinească o persoană pentru a ocupa o anumită funcție în conducerea unei curse, sarcinile și obligațiile precum și drepturile fiecărei din aceste funcții.

1.2 Domeniul de aplicare

Acest document se referă la activitatea de organizare, conducere și arbitrare a curselor de Rally Raid din Romania, desfășurate în cadrul Federației de Automobilism Sportiv, ca etape de campionat sau cupe. În cazul în care există vreun conflict între această Anexă și prevederile Internaționale ale Codul Sportiv, Codul Sportiv Internațional va prevala.

Rolul arbitrilor și oficialilor este acela de a asigura desfășurarea competițiilor în condiții de

- securitate: - supraveghează desfășurarea curselor
- interveni atunci când este nevoie
- fair play: - monitorizează respectarea regulamentelor
- cronometrarea și stabilirea clasamentelor

1.3 Obiective de licențiere

Fiecare arbitru sau oficial al unei curse trebuie să fie posesorul unei licențe eliberate de Comisia Centrala de Arbitri - FRAS, valabilă pentru anul în curs.

Pentru a-și păstra licența, Oficialul ar trebui să fi oficiat cel puțin o dată în ultimii doi ani într-un post corespunzător gradului licenței sale.

Pentru a avea licența reînnoită sau actualizată pentru anul 2025, fiecare Oficial va trebui să poată demonstra în urma verificării cunoștințelor satisfacerea nivelului de performanță necesar.

2. ORGANIZAREA ARBITRILOR

Conform statutului FRAS, toți arbitrii și oficialii fac parte din Corpul central al Arbitrilor de Automobilism CCA – FRAS.

2.1 Consiliul Federal FRAS:

- elaborează sistemul de legitimare, examinare și licențiere a arbitrilor
- coordonează activitatea CCA
- organizează în colaborare cu CCA și colegiul de arbitri de specialitate cursuri de formare și perfecționare a arbitrilor și oficialilor, precum și sesiuni de examinare.
- asigura arbitrilor căi de apărare împotriva deciziilor prin care au fost nedreptățiți

2.2 Comisia Centrala de Arbitri CCA

- este organul de conducere al activității de arbitraj
- organizează , coordonează si controlează activitatea Colegiului de Arbitri de Rally Raid
- periodic organizează activitatea de verificare a cunoștințelor arbitrilor
- întocmește programe de pregătire a arbitrilor, cu avizul CF

- ține evidenta arbitrilor și licențiază anual toți arbitrii care îndeplinesc condițiile

2.3 Colegiul de arbitri de Rally Raid

- în afară de Colegiile de arbitri teritoriale în care sunt organizați arbitrii de la discipline precum Raliuri și Coastă, în cadrul CCA mai exista colegii specializate pentru :

- Rally Raid
- Off Road
- Drift
- Accelerație

- din colegiul de arbitri de Rally Raid fac parte toți arbitrii și oficialii licențiați pentru anul respectiv în aceasta disciplină, indiferent de zona / localitatea în care domiciliază sau își desfășoară activitatea.

3. PREGATIREA DISPOZITIVULUI DE ARBITRAJ ȘI CONDUCERE A CURSEI

Conform ROF, CCA poate delega arbitrii în mod direct sau poate să mandateze sarcina delegării arbitrilor de Rally Raid către Colegiul de Specialitate.

Principiul care stă la baza alcătuirii fiecărui dispozitiv este acela de a asigura un echilibru între:

- Calitatea arbitrajului
- Promovarea de noi arbitri
- Respectarea prevederilor ROF privitoare la posturile în care pot fi delegați arbitrii, în funcție de licență
- Zona din care vine arbitrul și distanța până la competiție, posibilitatea de a organiza optim transportul
- Costuri acceptabile pentru organizator

Pentru toate competițiile înscrise în campionatele naționale procesul de delegare este următorul:

- În momentul în care CCA prin Comisia de Specialitate CoNRR intră în posesia documentelor competiției (trackurile orientative, planul orar, Regulamentul Particular) se face calculul exact al numărului de arbitri necesari și se comunică organizatorului rezultatul și necesarul (aproximativ) de cazare.
- După rezolvarea eventualelor solicitări speciale ale organizatorului se întocmește lista finală de arbitri și oficiali.
- Atât organizatorul, cât și colegiile de arbitri pot veni cu propuneri de modificare a dispozitivului.

4.CONDUCEREA CURSEI

4.1 ARBITRU DE POST / ARBITRU ȘEF DE POST

Echipa de arbitri , precum și celelalte persoane angrenate în conducerea cursei, este compusă din persoane specializate, cu experiență în domeniu, și autorizate / acreditate / licențiate FRAS pentru a desfășura astfel de activități.

Arbitrii sunt responsabili cu aplicarea regulamentelor de arbitraj în timpul unei Competiții.

Arbitrii au autoritate supremă asupra concurenților și autoritatea pentru aplicarea Regulamentului Cadru de Rally Raid, și celelalte Regulamente ale Federației Romane de Automobilism Sportiv.

Se subordonează Arbitrului șef de post.

Arbitrul șef de post:

Îndatoriri

Se subordonează Directorului de concurs.

Este un arbitru cu experiență de minim 1 an în postul de arbitraj.

Are capacitatea de a reacționa dinamic la situațiile impuse, și de a coordona eficient resursele disponibile .

Șeful de Post conduce și controlează zona de arbitraj asigurându-se că arbitrii din subordinea să își desfășoare activitatea corect și în siguranță. Se asigură de amplasarea adecvată și sigură a tuturor arbitrilor din postul sau. Se asigură ca starea de sănătate a colegilor săi este bună și raportează orice situație apărută în acest sens.

Asigura funcționarea postului în conformitate cu planul de securitate, planul orar și cu toate îndrumările și reglementările adecvate.

Este responsabil cu amplasarea și amenajarea zonei de post, asigura prezenta resurselor necesare pentru operarea corectă a postului, amplasarea panourilor de avertizare, cu funcționarea echipamentelor de arbitraj, a mijloacelor de comunicație. În cazul în care poziția postului prezintă un risc minim, se consulta cu Șeful de traseu și Directorul de concurs și alege soluția în care riscul este zero.

Se asigură că postul este pe deplin operațional în conformitate cu orarul evenimentului și prevederile Reg. Cadru art. 9.8.a .

Este responsabil cu reglarea cronometrelor și aparaturii.

Cunoaște aplicațiile, software-ul, dispozitivele sau alte tehnologii pertinente necesare pentru a opera postul.

Coordonează operațiuni de degajare a zonei în caz de incident în zona de START, CT, Neutralizare / Regrupare, sau SOSIRE .

Monitorizează orice eveniment care are loc în zona postului sau.

Conduce operațiunile de START / SOSIRE în conformitate cu regulamentele și manualul de arbitraj.

Comunică cu pilotul prin adresare directă, semne convenționale, steaguri si / sau dispozitive electronice echivalente.

Monitorizează eventualele încălcări ale regulamentelor și abateri și este răspunzător pentru înscrierea și menționarea acestora în fișele de post.

Este răspunzător de raportarea oricărui incident la Centrul de Control al cursei.

Are atribuții pentru a preveni accesul oricărei persoane neautorizate în zona postului. Supraveghează accesul spectatorilor, poziționarea acestora, redirectionarea lor, într-o manieră calmă, obligatoriu politicoasă, dar fermă.

Întocmește și transmite la secretariat toate documentele specifice postului în timp util.

Se asigură că este stabilă și menținută pe toată perioada evenimentului modalitatea de comunicare .

Este în comunicare permanentă cu Centrul de Comandă, comunicând în permanență numărul sau identificarea concurentului care intra / trece / părăsește postul, sau orice informație care este solicitată.

După cursă nu părăsește postul decât după ce primește aprobarea Directorului de Concurs.

La finalul concursului este responsabilitatea arbitrilor din postul respectiv să lase zona curată, să strângă gunoaiile, deșeurile, hârtii, ambalaje, etc...

Fiecare post de arbitri va fi dotat cu min. 1 stingător P6, echipament de comunicație, cort para-vânt / para-solar, masă, scaun, etc

Toți arbitrii de post vor purta vestimentație personală adecvată și vor fi ușor identificabili prin ecuson.

Toate activitățile din post privind procedura de pontare vor respecta prevederile Regulamentului cadru și cele din Manualul de arbitraj 2023.

- procedura de pontare începe în momentul în care mașina trece de panoul de intrare în

CO, așa cum este explicitat în Regulamentul Cadru art.9.3

- între panoul galben de intrare în zona și punctul de control, echipajului îi este interzis să se oprească din mers sau să adopte o viteză anormal de mică, indiferent de motiv.
- cronometrarea și înscrierea timpului în carnet se face doar dacă ambii membri ai echipajului și mașina sunt în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control.
- ora de pontare corespunde cu momentul în care unul dintre membrii echipajului înmânează carnetul de control arbitrului.
- ora ideală de pontaj se obține prin adunarea timpului ideal cu ora de start în proba de legătură
- ora ideală de pontaj este doar responsabilitatea concurentului care poate consulta cronometrul de pe masa de control.
- orice diferență între ora reală și ora ideală va fi penalizată cf. Reg. Cadru art.9.3.
- un echipaj care a pontat în avans și a fost penalizat pentru asta poate primi o neutralizare pe o durată de timp care să-i permită plecarea la ora prevăzută inițial, fără ca acest lucru să împiedice startul altui concurent.

Din considerente organizatorice, Directorul sportiv poate autoriza pontarea în avans a echipajelor fără a atrage o penalizare, cu condiția ca aceasta dispoziție să fie prevăzută într-un buletin ulterior.

- orice nerespectare a regulilor procedurii de pontare de către un echipaj vor face obiectul unui raport scris al Arbitrului șef de post.

Documentele postului:

Procesul verbal, este un document întocmit de Arbitrul șef de post, în care sunt înregistrate toate evenimentele și eventualele incidente, pe toata durata de funcționare a postului.

- staționarea în zona postului mai mult de 1 minut
- trecerea de panoul galben și "redresarea poziției" mergând în marșarier
- trecerea unei mașini prin post fără să oprească
- intrarea în post din altă direcție
- mașina împinsă în zona de pontare, menționează cine o împinge
- reparații în zona de pontare, ridicarea capotei
- abateri de la reguli de parc închis
- probleme cu spectatorii, cu concurenții

Carnetul de bord (vezi și 2.6 Reg. Cadru)

Arbitrul identifică căsuța din Carnetul de bord aferentă postului său.

În căsuța respectivă va trece ora, minut etc și semnează.

Fisa de cronometraj

În fișa de cronometraj se înscriu timpii de intrare în CO, de pontaj, de start previzionat.

Pentru detalii vezi Manualul de Arbitraj 2023 Cap.7.8

4.2 SECRETARIAT

Secretarul Șef asigură pregătirea, transmiterea, circulația și distribuirea tuturor documentelor oficiale privitoare la Eveniment.

Secretarul Șef ține legătura cu toate părțile interesate ale evenimentului, lucrând în strânsă legătură cu Directorul Sportiv.

4.2.1 Responsabilități

Să lucreze în strânsă legătură cu Directorul Sportiv și cronometrorii în ceea ce privește anunțurile, buletinele, căile de protest și apel și să țină la zi Panoul Oficial de Afișaj.

Să furnizeze Comisarului Sportiv desemnat toate documentele de lucru, licențele concurenților, permisele de organizare, dovezile plăților taxelor.

Să primească cererile de înscriere la competiție și să se asigure că toate formularele au fost completate corespunzător.

Să creeze, să țină la zi și să păstreze un dosar al cursei, care conține toate datele administrative referitoare la competiție.

După terminarea evenimentului, este responsabil pentru trimiterea tuturor documentelor relevante către FRAS.

Înainte de startul

Efectuează verificările administrative și programează verificările tehnice, conform prevederilor Regulamentului Particular.

Verifică dosarele recunoașterilor și îl informează pe Directorul Sportiv despre problemele apărute

Înmulțea, distribuie și afișează documentele aprobate de director și comisari (ordini de start, buletine, comunicate, decizii)

Completează carnetele de control

În timpul competiției, întocmește documentele competiției

- Liste de start , cf. listei de înscrieri și Regulamentului Cadru de Rally raid

Listele de start pot fi publicate mai repede decât ora prevăzută în regulamentul particular sau într-un buletin.

Totuși, ora afișării scrise pe aceste liste TREBUIE ÎNTOTDEAUNA să fie cea prevăzută în regulamentul particular sau într-un buletin. Dacă publicarea unei liste întârzie peste ora prevăzută, directorul sportiv va emite un comunicat cu noua oră prevăzută pentru publicare.

– prelucrarea datelor și elaborarea clasamentelor

Verifică dosarele posturilor, prezentând Directorului Sportiv toate evenimentele, problemele deosebite semnalate în procesele verbale ale posturilor de arbitraj.

Primește carnetele de bord, le confruntă cu fișele de cronometraj ale posturilor și în cazul în care sunt probleme le transmite centrului de calcul.

Prezintă Observatorului pentru arbitri orice neregulă constatată din partea arbitrilor, atât în dosarele de post, cât și în carnetele de control.

Clasamente: -in fiecare zi de concurs întocmește Clasamentele provizorii după ziua "x", Clasamentele finale după ziua "x" semnate și datate de Directorul de Concurs, și se asigura de publicarea lor în modul și la momentul stabilit prin regulamentul particular

Lista de start pentru ziua următoare este întocmită cf. acestor clasamente și este propusă și de directorul sportiv, și publicată la ora prevăzută în regulamentul particular.

– în Ziua finală a competiției întocmește Clasamente Finale Provizorii , Semnate de directorul sportiv după aprobarea lor de către comisarii sportivi și publicate la ora prevăzută în regulamentul particular.

După caz, acestea pot conține note de subsol referitoare la

• 'Sub rezerva rezultatelor verificărilor tehnice finale' (pentru întreg clasamentul)

• 'Sub rezerva deciziei CCS pentru concurentul Nr....'

• 'Sub rezerva rezultatului testelor antidoping pentru următorii piloți / copiloți:...'

Întocmește de asemenea Clasamente Finale Oficiale, aprobate și semnate de Directorul de Concurs și comisarii sportivi și publicată la expirarea timpului de contestație.

– redactarea documentelor CCS și a Directorului Sportiv

Îl ajută pe Directorul Sportiv la elaborarea documentelor pe care acesta trebuie să le prezinte Comisariilor Sportivi (raportul verificărilor administrative, raportul fiecărei zile, raportul

desfășurării raliului pentru raportul de închidere...)

Editează, afișează și distribuie documentele emise de Directorul Sportiv – Buletine, Decizii, Comunicate, și CCS

– alte activități

Asistă la startul competiției și a fiecărei zile.

Asistă la regrupări dacă este cazul.

Transmite către Directorul Sportiv toate contestațiile sau alte documente primite de la concurenți.

- redactează și întocmește Dosarele cursei

Pentru fiecare competiție, se întocmesc următoarele dosare:

Dosarul Oficial

Acest dosar conține originalele documentelor importante ale competiției și va fi predat unui reprezentant al FRAS sau trimis ulterior către federație. Secretarul concursului este responsabil pentru trimiterea tuturor documentelor relevante către FRAS.

Dosarul oficial conține:

- buletinele, deciziile și comunicatele;

- listele de înscrieri;

- listele de start;

- procesele verbale ale ședințelor CCS;

- contestațiile primite;

- clasamentele neoficiale, parțiale, provizorii și finale;

- apelurile înaintate către Comisiile FRAS;

- rapoartele directorului sportiv, ale comisarilor tehnici, relații cu concurenții...

- un set al documentelor tipărite ale competiției: regulament particular, harta traseului, planul orar, planul de securitate, Road Book, carnet de control, afiș...

Dosarele de lucru ale competiției

Aceste dosare vor rămâne la FRAS pentru cazul în care trebuie reanalizate în cazul unei contestații înaintate către una dintre comisiile federației.

Dosarele de lucru vor conține:

- cererile de înscriere individuale și pe echipe

- fișele de cronometraj și procesele verbale ale posturilor

- fișele de verificare tehnică

Secretarul Evenimentului asigură pregătirea, depunerea, circulația și distribuirea tuturor documentației oficiale referitoare la eveniment.

4.3 Arbitru Șef de Parc

- supraveghează funcționarea zonei de parc și se asigură că se creează un mediu sigur menținut pe tot parcursul evenimentului, în special în ceea ce privește circulația vehiculelor în interiorul parcului.

- el este responsabil pentru ordinea corectă de intrare și ieșire din Parc pentru vehicule de competiție

- monitorizează activitățile concurenților și raportează orice încălcări relevante

- ia toate măsurile pentru a se asigura că nici o persoană neautorizată nu are acces în parc

- poarta vestimentație specifică și este ușor de vizualizat și identificat

4.4 Ofițer de relații cu concurenții

Ofițerul de relații cu concurenții este legătura între conducere (Director de cursă, Comisarii) și Concurenți.

Ofițerul de relații cu concurenții este legătura între managementul evenimentului și concurenți, dar este independent de ambii.

Cunoaște pe deplin toate regulile și regulamentele.

Cei desemnați pentru a tine legătura cu echipajele trebuie să fie ușor recunoscuți de toți cei interesați printr-un marcaj distinctiv. Ei trebuie să fie prezenți la:

- Verificările administrative și tehnice;
- La startul și sosirea din etape;

Ofițerul de relații cu concurenții va primi solicitările concurenților, le va transmite către Director și se va implica în sfătuirea concurenților cu privire la drepturile lor, prevederile regulamentare și regulile referitoare la contestații și solicitări.

De asemenea el va trebui să transmită concurenților și să le explice acestora deciziile Directorului sau CCS-ului.

Este pregătit să răspundă întrebărilor concurenților fără însă a se transforma în judecător și a da soluții.

4.5 Monitor GPS

Este o persoană cu abilitați și cunoștințe temeinice în ceea ce privește tehnica informatică și de supraveghere.

Face parte din echipa cu ajutorul căreia conducerea cursei reușește monitorizarea permanentă a competiției.

Este în subordinea Directorului de Concurs.

Se află în permanență în centrul de comandă al raliului și monitorizează permanent toți concurenții.

Furnizează informații rapide și exacte cu privire la orice eveniment, la solicitarea Directorului de concurs, Directorului de securitate sau Observatorului federal.

Furnizează toate rapoartele (rapoarte de incident, neutralizări individuale dacă este cazul, depășiri de viteză...etc.)

4.6 Comisarul tehnic:

Examinează vehicule de competiție și echipamentele de protecție, în conformitatea cu reglementările tehnice și de securitate. Acestea trebuie să se încadreze atât în prevederile tehnice cât și în regulile de securitate.

La începutul oricărei competiții va efectua Verificările Tehnice Inițiale, în urma cărora va comunica Directorului cine se încadrează și cine nu se încadrează în regulament.

Poate efectua verificări suplimentare oricând pe parcursul cursei, iar la final va efectua verificările tehnice finale (dacă este cazul).

Întocmește rapoarte pentru toate vehiculele implicate în accidente, inclusiv evaluarea stării acestora în vederea reluării cursei.

Verifică și este responsabil cu amplasarea și dotarea zonei de Verificare Tehnică (sens de intrare, posibilitățile de acces și degajare, cort, stingătoare de incendiu - minim 1 stingător P6, ceas CO) și solicita organizatorului amenajarea corectă a acestei zone.

Este responsabil cu începerea activității de verificare la ora și minutul stabilite în planul orar.

Este singurul abilitat să întocmească rapoartele de verificare, să aducă notițe suplimentare sau modificări ale acestora, și este responsabil cu notarea în mod precis a oricăror informații relevante în Fisa de Verificare Tehnică.

4.6 DIRECTORUL DE CONCURS

Abilitați, competențe și cerințe necesare

Este o persoană cu experiență, fost (actual) sportiv sau participant activ la organizarea unor evenimente similare în anii precedenți, cu o activitate în acest domeniu de minim 5 ani.

Deține și demonstrează capacitatea de a lucra îndeaproape și de a gestiona membrii echipei sale, asigurând o relație armonioasă între părți. Stimulează implicarea și motivația membrilor echipei sale.

Are capacitatea de a lua decizii concentrate într-un interval scurt de timp și de a gestiona echipa într-un mod sigur.

Înțelege și aplică abilități de leadership și management pentru a încuraja și conduce o echipa performantă.

Gestionează conflictele într-o modalitate calmă și aduce soluții echilibrate.

Susține integritatea etică și profesională, acționând întotdeauna în conformitate cu Codul de Conduită.

Responsabilități:

Directorul de concurs este "puterea executivă" într-o competiție, este persoana care coordonează direct toate celelalte persoane implicate în buna desfășurare a cursei.

Directorul de concurs este responsabil pentru desfășurarea evenimentului în conformitate cu reglementările aplicabile în condiții de securitate și poate lua orice decizie sau măsură în acest sens.

Este obligat să aplice "ad litteram" toate regulamentele în vigoare

Este în comunicare permanentă directorul de securitate și șeful de traseu

Lui îi aparține decizia în cazul apariției unor probleme în timpul desfășurării efective a cursei.

Rezolvă problemele apărute, după consultarea cu CCS atunci când este cazul, în colaborare cu organizatorul, poliția, jandarmerie, medicul șef, etc...

Are în subordine și coordonează activitatea tuturor arbitrilor.

Îndatoriri

Să asigure ordinea, împreună cu autoritățile civile, militare și polițienești special însărcinate cu menținerea ordinii și responsabile pentru siguranța publică.

Să se asigure că toți oficialii sunt la posturile lor.

Să se asigure că toți oficialii au toate informațiile necesare pentru îndeplinirea funcțiilor lor

Să monitorizeze concurenții și automobilele lor și să împiedice ca orice concurent exclus, suspendat sau descalificat să ia parte într-o competiție în care nu este eligibil

Să se asigure că fiecare automobil, și dacă este cazul, fiecare concurent, poartă numerele de identificare corespunzătoare, în conformitate cu cele prevăzute în Regulamentul Cadru de Rally Raid.

Să se asigure că fiecare automobil este condus de pilotul desemnat, grupând automobilele în categoriile și clasele prevăzute

Să prezinte Comisarilor Sportivi toate propunerile privind modificarea Programului Oficial și cele referitoare la greșelile sau încălcările regulamentului de către concurenți

Să primească posibilele contestații și să le transmită imediat către Comisarii Sportivi, care vor decide măsurile necesare

Să organizeze colectarea cu celeritatea proceselor-verbale ale arbitrilor, comisarilor tehnici, împreună cu orice alte informații oficiale necesare pentru determinarea rezultatelor

Să pregătească, sau să-i solicite secretarului competiției să facă aceasta, elementele din raportul de închidere a competiției

Să ia toate măsurile pentru a împiedica accesul în spațiile rezervate a oricărei persoane neautorizate

Înainte de competiție

Să solicite draftul regulamentului particular și a planului orar. De fapt, avizul consultativ al Directorului Sportiv este un ajutor pentru organizatori.

Să verifice lista de oficiali. Este bine să știe cu cine va trebui să lucreze!

Să accepte funcția cu eventualele observații.

Să ia contact cu responsabilul pentru organizarea securității.

Să solicite cât mai repede posibil Regulamentul Particular definitiv și posibilele observații ale secretariatului și comisiilor FRAS. Directorul Sportiv trebuie avertizat despre recomandările și

schimbările cerute de alte entități.

La sosirea la locul competiției

Să primească documentele cursei de la organizator

Să verifice timpii prevăzuți pentru vehiculele de încadrare

Să se asigure de existența, la comandament, a tuturor documentelor necesare

Să primească raportul privind recunoașterile

Să se asigure de existența tuturor oficialilor prevăzuți

Să ia contact cu medicul șef și cu reprezentanții autorităților implicate în securitate

Să ia notă despre dosarul cu aprobările competiției

Să ia notă despre polița de asigurare

Să primească și verifice carnetele de control

Să se asigure că sunt îndeplinite toate condițiile pentru desfășurarea verificărilor tehnice și administrative

În timpul competiției

Să fie în permanent în legătură cu Președintele CCS

Este responsabil pentru prezentarea părții sportive în timpul ședințelor CCS

Trebuie să prevadă ședințe cu oficialii, arbitrii

Să pregătească raportul verificărilor administrative și tehnice

Să pregătească listele de start și să le propună Comisarilor Sportivi

Să se asigure că implementarea măsurilor de securitate este în conformă cu prescripțiile planului de securitate

Să elaboreze un raport scris privind desfășurarea fiecărei zile de raliu, sau a antrenamentelor și manșelor de competiție

Să asigure transmiterea tuturor documentelor necesare pentru ședințele CCS

În timpul desfășurării competiției Directorul Sportiv poate emite diferite documente

- Buletine (Schimbări de plan orar, Modificări de Road-Book, Întârzierea orei de afișare a clasamentelor sau a listelor de start).

- Decizii (directorul Sportiv va emite decizii pentru acele abateri de la regulament care intră în sarcina lui).

- în caz de accident:

- este singurul abilitat să ordone oprirea cursei

- este singurul abilitat să ordone și să coordoneze intervenția forțelor de urgență

- organizează împreună cu medicul șef evacuarea răniților

- singurul care poate hotărî reluarea sau oprirea definitivă a cursei

Coordonează șeful de verificare deschidere traseu, implementează eventualele modificări de traseu apărute.

Coordonează echipa de închidere tehnica a traseului, și eventuala evacuare a echipajelor cu defecțiuni.

Are la îndemână datele de contact ale șefilor dispozitivelor de intervenție și urgente (Politie, Jandarmerie, Ambulanta etc.) și colaborează cu aceștia pentru gestionarea cursei.

4.7 DIRECTOR DE SECURITATE

Securitatea în domeniul sportului automobilistic înseamnă: securitatea concurenților, a arbitrilor și a spectatorilor. Orice competiție trebuie să fie supervizată de oficiali calificați în evaluarea riscurilor și capabili să ia măsurile cele mai potrivite pentru a înlătura eventualele pericole.

Abilitați, competențe și cerințe necesare

Este o persoană cu experiență în sport în funcții de conducere de minim 5 ani, sau care a activat într-un domeniu cu obiect de activitate asigurarea, siguranța și securitatea persoanelor (structuri ISU, politie, jandarmerie), familiarizată cu organizarea și conducerea dispozitivelor de

securitate.

Are capacitatea de a identifica orice potențial pericol și a aplica urgent măsuri adecvate pentru a minimaliza sau a elimina riscul.

Are capacitatea de a analiza și rezuma rapid informații din diverse surse (concurenți, alți oficiali, factori externi), de a lua măsuri și de a transmite aceste informații persoanelor și părților interesate într-un mod clar și concis.

Are capacitatea de a transmite mesaje importante într-o manieră determinată într-un mediu de stres ridicat.

Cunoaște și efectuează operațiuni de siguranță în conformitate cu procedurile definite în caz de accident. Are o bună înțelegere a regulilor și reglementărilor de securitate. Are o bună cunoaștere și înțelegerea a regulilor de siguranță, intervenție, tehnici și tipuri de salvare/descarcerare și echipamente specifice .

Deține și demonstrează capacitatea de a lucra îndeaproape și de a gestiona membrii echipei sale, asigurând o relație armonioasă între părți. Stimulează implicarea și motivația membrilor echipei sale.

Are capacitatea de a lua decizii concentrate într-un interval scurt de timp și de a gestiona echipa într-un mod sigur.

Responsabilități

Verifica asigurarea unei bune și eficiente comunicări cu concurenții și toți arbitrii și oficialii.

Verifica legăturile radio, telefonie cu posturile intermediare.

Verifica punctele de amplasare a arbitrilor și ia toate măsurile pentru a asigura siguranță acestora.

Directorul de securitate este responsabil pentru toți aspecte de siguranță la probele speciale, elaborarea unui manual de siguranță și asigurarea faptului că se respectă în timpul competiției.

Participa la elaborarea Planului de Securitate al evenimentului și de asemenea, se asigura că evenimentul se derulează în conformitate cu acel plan. El va raporta direct către Directorul de Concurs și va lucra cu Medicul șef, responsabilul cu arbitrii și responsabilul de traseu.

Menține legătura cu toată structurile de siguranța publică (Politie , Jandarmerie).

Estimează numărul de spectatori, asigura și comunica zone de siguranță pentru aceștia, asigurându-se totodată de distribuirea către aceștia a detaliilor relevante din Planul de Securitate și Regulamentul Particular.

Verifică ca fiecare persoană cu atribuțiuni pe probleme de securitate să cunoască prevederile planului.

Verifica personalul, amplasarea și materialele necesare securității probei.

Verifica permanent pe toata durata evenimentului poziția tuturor vehiculelor și personalului din echipa care asigura siguranța și securitatea evenimentului.

Este instruit să intervină în caz de accidente pe drumuri și pe traseul cursei în care sunt implicate mașini.

Este instruit pentru a solicita asistența externă a serviciilor de urgență dacă este necesar.

Cooperează cu structurile și autoritățile locale competente (jandarmerie, pompieri, politie).

Coordonează vehiculele de securitate care parcurg proba speciala înainte de automobilele de concurs în scopul de a verifica aplicarea măsurilor de securitate și de a corecta poziționarea arbitrilor și a publicului spectator....

Gestionează toate materialele în ceea ce privește semnalizări, balizări.

Tipuri de evenimente de securitate și scenarii de intervenție

a. Incident minor – un incident obișnuit, care are impact asupra desfășurării evenimentului, dar nu are nevoie de asistență din afară. Poate include leziuni minore și ușor tratabile fie de către personalul de prim ajutor disponibil la fața locului fie cu resursele proprii ale evenimentului.

Datorită predictibilității, măsurile pentru rezolvarea acestor incidente trebuie să fie prevăzute și implementate și astfel pot fi gestionate de către comandamentul competiției.

b. Incident grav - incident care are impact asupra desfășurării în siguranță a evenimentului. Un incident grav poate include leziuni; cu toate acestea, toate acțiunile necesare pot fi gestionate cu resursele evenimentului. Gestionarea unui incident grav este, de asemenea, o parte intrinsecă a acțiunilor Comandamentului și, ca atare, va fi coordonată prin proceduri radio standard pentru a asigura rezolvarea și controlul corect al evenimentului. În cazul în care există răniți, echipajul medical de la eveniment și medicul șef vor lua legătura și vor asigura tratamentul corect.

c. Incident major - un caz care reprezintă o vătămare gravă, pierderea vieții sau tulburarea ordinii publice și necesită ca poliția să-și asume coordonarea rezolvării sale. Planul de gestionare a incidentelor trebuie să acopere modul în care situațiile trebuie gestionate. În plus, trebuie contactate autoritățile locale pentru a întocmi plan de gestionare care trebuie pus în aplicare în cazul unui incident major care nu se încadrează domeniul de aplicare al serviciului medical de la fața locului. Incidentele minore sau grave pot fi la rândul lor împărțite în incidente medicale sau non-medicale (traseu blocat, spectatori necooperanți, incendii...)

Scenarii:

1. Incident minor (ex: accident cu rezultat entorse, julituri):

- este anunțat Directorul de concurs
- Directorul va cere să fie ținut la curent în legătură cu evoluția situației, cursa continuă
- în cazul în care persoana solicită, la finalul probei va fi solicitată o ambulanță

2. Incident minor non-medical (ex. mașină oprită pe sau lângă probă):

- incidentul trebuie încadrat într-una din situațiile următoare:
 1. traseu liber - nu se întâmplă nimic
 2. parțial pe drum, nu încurcă - se vor cere info. suplimentare, se monitorizează situația
 3. se poate trece dar cu atenție - următorii concurenți vor fi atenționați prin sistemul de balize GPS
 4. traseu blocat - se inițiază procedura de "steag roșu" pentru zona respectivă, se oprește cursa și directorul de concurs va lua măsuri de neutralizare a zonei respective.

3. Incident grav, medical

- este anunțat Directorul de concurs
- competiția va fi oprită
- se solicită intervenția echipei medicale, se acorda prim ajutor
- se anunță structurile de asistență medicală din zona care intervin conform propriilor protocoale, asigurându-se acestora tot sprijinul și susținerea solicitate.

4. Incident major, deosebit de grav

- este anunțat Directorul de Concurs
- competiția este oprită
- se solicită intervenția echipei medicale, se acordă prim ajutor
- se anunță structurile de asistență medicală din zonă care intervin conform propriilor protocoale, asigurându-se acestora tot sprijinul și susținerea solicitate.
- se anunță Poliția
- se urmărește evoluția persoanelor accidentate.

În toate situațiile, toți oficialii implicați vor întocmi un raport care va fi înaintat Comisiei de Specialitate.

4.8 COMISAR SPORTIV

Abilitați, competente și cerințe necesare

Este o persoana cu o vasta experiență în ramura sportiva, sau într-o alta ramură înrudită (raliuri), care dovedește cunoașterea amănunțită a sportului și a regulamentelor relevante.

Cunoaște cu temeinicie:

- Statutul FRAS
- Regulamentul de licențiere
- Regulamentul organizatorilor de competiții
- Caietul de sarcini al organizatorului

Și în primul rând

- Codul Sportiv Internațional
- Regulamentul Cadru Rally Raid
- Regulamentul particular al cursei

Un bun comisar a participat la multe competiții sportive și a câștigat respectul celorlalte persoane implicate.

Un bun comisar sportiv înțelege modul în care se comportă concurenții, organizatorii și cum gândesc și acționează concurenții în febra competiției; această înțelegere este obținută în general prin participarea la competiții, din postura de concurent, organizator sau arbitru, de-a lungul unei durate substanțiale de timp.

Este un om cu o dispoziție calmă. Concurenții, organizatorii și arbitrii își pierd uneori calmul când lucrurile nu merg bine. Un comisar sportiv trebuie să rămână calm în orice moment. Când apare un conflict și temperamentele se încing, un bun comisar sportiv dez-escaladează situația și îndeamnă la calm, dând un exemplu pe care ceilalți să-l urmeze în rezolvarea conflictului. Un comisar sportiv îi tratează atât participanții la raliu cât și publicul respect în orice moment și în toate situațiile.

Este un om cu o minte echitabilă. Un bun comisar sportiv se străduiește să ia decizii raționale, în principiu bazate pe fapte obiective, fără influențe subiective sau personale. Un comisar sportiv trebuie să se concentreze asupra faptelor și regulilor, lăsând la o parte emoțiile și relațiile cu participanții la competiție implicați.

Are abilitatea de a gândi și de a acționa independent. Un comisar sportiv bun ia deciziile cu încredere și convingerea că a făcut ceea ce trebuia, în ciuda criticilor și răspunsurilor emoționale primite din partea celorlalți. Un bun comisar sportiv trebuie să fie dispus să ia decizii dificile și să rămână consecvent cu deciziile luate.

Are simțul diplomației și al tactului. Pe lângă rolul său de a aplica regulamentele, un bun comisar sportiv comunică răbdător cu concurenții și oferă explicații și îndrumări referitoare la aplicarea regulamentului. Un comisar sportiv bun alege cuvintele cu atenție și gestionează conflictele cu discreție și înțelegere. Chiar dacă autoritatea comisarilor sportivi este clar specificată în regulamente, concurenții sunt mai mulțumiți și acceptă mai ușor deciziile dacă regulile sunt aplicate cu sensibilitate și tact.

Abilitatea de a vorbi o limbă de circulație internațională. La competițiile internaționale sunt prezenți observatori și comisari sportivi delegați de F.I.A. sau alte organizații automobilistice internaționale. Comunicarea directă cu aceștia este un element important pentru a asigura o bună desfășurare a competiției. Însă și la evenimentele naționale se înscriu în mod frecvent concurenți din alte țări, de aceea este bine ca la orice competiție cel puțin unul dintre comisarii sportivi să aibă capacități de comunicare în alte limbi.

Cunoaște atribuțiile arbitrilor și a celorlalți oficiali. De multe ori comisarii sportivi sunt puși în postura de a lua decizii ca urmare a rapoartelor arbitrilor sau primesc de la concurenți reclamații referitoare la activitatea arbitrilor. Pentru ca aceste decizii să fie corecte, un bun comisar sportiv trebuie să știe ce au de făcut arbitrii din toate posturile respectivei competiții. Un caz aparte îl

constituie comunicațiile, este esențial ca orice comisar sportiv să știe regulile comunicării prin stație, de multe ori poate fi pus în postura de a-i transmite directorului sportiv informații de pe traseul competiției.

Un comisar sportiv trebuie să dea dovadă de:

CORECTITUDINE

Corectitudinea este unul dintre obiectivele fundamentale ale FRAS. Articolul 1.1.1. din CSI spune că regulamentele trebuie aplicate ținând cont de principiile fundamentale ale securității și corectitudinii sportive. Orice decizie luată trebuie să fie corectă și fără nicio formă de discriminare.

INDEPENDENȚĂ

Sunt responsabili doar față de FRAS, pe ale căror regulamente le aplică. Trebuie să fie independenți față de organizator, de organizare și să nu-și asume nicio sarcină executivă.

IMPARȚIALITATE

Pentru a face judecăți bune trebuie să fie neutri și imparțiali, trebuie să reziste în fața oricui ar încerca să-i influențeze – social media, media, diferite persoane, inclusiv alți oficiali. Doar ei trebuie să ia deciziile. Nu trebuie începută o audiere dacă deja s-a decis care va fi verdictul.

ETICĂ

“Etica este să cunoști diferența dintre ce ai dreptul să faci și ce este drept să faci”. Dacă un comisar sportiv simte că există posibilitatea celui mai mic conflict de interese, trebuie să se retragă din caz.

OBIECTIVITATE

Întotdeauna există modalități diferite de a privi aceeași faptă. De aceea trebuie să ascultați cu atenție ceea ce au de spus toate părțile. Este dreptul părților să-și prezinte dovezile și argumentele și obligația comisarilor de le asculta. Întotdeauna audierile trebuie făcute cu mintea deschisă la ce au de spus părțile.

REZILIENȚĂ

Câteodată există mult stres și presiune dar comisarii sportivi trebuie să rămână calmi. Trebuie să poată lucra sub presiune, să fie asaltați și să suporte diverse comportamente ale participanților / media. Trebuie să ignore aceste influențe și să fie încrezători că decizia lor este corectă.

CONSISTENȚĂ

Există un standard pentru sancțiuni, bazate pe precedente și/sau anexa sancțiuni care trebuie aplicate la fel, în toate cazurile identice, indiferent de concurent. Bineînțeles că se poate devia de la aceste sancțiuni standard, dar trebuie explicat motivul deciziei și al oricărei circumstanțe atenuante sau agravante.

Îndatoriri și atribuții

1. Înainte de competiție

Organizatorul trebuie să le furnizeze Comisarilor Sportivi, în ziua premergătoare cursei , următoarele documente:

- Regulamentul particular
- Plan Orar
- Buletinele emise
- Buletinele propuse
- Lista de înscriși
- Road Book
- Plan de securitate
- Polița de asigurare
- Informații despre cazare și locul de întâlnire.

Este necesar ca Președintele CCS să fie în contact cu organizatorul, pentru a primi informații

despre stadiul și modalitatea de pregătire a probelor.

Este de asemenea foarte indicat să ia contact și cu Directorul de Concurs.

Președintele CCS trebuie să-și pregătească propriile documente tip, necesare pentru funcția sa (programul și ordinea de zi a ședințelor CCS...)

Comisarii Sportivi trebuie să-și aducă documentele și regulamentele necesare pentru desfășurarea funcției lor (regulamentul cadru al disciplinei, modele de decizii, convocare, rapoarte...laptop)

Președintele CCS va lua contact cu Secretarul CCS, va amenaja sala CCS, va stabili locurile membrilor CCS, va verifica prezența și buna funcționare a materialelor și echipamentelor puse la dispoziție.

Inspectează, împreună cu directorul de concurs, diversele locații ale evenimentului.

Verifica dacă procedura de înscriere a fost corectă.

2. În timpul competiției

Se asigură ca directorul de concurs este la curent cu locația dumneavoastră pe tot parcursul evenimentului.

Nu interferează cu desfășurarea competiției decât în cazuri extreme în care este implicată securitatea.

Comisarii sportivi nu trebuie, sub nicio formă, să dea ordine directe concurenților sau oficialilor. Comisarul ideal este o figură liniștită în fundal, prezentă atunci când organizatorii au nevoie de sfaturi sau asistență, dar având grijă ca nimic din ceea ce fac să nu ducă în vreun fel cauza la influențe în cadrul procedurilor judiciare ulterioare.

Unul dintre comisarii sportivi (de preferință Președintele CCS) trebuie să fie tot timpul în zona comandamentului și în legătură cu Directorul de Concurs. În cazul în care activitatea CCS se desfășoară în "ședințe", Comisarii Sportivi ar trebui să observe cât mai mult din desfășurarea competiției (Observarea probelor speciale și a etapelor de legătură, vizitarea zonelor de service și realimentare, verificarea zonelor pentru spectatori)

Autoritatea Comisarilor Sportivi

Dacă este nevoie, comisarii sportivi au autoritatea de a amâna sau anula o porțiune din traseu.

Orice modificare făcută în timpul evenimentului trebuie postată pe panoul de afișaj și toți concurenții trebuie să semneze decizia pentru a se asigura că sunt conștienți de schimbare.

Trebuie să judece orice posibilă încălcare a regulamentului

Comisarii nu sunt „poliția”, ci „judecătorii”. În cazul comiterii unor abateri, directorul cursei va informa comisarii, deși aceștia pot merge și el la directorul sportiv pentru a solicita un raport cu privire la eventualele infracțiuni pe care le-au identificat și se pot autosesiza în anumite cazuri.

Modul de lucru și de a lua o decizie în cadrul CCS este votul. În caz de egalitate la vot, votul președintelui este decisiv.

În cadrul funcției lor, ei trebuie

- Să decidă ce penalizare să aplice în cazul încălcării regulamentelor.
- Pot decide să suspende orice penalizare acordată de arbitri
- Pot ordona retragerea sau expulzarea unei persoane din toate Spațiile Rezervate ale Probei și/sau refuzarea sau interzicerea accesului unei persoane în acestea
- Pot pronunța Descalificări.
- Pot modifica clasamentele.
- Pot împiedica participarea în competiție a oricărui Pilot sau Automobil pe care îl consideră că fiind un pericol sau care le este raportat de către Directorul de Concurs ca fiind un pericol.
- Pot exclude dintr-o anumită competiție sau pe perioada unui eveniment orice Concurant sau Pilot pe care îl consideră, sau care le este semnalat de către Directorul Sportiv sau de către

Comitetul de organizare ca fiind ineligibil să ia parte, sau care este considerat a fiind vinovat de comportament nepotrivit sau practici frauduloase.

- Pot dispune evacuarea din zonele rezervate a oricărui concurent sau pilot care refuză să se supună ordinelor oficialilor.
- Pot amâna o competiție în cazuri de Forță Majoră sau pentru probleme grave de securitate.
- Pot modifica Programul Oficial la solicitarea organizatorului sau a Directorului de concurs, pentru creșterea securității.
- Pot lua decizia de a opri temporar sau permanent, o parte sau toți concurenții.
- Vor declara clasamentele și rezultatele ca fiind finale.
- Pot dispune efectuarea de verificări tehnice.
- Pot, la cererea FRAS, a Directorului sau oricărui alt oficial, sau din proprie inițiativă, să solicite efectuarea testării alcoolemiei, să definească numărul de piloți și oficiali care urmează să fie testați și să selecteze piloții și oficialii care urmează să fie supuși unei astfel de teste de alcool, în conformitate cu reglementările aplicabile.
- Comisarii Sportivi pot utiliza orice mijloace video sau sisteme electronice pentru a-i ajuta în luarea deciziei.

JURNAL de MODIFICĂRI ale DOCUMENTULUI - Decembrie 2025

- eliminare cap 2.9 TEAM MANAGER
- completare cap 2.14 NEUTRALIZARE
 - posibilitatea / recomandarea de a organiza un Parc Service la cca 150 km de start, în funcție de natura traseului
 - posibilitatea solicitării și acordării de neutralizări pentru evenimente neprevăzute independente de voința org. sau echipajului
- completare cap 2.18 COMBUSTIBILUL și REALIMENTAREA
 - clarificat organizarea zonei de realimentare, obligativitatea CO / arbitru
 - clarificat tipul de carburanți acceptați
- completare cap 2.28 AJUTOR INTERZIS
 - clarificat ajutorul oferit de vehicule de intervenție ale organizatorului
- modificare cap 4.2 PAȘAPORT TEHNIC ELECTRONIC
 - explicitarea obligatorie a PTE FRAS fără referire la anul 2025 (fusesse stabilit ca termen limita pt implementare)
- modificare cap 4 VEHICULE ELIGIBILE
 - adăugat ca precizare explicită la finalul cap. detaliile despre anvelope acceptate (obligatoriu pentru toate vehiculele)
- completare 9.4 ZONE DE CONTROL cu LIMITARE DE VITEZĂ (CV)
 - explicitarea posibilei situații de acumulare a mai mult de 5 depășiri consecutive
- modificare cap 10.1.2 CLASAMENTE
 - modificare număr de puncte de start
 - adăugare puncte de participare completă
 - adăugare clasamente pe echipe
- modificare cap 10.2.1 GENERALITĂȚI (din STABILIREA REZULTATELOR și CLASAMENTELOR LA FINALUL ANULUI COMPETIȚIONAL)
 - eliminat text duplicat
 - adăugare obligativitate de participare la MINIM 3 etape pentru clasamentele generale de Campionat
 - eliminat regula N-2
 - explicitare aplicare regula N-1 în cazul a 5 sau mai multe etape
 - clarificare sancțiuni în caz de DESCALIFICARE (EXCLUDERE)
- modificare cap 10.3.2. CONDIȚII IMPUSE CONCURRENTILOR
 - obligativitatea (doar la debut) în clasa PROMO a unei adeverințe de instructaj de baza în Rally Raid de la un club sportiv afiliat FRAS
 - relaxare condiții de eligibilitate pentru Podium în clasamentele generale la Grupa PROMO
- modificare cap 12 CODUL DE CONDUITĂ
 - adăugare referință explicită pentru comportamentul de manieră sportivă și respect
 - adăugare posibilitate sancționare comportament necivilizat sau nesportiv