

CUPRINS

Prescripții Generale – introducere

Cap.1 Caracteristicile competițiilor de Rally Raid

Cap.2 Terminologie – reglementari

- 2.1 Aditiv/Buletin/Note informative
- 2.2 Bivuac
- 2.3 Briefing
- 2.4 Carnet de bord
- 2.5 Concurent
- 2.6 Echipaj
- 2.7 Team Manager
- 2.8 Durata unui concurs
- 2.9 Etapa
- 2.10 Oficiali
- 2.11 Înscrieri
- 2.12 Verificări administrative si tehnice
- 2.13 Identificare
- 2.14 Publicitate
- 2.15 Pașaport tehnic FRAS
- 2.16 Road Book -Traseu
- 2.17 Super speciala
- 2.18 Sector de legătura
- 2.19 Sector selectiv-proba speciala
- 2.20 Zone cu limitare de viteza / penalități
- 2.21 Debut de zona / Final de zona
- 2.22 Control de trecere CT
- 2.23 Control orar CO
- 2.24 Timp impus
- 2.25 Timp estimat
- 2.26 Timp maxim
- 2.27 Ordine de start
- 2.28 Parc închis
- 2.29 Regrupare / Neutralizare
- 2.30 Asistenta tehnica / Realimentare
- 2.31 Regulament particular
- 2.32 Asigurări
- 2.33 Reclamații / Apeluri
- 2.34 Codul de conduita
- 2.35 Penalități

Cap.3 Campionatul National de Rally Raid

- 3.1 Generalități
- 3.2 Calificarea unui concurs in CNRR
- 3.3 Vehicule acceptate
- 3.4 Obligațiile organizatorului
- 3.5 Clasamente
- 3.6 Coeficienți
- 3.7 Baremul pentru echipaje

Cap. 4 Campionatul National de Rally Raid – clasa PROMO

- 4.1. Generalități
- 4.2. Particularități
- 4.3. Condiții de participare
- 4.4. Vehicule admise, condiții de securitate
- 4.5. Reglementari
- 4.6. Clasamente, baremul pentru echipaje.

PRESCRIPȚII GENERALE APLICABILE CONCURSURILOR DIN CADRUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLY RAID F.R.A.S. 2019

Prezentele Prescripții Generale stabilesc cadrul regulamentar aplicabil organizării concursurilor din cadrul Campionatului Național de Rally Raid.

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 a anexelor sale în forma aprobată de F.R.A.S..

Toate încălcările acestui regulament, vor fi semnalate Comisarilor Sportivi care pot aplica sancțiuni din cele prevăzute de Codul Sportiv Internațional.

CAP.1 CARACTERISTICILE COMPETITIILOR DE RALLY RAID

1.1 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.

1.2 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 sau prin albia secă 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).

O competiție de Rally Raid se desfășoară conform:

- prezentului Regulament Cadru
- Regulamentul Particular al competiției
- Caietul de sarcini al organizatorului
- Codul Sportiv Internațional
- Codul disciplinar și de arbitraj

Distanța totală a **sectoarelor selective** pentru o etapă de campionat este de minim 200 km.

Toate reclamațiile asupra aplicării prezentului regulament sau toate cazurile neprevăzute vor fi judecate în ordine succesivă, de către Colegiul Comisarilor Sportivi, Comisia de Disciplină, Comisia de Competiții, Comisia de Apel.

Exista 3 tipuri de competiții de Rally Raid ce pot fi organizate pe teritoriul României, putând conta în Calendarul Campionatului National al României respectând prevederile prezentului regulament:

1. **Raliuri** (cu un total de max. 800 km de probe speciale, pe durata a max.4 zile, inclusiv verificări tehnice și administrative)
2. **Maraton** (cu un total de peste 800 km de probe speciale, pe o durata cuprinsa între 4 și 8 zile inclusiv verificările administrative și tehnice)
3. **Baja** (cu un total de max.600 km de probe speciale dacă se desfășoară într-o singura zi și max.1000 km cu un timp de odihna de min.8 ore între cele două etape/zile de concurs).

1.3. O competiție de Rally Raid este o întrecere sportivă a cărei itinerar acoperă teritoriul unei sau a mai multor țări. În funcție de tipul competiției aceasta poate dura între 2 și 14 zile.

1.4. Traseul este divizat în Etape (zile) conținând una sau mai multe Sectoare Selective cu timpi cronometrați, fiind legate între ele prin Sectoare de Legătură ce vor fi și ele parcurse intra-un timp impus. Configurația Sectoarelor selective trebuie să permită tuturor echipajelor aflate în concurs parcurgerea traseului pe timp de zi. Nu se permite startul într-un sector selectiv pe timp de noapte.

1.5. În situația în care Competiția este una Auto-Moto, orice incident, accident sau abatere disciplinară va fi raportată ambilor reprezentanți ai celor două federații.

1.5 Organizatorul unei competiții de Rally Raid autorizat de F.R.A.S. trebuie să precizeze în Regulamentul Particular că derularea concursului va fi conforma prezentului Regulament.

După studierea dosarului competiției și a Regulamentului particular al concursului, F.R.A.S. poate acorda Permis de Organizare (vezi caietul de sarcini al Organizatorului).

1.6. Comisia Națională de Rally Raid din cadrul F.R.A.S. reglementează, coordonează și aprobă desfășurarea competițiilor precum și campionatului de Rally Raid. Comisia supraveghează buna desfășurare a competițiilor având dreptul să se autosesizeze cu privire la fapte și evenimente petrecute în timpul unei curse ce contravin regulamentelor sportive și să notifice Comisia de Competiții F.R.A.S. în vederea omologării sau nu a rezultatelor.

Cap. 2 TERMINOLOGIE / REGLEMENTARI

2.1. Aditiv:

Buletin oficial care face parte integrantă din Regulamentul Particular și este destinat să-l modifice, precizeze sau să-l completeze.

2.2. Note informative:

Informații comunicate de către organizator și/sau conducerea cursei concurenților, care după lecturare vor semna de luare la cunoștință. Aceste note trebuie puse la dispoziția concurenților cat mai curând posibil.

2.3. Bivuac:

Zona situata între controlul orar de sosire din etapa și controlul orar de plecare in etapa următoare în care toți concurenții se regroupează, spațiu care este localizat în caietul itinerar. In bivuac asistenta tehnica este liberă între concurenții la care se adaugă asistenta autorizată în Regulamentul Particular.

Organizatorul poate restricționa accesul si numărul de persoane care au permisiunea de a intra, staționa sau desfășura activități in bivuac, explicitând aceasta in buletine informative prealabile sau prin Regulamentul Particular.

Accesul in bivuac este permis doar persoanelor anunțate prin fisa de înscriere pentru etapa respectiva de către echipaj.

Zona de bivuac este clar delimitata delimitată interiorul căruia va fi instalată structura organizatorului de control a concursului și unde va fi instalat obligatoriu un panou de afișaj oficial.

Controalele orare de sosire din etapa și de start al etapei următoare pot fi combinate.

In bivuac se va circula cu viteza foarte redusa (aprox.10 km/ora). Circulația cu viteza mare, neadaptata la condițiile de parc constatata de oficialii concursului, poate duce la sancțiuni care merg de la avertisment (prima abatere), 10 min. penalizare care se adaugă penalizărilor din concurs (a doua abatere) pana la excludere, in cazul abaterilor repetate.

2.4. Briefing

Briefing-urile trebuie conduse de Directorul de concurs sau de delegatul organizatorului . Prezenta la briefing a cel puțin unui membru al fiecărui echipaj este obligatorie. Absenta acestora nu va implica organizatorul sub nici un fel in cazul unor evenimente in care sunt implicați sportivii in cauza. Organizatorul are obligația de a specifica in Regulamentul Particular ora si locul de organizare al Briefing-ului.

Informațiile legate de securitatea concursului și de parcurs / traseu (modificări ale caietului itinerar) pentru ziua următoare trebuie afișate pe panoul de afișaj oficial. Aceste informații trebuie datate si semnate de Directorul de concurs rămânând pe panou pana după terminarea etapei următoare.

Neprezentarea, întârzierea, dis turbarea, consumul de alcool (care este strict interzis in încăperea si pe perioada briefingului) si orice atitudine nesportiva manifestata de către unul sau mai mulți concurenți se considera abateri disciplinare si se penalizează (cf. anexa 1-Penalizari), putând merge pana la descalificarea concurentului/echipei si/sau suspendarea briefingului.

2.5. Carnet de bord

Document destinat înscrierii în ordine cronologică a vizelor diferitelor controale prevăzute pe traseu. La startul unui raliu concurenții vor primi un carnet de bord pe care vor figura timpii impuși și timpii maximi autorizați pentru parcurgerea fiecărui Sector de Legătura sau Sector Selectiv.

Carnetul de bord va fi depus de către fiecare competitor la sosirea din fiecare etapa la CO de intrare în bivouac.

În general, intrarea în parcul tehnic la sfârșitul unei etape este liberă *in avans* dar CO începe să funcționeze și se ridică la ora și minutul stabilit prin planul orar.

Carnetul de bord predat va fi înlocuit printr-un nou carnet la startul Etapei următoare.

Concurentul este singurul răspunzător pentru pierderea sau deteriorarea Carnetului De Bord.

Pierderea carnetului de bord duce la o penalizare de 5 minute. Orice rectificare sau modificare făcută pe carnetul de bord ce nu a avut aprobarea scrisă a unui oficial, duce la penalizare cu excluderea din concurs.

Prezentarea carnetului de bord la controale diferite cât și exactitatea notărilor sunt sub întreaga responsabilitate a echipajului. Doar oficialii sunt autorizați să înscrie ora pe carnetul de bord, manual sau prin intermediul unui aparat de imprimare.

Absența unei vize sau neprezentarea carnetului de bord la un punct oarecare de control va conduce la o penalizare care va merge până la excluderea din concurs.

În situația în care un echipaj nu poate continua cursa, acesta preda carnetul de bord și se consideră abandonat, exceptând situația în care are posibilitatea de a declara forfetare și să se prezinte la startul următor cu forte proprii.

2.6. Concurent

Entitate fizică sau juridică utilizată pentru persoana fizică sau morală care a înscris autovehiculul.

2.7. Echipajul

Prin echipaj se înțelege ansamblul compus din primul pilot și copilot/copiloți.

Componenta echipajelor:

- Echipajele T1, T2, T3, T4 cf. FIA (Prescripții generale FIA raliuri Cross Country, Cap.4, art.4.5 și anexa J, art.286, Reguli specifice pentru autovehicule ameliorate grupa T3)) sau TH sunt format din 2 persoane

Membrii echipajelor trebuie să fie titulari ai unei licențe de pilot respectiv copilot pe anul în curs sau a unei licențe de tipul „one-event” și să fie înscriși la un club afiliat FRAS.

Echipajul va trebui să se regăsească la bordul vehiculului, complet, pe toată durata competiției, mai puțin în cazurile prevăzute în Regulamentul Particular. Absența unui membru al echipajului sau admiterea unei terțe persoane la bord (exceptând transportul unui rănit) fără acordul directorului de concurs duce la excluderea din concurs.

2.8. Team Manager

Persoana autorizată în scris pentru a reprezenta o echipă înscrisă într-un concurs, deținătoare a unei licențe de concurent eliberată pe numele sau al echipei.

2.9. Durata unui concurs

Orice concurs începe cu verificările administrative și/sau tehnice (cuprinzând dacă este cazul și verificarea pieselor vehiculului) și se termină cu expirarea unuia din următoarele :

- perioadei de reclamații sau de apel sau sfârșitul oricărei audiții de către Comisarii Sportivi;
- sfârșitul verificărilor administrative/tehnice finale în conformitate cu Codul Sportiv internațional;
- sfârșitul decernării premiilor.

2.10. Etapa

Fiecare zi a unui concurs, separată de următoarea de o pauză de cel puțin 8 ore.

2.11. Oficiali

Lista nominală cu oficialii trebuie prezentată F.R.A.S. și prevăzută în Regulamentul particular cu minimum 30 zile înainte de începerea concursului și aceasta trebuie să conțină:

- 1 Colegiu al Comisarilor Sportivi din 3 membrii (cu Secretariatul lor propriu la concursurile internaționale)
- 1 Observator FRAS
- 1 Director de Concurs
- 1 Secretar
- 1 Responsabil de Securitate și traseu
- 1 Medic Șef
- 1 Responsabil cu echipajele
- 1 Comisar tehnic
- 1 Șef de post și 1 controlor pentru fiecare Post de control prevăzut pe Etapă (pentru o Etapă : CO de Start în Etapă, CO care preceda Startul într-un Sector Selectiv, Startul în Sectorul Selectiv, Controalele de Trecere, Sosirea din Sectorul Selectiv, CO / Stop, CO / Sosire din Etapă).

Colegiul Comisarilor Sportivi al unei Competiții de Rally Raid (Comisarii Sportivi) este compus din trei membri. Președintele colegiului Comisarilor Sportivi va fi desemnat de CNRR- FRAS.

Pentru toate Concursurile contând pentru CNRR sau cele candidate, FRAS va desemna un Observator. Nici un **Observator FRAS** nu va putea să fie în același timp și Comisar Sportiv al Concursului.

Pentru toate Concursurile contând pentru CNRR sau cele candidate, Comisia de Rally Raid va desemna un Comisar tehnic cu licență specifica sau un Delegat tehnic responsabil cu echipajele. 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;

Misiunea acestora constă în a informa echipajele și de a deține în permanentă un rol de consilier, a răspunde precis tuturor întrebărilor puse, a da toate informațiile sau toate detaliile suplimentare regulamentului și derulării competiției de Rally Raid, a evita transmiterea către Colegiul Comisarilor Sportivi a diverselor probleme și cereri ce si-ar putea găsi rezolvarea în urma unor explicații precise cu condiția să nu fie vorba despre o reclamație (ex: furnizarea de precizări asupra timpilor contestați).

2.12.Înscrieri

Toate persoanele care doresc să participe la concurs trebuie să se adreseze secretariatului Raliului printr-o cerere de înscriere însoțită de taxa sau avans de înscriere cu un număr de minim 30 zile înainte de data Startului stabilit prin Regulamentul particular.

Cererea completată după model pus la dispoziție de organizator va fi obligatoriu însoțită de copie după pașaport tehnic.

Prin semnarea cererii de înscriere, echipajul declara ca se supune necondiționat testelor de doping, consum de alcool sau droguri pe toata perioada concursului.

Schimbarea unui membru al echipajului va putea fi făcută până în momentul prezentării la verificările administrative.

Până la începerea verificărilor administrative concurentul poate înlocui fără restricții vehiculul, cu un altul.

Cererea de înscriere nu va fi acceptată decât dacă a fi însoțită de taxa de înscriere, taxă care va fi majorată cu max. 100 % pentru concurenții care nu acceptă publicitatea organizatorilor.

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 avut loc.

Taxa de înscriere plătită în avans se returnează mai puțin o valoare variabilă ce conține anumite cheltuieli deja realizate (cazare, reclame, echipamente, etc.), acelor concurenți care nu s-au putut prezenta până la terminarea verificărilor administrative din motive de forță majoră sub rezerva anunțării organizatorului printr-o cale oficială (scrisoare recomandată, e-mail).

Rambursarea va avea loc în termen de max. 10 zile de la terminarea competiției. Dacă organizatorul nu rambursează taxa de înscriere în termenul prevăzut, acestuia i se ridică dreptul de a mai organiza competiții sportive automobilistice.

Prin "organizator" se înțelege Asociația sportivă sub egida căreia are loc respectiva competiție sportivă sau orice altă Asociație sportivă în care membrii fondatori sau cu funcții de conducere sunt aceleași ca cei ai Asociației sportive care a încălcat prevederea privind rambursarea taxei de înscriere.

Cererea de înscriere va fi trimisă organizatorului concursului împreună cu un avans, cf. Regulamentului particular.

Se permite înscrierea concurenților care nu s-au înscris în termenul prevăzut în Regulamentul particular și în cadrul verificărilor administrative dar în acest caz taxa de înscriere poate fi majorată de către organizator cu până la 100 %.

Cererea de înscriere incompletă sau conținând date false, precum și cea care nu este însoțită de avansul stabilit de organizator din taxa de înscriere este considerată nulă. Refuzarea înscrierii trebuie să fie în conformitate cu CSI și Regulamentele FRAS.

2.13. Verificări administrative și tehnice

Toate echipajele participante la un Concurs trebuie să se prezinte cu vehiculul lor la Verificările administrative și/sau tehnice prevăzute, conform programului Concursului.

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

La Verificările administrative se controlează următoarele documente menționate în

Regulamentul Particular al Concursului:

- Licențele de concurent/pilot
- Permisul de conducere pentru pilot.
- Talonul de înmatriculare
- Asigurare, ITP.
- Pașaportul tehnic (cf. art. 2.15 și 3.3, prezentul regulament)

- Viza medicala, dacă cea de la începutul anului la obținerea licenței a expirat (valabila 6 luni)

Numai concurenții validați la verificările administrative se vor prezenta cu vehiculele lor, având montate plăcile de raliu și panourile cu numărul de concurs și balizele de monitorizare la Verificarea tehnică, care se face într-un interval prevăzut în RP, în regim de CO.

La verificările tehnice dacă un vehicul nu este conform reglementărilor tehnice și/sau de securitate, Comisarii Tehnici vor putea acorda o amânare pentru punerea în conformitate a aceluși vehicul până la ora aferentă intrării la VT a ultimului concurent.

Dacă un automobil nu corespunde, așa cum este prezentat, la verificările tehnice grupei la care a fost înscris, acesta, la propunerea comisarilor tehnici poate fi mutat într-o altă grupă sau exclus de către Colegiul Comisarilor Sportivi.

Pe parcursul Concursului pot fi făcute verificări suplimentare atât asupra echipajului cât și asupra vehiculului.

În orice moment al Concursului, concurentul este responsabil de conformitatea tehnică a vehiculului său. Prezentarea vehiculului la verificarea tehnică se consideră ca o declarație de conformitate.

Verificare completă și amănunțită, comportând demontarea vehiculelor clasate pe primele locuri ale clasamentului general și ale fiecărei grupe și categorii dar și oricărui alt vehicul, va fi la discreția decizională absolută a Comisarilor Sportivi luată din oficiu, în urma unei contestații sau la propunerea Directorului de Concurs.

2.14. Identificare

cf. FIA (Prescripții generale FIA raliuri Cross Country, Cap.4, art. 15.2, 15.3,...,15.7).

Echipajele sunt identificate după un ansamblu cuprinzând:

- 1 placă de raliu ("cămila" de raliu)
- 2 numărul de concurs, de forma și dimensiunile prevăzute în regulamentul sus menționat.

Pe toată durata concursului, plăcile și panourile trebuie aplicate conform prescripțiilor. Aceste plăci și panouri nu trebuie să acopere chiar și parțial numerele de înmatriculare ale vehiculului.

În orice moment, absența sau poziția incorectă a unei plăci de raliu sau a unui panou, poate duce la o penalizare de până la 20% din taxa de participare.

Numele membrilor echipajului, grupa sanguină precum și drapelul lor național, trebuie să fie înscris pe aripile față ale autovehiculului sau portierele față ale vehiculului. Scrisul va avea o

Înălțime cuprinsă între 30 și 50 mm. Fără aceasta inscripționare, echipajul nu va fi primit în concurs.

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

2.15 NUMERELE DE CONCURS

Numerele de concurs sunt atribuite concurenților care participă în Campionatul Național de Rally Raid, cf. Hotărârii CF al FRAS, de către Comisia Națională de Rally Raid, în urma solicitărilor cluburilor afiliate, cu sportivi membri, participanți în acest campionat. Prioritate la stabilirea numerelor o au sportivii clasăți în primele 3 locuri, în anul precedent. Solicitățile cluburilor se vor face în termenele stabilite și comunicate de CNRR, în limitele termenelor de licențiere, cf. Reg. de licențiere FRAS.

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

- Campionatul Național de Rally Raid - 101,102,103.
- Pentru concurenții care solicită licența One Event – 201,202,203...
- Campionatul Național de Rally Raid Promo - 501,502,503...
- Campionatul Național de Rally Raid Hobby - 401.402,403...

Concurenții care solicită un alt fel de număr față de prevederile de mai sus (999) vor achita o taxă de număr preferențial, conform Normelor Financiare ale FRAS. Inscripționarea mașinii se va face și în acest caz după regulile de mai sus.

Responsabilitatea confecționării numerelor de concurs în cazul concurenților care până la respectiva etapă nu au deja alocat/lipite/ numere pe autovehiculul de concurs revine organizatorului. Responsabilitatea de afișare a numerelor de concurs revine concurentului.

2.16 PUBLICITATE cf. FIA

(Prescripții generale FIA raliuri Cross Country, Cap.16, art.16.1....16,6).

Concurenților le este permisă afișarea liberă a publicității pe autovehiculul propriu, cu condiția:

- sunt autorizate de legislația țării traversate
- nu contravin bunelor moravuri și obiceiuri
- nu sunt amplasate în spațiile rezervate și definite mai jos pentru plăcile de raliu, panouri numere de concurs și benzi parbriz
- nu împiedică vizibilitatea echipajului prin geamuri

Publicitatea colectivă obligatorie precum și **Publicitatea facultativă** a organizatorului (obligatorie pentru concurenți) trebuie să respecte localizarea și dimensiunile prevăzute de regulamentul sus menționat, iar concurenții sunt obligați să asigure suprafața necesară. În orice

moment al concursului, absența sau poziționarea incorectă a acestor materiale poate duce la penalizare în cuantumul prevăzut de regulamentul sus menționat, art.16,5.

Dacă organizatorului dorește să impună un anumit tip de publicitate, trebuie să specifice în Regulamentul Particular tipul acestuia sau cel târziu cu o lună înainte de verificările administrative printr-un Aditiv vizat de FRAS.

O publicitate facultativă raportată la un producător de anvelope, combustibili sau lubrifianți poate fi obiectul unei majorări cu 60% a taxei de înscriere pentru concurentul care o refuză.

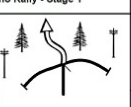
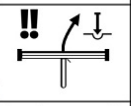
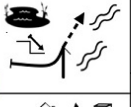
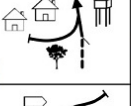

2.17. Pașaport tehnic FRAS

Document necesar echipajelor care punctează în Campionatul Național de Rally Raid. Document eliberat de Federație și autentificat de delegatul tehnic sau de comisarul tehnic responsabil din concursul respectiv, care identifică automobilul prezentat. Acest document trebuie prezentat la orice solicitare a comisarilor tehnici.

În cadrul etapei nu se validează sau editează Pașaportul Tehnic cu excepție echipajul care participă pentru prima oară la o competiție de Rally Raid sau etapa de campionat.

2.18. Caietul itinerar / road book/ traseu

Fiecare concurent va primi un Caiet Itinerar, conform FIA, de format A5, conținând pe pagină maxim 5 rubrici orizontale de kilometri, desene și informații, conținând note caracteristice și/sau hârti care indică itinerarul și/sau coordonatele de trecere GPS obligatorii, care trebuie urmate sub rezerva unei penalități putând merge până la scoaterea din concurs.

PAGE 1	Reno Rally - Stage 1	KM TOTAL : 129,96
0,00		PP Start 269° 39°26'36"N 11°20'01"W
7,80		DZ (25) Danger - Highway
28,71		HP (FZ) Stay on CAP 265°
40,67		HP (V) Straight
41,44		D Right on Main Rd. 16°

Traseul oficial al unui concurs este descris în Caietul Itinerar (road book) înmănat concurenților.

Acest traseu complet trebuie validat/verificat cu 48 de ore înainte primei zile de concurs de către un echipaj auto sau motociclist cu o experiență semnificativă în realizarea sau verificarea traseelor

de Rally Raid stabilit de către Organizator și agreat de către Comisia Națională de Rally Raid sub directa responsabilitatea unui directorului de concurs și cu asistența celui care a conceput traseul oficial.

Modificările rezultate în urma acestei validări/verificări trebuie distribuite concurenților și afișate pe panoul de afișaj oficial în format A4 concomitent sau înaintea distribuirii Caietului Itinerar, aceasta fiind responsabilitatea directorului de concurs.

Echipajul de verificare/validare verifică dacă parcursul competiției este accesibil tuturor autovehiculelor (autoturisme și camioane) precum și corectitudinea informațiilor prezente în Caietul Itinerar (road book).

Toate comunicațiile între echipa de verificare/validare și orice altă persoană din afara sferei de organizare sunt strict interzise, exceptând cele între delegatul tehnic FRAS și directorul de concurs.

Traseul trebuie să rămână secret până la înmânarea caietului itinerar echipajelor. Toate formele de recunoaștere sau deschidere a traseului de către concurenți sunt interzise. Nerespectarea paragrafului anterior va duce la penalizări care pot merge de la refuzul startului sau excludere, până la sancțiuni impuse de FRAS.

Organizatorul competiției trebuie să garanteze tuturor concurenților înscrși și celor care doresc să se înscrie ca nici o 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 sancțiuni din partea FRAS.

Toate echipajele vor primi câte un **Caiet itinerar (road book)**, tipărit pe un format A5, cu maxim 5 rubrici orizontale pe pagină, care conține informații despre traseu.

La sfârșitul Road book se va tipări o agendă cu semnificația semnelor convenționale și abrevierilor folosite (cf. *Prescripții Generale FIA, pg.24/56*)

Pe ultima copertă se vor tipări pe fundal alb, (SOS și OK) pentru a putea fi folosite de echipaj la anunțarea celorlalți concurenți despre apariția unor urgențe medicale (accident) sau de altă natură (OK).

Caietul Itinerar trebuie înmânat concurenților la briefingul ce preceda etapa respectivă.

Pentru caietul itinerar va semna un membru al echipajului. Caietul itinerar trebuie să cuprindă toate datele de contact necesare în cazuri de urgență.

2.19. Sector Super Speciala

Organizarea unei Super Speciale (SSS) **este facultativă.**

Ordinea de start pentru prima etapa poate fi stabilita în funcție de clasamentul rezultat în urma acestei Super Speciale.

Aceasta se va derula sub forma unui Sector Selectiv cu o lungime recomandată cuprinsă între 2 km și 20 km. Regulamentul particular al concursului va preciza dacă este autorizată sau nu recunoașterea acestei Super Speciale și sub ce formă.

Aceasta va conta pentru clasamentul concursului, aplicându-se eventualele penalități. Aceste penalități vor fi contabilizate în clasamentul general al Etapei și aplicate în aceeași zi.

Participarea la Super Speciala este obligatorie pentru toți concurenții.

Cronometrarea Super Specialei se face la zecime de secundă (hh:mm:ss,0). Timpii realizați pe această probă contează în clasamentul general al Raliului (prin eliminarea zecimilor de secundă). Zecimile de secundă contează doar în clasamentul Super Specialei sau în caz de egalitate la sfârșitul Raliului.

2.20. Sector de Legătura

Tronson din traseu, cu timp impus, cuprins între două controale orare succesive.

2.21. Sector Selectiv

Probă de viteză cu timpi cronometrați. Starturile Sectoarelor Selective 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 centurile de siguranță, cască de protecție și combinezoane, o cagula, sub rezerva excluderii din concurs.

Este interzis echipajelor de a circula în sens invers parcursului Probelor Speciale, sub rezerva unei penalități care poate duce până la excluderea din concurs.

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 pot duce la excluderea din concurs, precum și la atragerea răspunderii personale în fața organelor competente.

La startul în Proba Speciala când vehiculul cu echipajul la bord a oprit în fața 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), iar apoi va anunța: 30 sec., 15 sec., 10 sec. iar ultimele 5 secunde una câte una. După trecerea ultimelor 5 secunde, va da semnalul de START, care poate fi urmat imediat de demarajul vehiculului.

O staționare mai îndelungată de 20 secunde pe linia de start, după semnalul de start va fi penalizată cu 2 minute, cu observația că echipajul trebuie să elibereze zona de start imediat, cu

demarorul sau împingând mașina (in caz de defecțiune) pana după panoul care delimitează zona de start (care are regim de parc închis). Împiedicarea startului altui concurent duce la excluderea din concurs.

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

La un start greșit efectuat înainte ca oficialul să fi dat semnalul penalizarea va fi de minimum 1 minut sau un timp mărit decis de Comisarii Sportivi pe baza raportului controlorului din post. Aceasta penalizare nu exclude sancțiunile mai grave care pot fi aplicate de Comisarii Sportivi in special in caz de recidiva.

Sosirea din Proba Speciala va fi lansată, panourile fiind dispuse astfel :

- a. Panou galben cu fanion șah (începutul zonei)
- b. După aproximați 100 m panou roșu cu fanion șah (sosire lansată)
- c. La o distanta de 150 - 300 m, 2 panouri roșii (ceas și STOP)
- d. După 100 m panoul final bej cu 3 bare transversale

Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul STOP este interzisă. Se penalizează cu minim 30 minute pana la excluderea din concurs. Cronometrul se va face pe linia de SOSIRE.

La o distanta de 100- 300 m după SOSIRE echipajul trebuie să se oprească la postul CO 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 reeșalona startul acestor concurenți la un interval minim din 30 în 30 de secunde, în ordinea sosirii acestora.

O staționare mai îndelungata de 20 secunde la startul pe Proba de Legătura după primirea carnetului de bord cu observația ca echipajul trebuie sa elibereze zona de start imediat, cu demarorul, sau împingând mașina (in caz de defecțiune), pana după panoul care delimitează zona de start (care are regim de parc închis). Împiedicarea startului altui concurent duce la excluderea din concurs. Daca nu s-a oprit la STOP pentru a se înscrie timpul, penalizarea aplicata este de 1 ora.

Echipajele care refuză startul pe un Sector Selectiv (Proba Speciala) la ora, minutul si poziția alocata, vor fi penalizate cu 15 minute și vor rămâne la dispoziția șefului de post care le va indica o nouă oră de start.

Este interzisa, sub pedeapsa excluderii blocarea intenționata a trecerii autovehiculelor.

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

2.22. Zone de limita de viteza

Organizatorul poate prevedea in Regulamentul Particular pe anumite zone de sector de legătura sau sector selectiv (exceptând porțiuni de Drum National si Drum European unde se respecta limita legala) o anumita viteza maxima de deplasare.

Viteza de deplasare a concurentului este determinata prin evaluarea înregistrării sistemului de monitorizare GPS oficial. Viteza de deplasare, direcția de deplasare si coordonatele GPS precum si alți parametri se înregistrează o data la 10 secunde indiferent de viteza de deplasare sau distanta parcursa.

Dispozitivul oficial de monitorizare GPS este pus la dispoziție de către Organizator.

Concurenții vor putea avea asupra lor un al doilea dispozitiv GPS (de tipul si natura acceptata de organizator, compatibil cu mijloacele deținute de acesta), ale cărui rezultate vor putea fi descărcate si comparate cu rezultatele sistemului oficial de monitorizare GPS.

Depășirea vitezei maxime de deplasare atrage după sine următoarele penalități: Pentru depășiri de viteza cuprinse între:

- 1 si 15 km/h: 1 minut x numărul de înregistrări
- 16 si 40km/h: 2 minute x numărul de înregistrări
- Peste 40km/h: Primul impuls: min. 5 minute / max. excludere

Al doilea impuls: min .10 minute / max. excludere

Al treilea impuls: min. 15 minute / max. excludere

Orice alt impuls/citire a vitezei peste 40km/h in cadrul aceluiași concurs va duce direct la descalificarea din concurs.

În cazul etapelor de legătură dacă este specificată o limită de viteză și limita legală pentru acel segment de drum este mai mică decât valoarea specificată in road book se va respecta limita legală. Dacă pe etapele de legătura nu este specificată nici o limită de viteză este responsabilitatea concurenților sa respecte limita de viteză legală și să adapteze viteza la condițiile drumului si situației locale.

Prezenta sau absenta panourilor indicatoare de limita de viteza nu poate face obiectul unei reclamații. Depășirile sunt autorizate, cu condiția ca viteza maxima autorizata in acea zona sa nu fie depășita.

2.23. DZ-FZ

DZ Debutul zonei de limita a vitezei va fi indicat in road book prin simbolul „DZ” precum si prin limita de viteza maxim admisa. In măsura posibilităților acest debut de zona poate fi marcat in teren prin semnalizare caracteristica. 90 de metrii după intrarea in zona cu limita de viteza este considerata zona de decelerare si este o zona de toleranta.

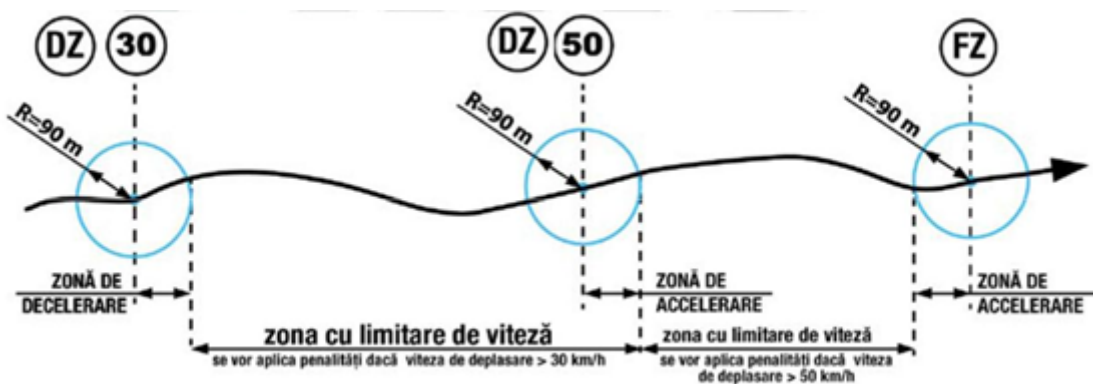
FZ Finalul zonei de limita a vitezei va fi indicat in road book prin simbolul „FZ”. In măsura posibilităților acest final de zona poate fi marcat in teren prin semnalizare caracteristica. 90 de metri înainte de acest punct in zona cu limita de viteza este considerata zona de accelerare si este o zona de toleranta.



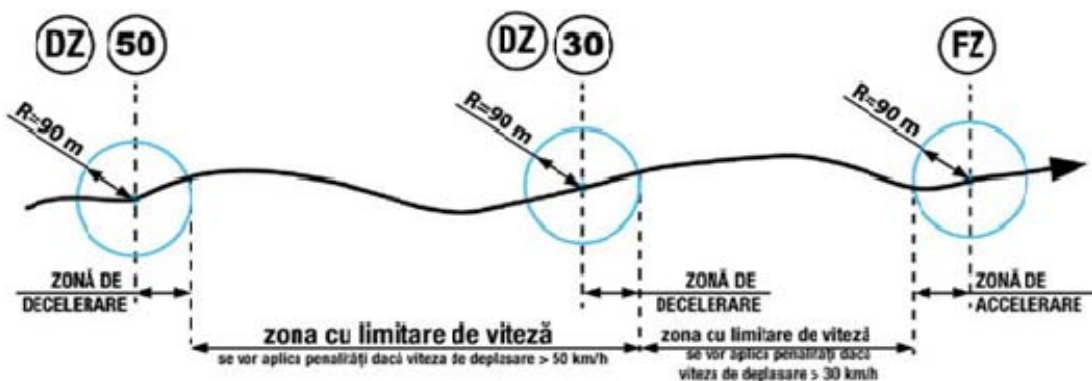
ZONE CU LIMITA DE VITEZA SUCCESIVE

În cazul unei zone de limitare a vitezei compuse din două secțiuni succesive cu două viteze maxime diferite, se vor considera două zone de limitare cu limite de viteză diferite. Viteza maximă autorizată în raza de 90 de metri în jurul punctului de intrare al celei de-a doua secțiuni va fi întotdeauna viteza mai mare a ambelor secțiuni. În cazul vitezelor descrescătoare, intrarea în raza de 90 de metri după trecerea acestui punct este considerată ca decelerare.

ZONE SUCCESIVE, CREȘTEREA VITEZELOR: 30 - 50 KM/H



ZONE SUCCESIVE, DESCREȘTEREA VITEZELOR: 50 - 30 KM/H



2.24. CT (Control de Trecere)

Este un punct obligatoriu de pe traseu prin care echipajul trebuie sa treacă cu sau fără oprire pentru viza pe carnetul de bord. Toate Controalele de Trecere vor fi semnalate in Road Book.

In cazul trecerilor prin CT fără oprire validarea va fi realizata prin intermediul sistemului de monitorizare GPS.

In cazul sistemului de monitorizare GPS Trecerea prin punctul CT fără oprire este valida daca concurentul va trece prin interiorul cerc imaginar având raza de 200 de m in jurul punctul CT.

Sistemul de sistemului de monitorizare GPS va înregistra punctul si ora de intrare si punctul si ora de ieșire din cercul de raza de 200 de m din jurul punctul CT.

Organizatorul va prevedea pe traseu cel puțin 1 CT la fiecare 50 km de sector selectiv.

Amplasamentul Controalelor de Trecere cu oprire trebuie sa fie vizibile si sa fie semnalate echipajelor prin drapele (panouri) și, pe cât posibil localizat in teren plat. Este recomandat de a delimita intrarea și ieșirea din zonă cu panouri oficiale pe ambele părți ale drumului. Ora de trecere a concurenților, măsurată la nivel de secundă, va fi notată pe o foaie de pontaj de către responsabilul postului.

Ora de închidere a CT-urilor

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

- distanta parcursă după start în acel Sector
- de media orară a Sectorului respectiv (Selectiv sau Orar) impusa prin timpul maxim autorizat - ora ideală a ultimului concurent care a luat startul, majorată cu 30 de minute

Penalizări ratate CT

Regulamentul Particular sau planul orar/itinerar distribuit la verificările administrative va indica scara penalităților pentru fiecare CT nerespectat.

Penalizarea minima pentru ratare de CT este de 1 ora.

Daca un concurent trece prin CT după închiderea acestuia fapt dovedit de aparatura GPS(respectarea traseului din RB) acesta nu va fi penalizat pentru CT ratat.

2.25. C.O. Zone de control orar

Toate controalele, după cum urmează: Controale Orare, Startul și Sosirea din proba Speciala, Controale de Trecere și Controale de Direcție (numai pentru Baja) vor fi semnalate cu ajutorul unor panouri standardizate astfel :

- Începerea zonei de control este marcată cu un panou de avertizare pe fond galben. La o distanta de aproximativ de 100 m, amplasarea postului de control e marcată de un panou pe fond roșu.
- Terminarea zonei de control, la aproximativ 100 m, este marcată cu un panou pe fond bej cu 3 bare negre, transversale.

Panourile vor fi puse întotdeauna pe partea de circulație a tarii pe teritoriul căreia se desfășoară competiția. Lățimea maximă a zonei nu va depăși 15 m. Este obligatorie delimitarea intrării și ieșirii din zonă cu panouri duble oficiale.

Este strict interzisă pătrunderea sau ieșirea într-o zonă de control, dintr-o altă direcție decât cea prevăzută în caietul itinerar al Raliului și de a pătrunde din nou într-o zonă de control, odată ce carnetul de bord a fost deja pontat la acest control sub rezerva excluderii din concurs sau penalizare forfetară, dacă ea este prevăzută.

Pentru competițiile de Rally Raid, ora oficială este ora GPS sau cea definita în Regulamentul Particular al concursului. Ora ideală de pontaj rămâne în responsabilitatea echipajelor, care pot consulta ceasul oficial amplasat pe masa de control.

Posturile de control vor începe să funcționeze cu 1 oră înainte de ora ideală de trecere a primului echipaj.

Posturile de control vor înceta să funcționeze la 30 min după expirarea timpului maxim acordat ultimului *concurrent care a luat startul*, dacă Directorul de Concurs nu decide altfel, in funcție de eventuale evenimente apărute in desfășurarea concursului.

Echipajele sunt obligate, sub incidența unei penalizări ce poate merge până la excluderea din concurs, să urmeze instrucțiunile șefului postului de control, care obligatoriu trebuie asistat de un controlor (toate cazurile vor fi examinate de Colegiul Comisarilor Sportivi pe baza unui raport scris al șefului de post).

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.

Între panoul de intrare în zona și postul de control se interzice echipajului să se oprească sau să adopte o alură anormal de lentă de deplasare. Echipajul nu poate rămâne în zona de control decât pe durata timpului necesar îndeplinirii formalităților de pontaj și verificării tehnice.

Un echipaj care trebuie să treacă la un control orar la 18 h 58 min va fi considerat în timp dacă pontajul va fi făcut între 18 h 58 min 00 sec și 18 h 58 min 59 sec.

Echipajul nu primește nici o penalizare pentru avans dacă vehiculul intra în zona de control pe durata minutului care preceda minutul ideal de pontaj. Ex. 18h 57 min.01 sec.

Pentru probele de legătura, 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.

Pentru Probele de Legătură, echipajul nu primește nici o penalizare pentru întârziere dacă ora de prezentare a carnetului de bord corespunde derulării minutului ideal de pontaj.

La CO de sosire din Probele de legătura, controlorul va înscrie în carnetul de bord pe deoparte ora de pontaj a echipajului și pe de alta parte ora de start teoretică în sectorul selectiv. Trebuie respectat un ecart de 5 minute între cele două, pentru a permite echipajului să se pregătească de start.

a) După pontajul la CO, echipajul se deplasează imediat la startul Probei Speciale. Controlorul înscrie timpul efectiv de start iar apoi va da startul.

b) În cazul unui incident, va exista o diferență între cele două ore de pontaj notate, ora de start în proba Specială modificându-se, dacă comisarul sportiv nu decide altfel.

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 avans.

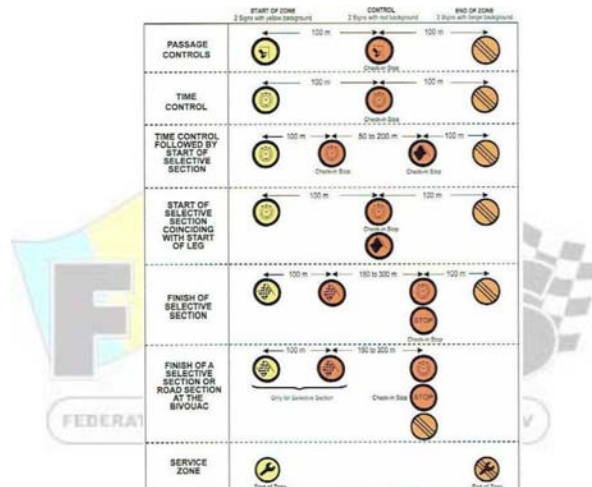
Pentru Probele Speciale, timpii de sosire vor fi înscrși cu precizie de secundă, exceptând Super Speciala unde se pot vor înscrie cu precizie de 1/10 de secundă pentru departajarea în caz de egalitate. O dată clasamentul stabilit și având determinate pozițiile de start a primei Probe Speciale, zecimile de secundă vor fi suprimate, rotunjind timpul la secunde inferioare.

La Controalele Orare de la sfârșitul Etapelor precum și la Parcul închis de la terminarea competiției, în general echipajele sunt autorizate să pondeze în avans fără a primi penalizări, dacă regulamentul particular nu specifică altfel. Aceasta nu exonerează echipajul de predarea la CO a carnetului de bord, indiferent dacă acesta a început să funcționeze sau nu, cf. Planului orar stabilit, la intrarea echipajului în parc.

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

Atunci când un Control Orar este urmat de startul într-o Proba Speciala, cele două posturi pot fi cuprinse într-o singură zonă de control, ale căror panouri vor fi dispuse după cum urmează: a1) - panou galben cu ceas (început de zonă); a2) - după aprox. 100 m panou roșu cu ceas (post de Control orar); a3) - la o distanța de 50 - 200 m ,panou roșu cu fanion (start în SS); a4) - la 100 m mai departe, panou final bej cu trei bare negre transversale. La sosirea dintr-o Proba Speciala, punctul de Stop este același cu postul de Control Orar.

SEMNALIZĂRILE CONTROALELOR



2.26. Timp impus

Fiecare **proba de legătură** se va parcurge într-un timp impus pe care îl vor respecta toți concurenții. Orice abatere de la acest timp impus, antrenează o penalizare în minute pe Elementul de legătură.

2.27. Timp estimat

Timp estimat de organizator pentru parcurgerea unui **Sector Selectiv**.

2.28. Timp maxim

Timp superior timpului impus acordat fiecărui Sector de Legătură și timp estimat acordat fiecărui Sector Selectiv care în caz de depășire, fără nici o toleranță, antrenează aplicarea unei penalități care merge de la penalitatea forfetară sau până la excluderea din concurs-abandon. În acel moment postul de control este considerat « închis » pentru concurentul respectiv.

Daca 50% dintre concurenți nu sosesc in timpul maxim autorizat, într-o Proba Speciala sau de Legătura, timpul maxim poate fi modificat de către directorul de concurs, in urma deciziei comisarilor sportivi, pentru situații justificate , care țin de siguranța concurenților, sau de schimbarea condițiilor de concurs.

Directorul de concurs poate sa decidă întreruperea sectorului selectiv in mod automat pentru echipajele întârziate in momentul in care acestea nu mai au șanse matematice sa se încadreze in Timpul Maxim, ei urmând a fi anunțați in următorul post de control, prin orice mijloc de comunicație la dispoziție sau de către orice oficial al concursului aflat pe traseu, si dirijați spre următorul punct de regrupare sau bivuac, după caz.

2.29. ORDINEA DE START

Startul in Sectorul Super Speciala (prolog) se da in funcție de clasamentul la zi al campionatului, sau al campionatului anului precedent, iar pentru cei neclasați, ulterior, in ordinea înscrierilor.

Startul în prima Etapă după Sectorul Super Specială, pe Sectorul Selectiv următor, se va face în ordinea clasamentului Super Specialei (ținând cont de alegerea primilor 3 clasați la super speciala care pot sa-si aleagă locul de start in primele 10 poziții). Penalitățile date la Super Specială și la eventualele legături se contabilizează în clasamentul general.

Pentru plecarea în Etapa a doua si in fiecare etapă succesivă , startul se va da în ordinea ultimului clasament ale etapei precedente, la interval de cate 2 minute pentru primele 10 echipaje (clasamentul zilei anterioare). Pentru următoarele echipaje, startul se poate da la 1 min. In caz de egalitate, prioritate va avea echipajul cu timpul cel mai bun din primul Proba Speciala.

In cazul a doua sau mai multe Probe Speciale succesive, startul in Proba Speciala următoare trebuie sa se bazeze pe timpul de terminare al Probei Speciale anterioare, la care se adaugă timpul impus Probei de legătura următoare, daca aceasta exista, plus cele 5 minute regulamentare.

Directorul de concurs care redactează ordinea de start, trebuie să tina cont de eventualele penalități sportive si infrațiuni din timpul probei speciale precedente (CT lipsa, depășire viteza, comportament nesportiv) care se adaugă la timpii realizați Probei Speciale în cauză.

Penalizările atribuite pe sectoarele de legătura trebuie adăugate in clasamentul general al etapei respective.

Fiecare întârziere de prezentare la startul unei Etape este penalizată cu 1 minut pentru fiecare fracțiune de minut întârziere. La o întârziere de peste 30 de minute, startul este refuzat și echipajul este exclus imediat din concurs.

În cazul pontajului în avans efectuat de un echipaj la Controlul Orar care preceda startul într-o Proba Speciala, nici o modificare a ordinii de start prevăzute nu este autorizată în funcție de mașina prezentată, ora de start este în toate cazurile cea ideala de pontaj la CO+ 5', la fel și la oricare Proba Speciala a zilei. Penalizarea va fi tot de 1 min. pentru 1 minut avans.

Exemplu:

Ora de pontaj ideala la CO: 10h 00; ora reală de pontaj în avans 9h 54; ora teoretică de start 9h 59, ora reală autorizată de start = 10h 05, corespunzând orei ideale de pontaj + 5'. Șeful de post responsabil cu startul trebuie să respecte această regulă și să întocmească un raport către Directorul de Concurs. Toate infracțiunile legate de această regulă pot atrage o sancțiune din partea Comisarilor Sportivi, putând ajunge până la excluderea din concurs a echipajului vinovat.

Exceptând cazurile prevăzute de Regulamentul particular al concursului, primul camion va lua startul după ultimul autoturism. Perioada minimă între ultimul autoturism și primul camion este lăsată la discreția Directorului de Concurs.

În situația în care competiția este una Auto-Moto, primii vor lua startul motocicliștii, după regulamentele federației respective, urmași de concurenții auto, cu un ecart de minim 15 minute între ultimul concurent moto și primul concurent auto.

2.30. Parc închis

Orice reparație sau alimentare, în Parcul Închis de start al competiției pentru etapa Rally Raid și în Parcurile Închise de start în Etapa pentru BAJA, este interzisă. Vehiculele sunt în Parc Închis de la intrarea lor într-un parc de start, de regrupare sau de terminare a Etapei, până la plecarea din acestea.

Vehiculele sunt în Parc Închis de la intrarea lor într-o zonă de control. De la punctul de STOP până la zona de ieșire, în cazul în care vehiculul nu poate pleca, el poate fi numai împins sau tractat afară din zonă, cu ajutor exterior, fără a fi penalizat, sub supravegherea șefului de post.

Vehiculele sunt în Parc Închis la sosirea lor în ultima etapă (până la expirarea perioadei de depunere a reclamațiilor).

Înainte de ieșirea 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 Directorului 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 datorate remedierilor, acesta va primi o nouă oră de start. Orice întârziere mai mare de 30 minute duce la excluderea din concurs.

Imediat după parcarele vehiculului în Parcul Închis, echipajele trebuie să părăsească imediat Parcul Închis, fiindu-le interzisă revenirea.

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 sfârșit de Etapă :

- 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 antrena o penalizare de 1 minut pentru fiecare minut de întârziere. Pentru a scoate vehiculul dintr-un Parc Închis de start, de regrupare sau de sfârșit de Etapă, echipajul este autorizat să intre în parc cu 15 minute înainte de ora sa de start.

În interiorul Parcului Închis, punerea în funcțiune a motorului poate fi efectuată cu ajutorul unei baterii exterioare, care va fi adusa și scoasa din Parc în prezenta unui oficial al Concursului. Această baterie nu poate în nici un caz să fie îmbarcată în vehicul (exceptând bena T4).

2.31. Regrupare

Oprire prevăzută de organizator pentru a permite, pe de o parte revenirea la orarul teoretic și pe de altă parte, de a regrupa echipajele rămase în concurs. Timpul de oprire poate să difere la echipaje. Este precedată și terminată de Control Orar.

Regrupările servesc la reducerea intervalelor, mai mult sau mai puțin importante, care s-au creat între echipaje datorită echipajelor întârziate.

La sosirea în regrupare, echipajele vor preda carnetul de bord oficialilor și vor primi instrucțiuni privind timpul de plecare. Autovehiculul de concurs va fi introdus imediat în Parcul Închis. Ordinea de plecare va fi cea de sosire în CO de regrupare.

La propunerea Directorului de concurs, din motive de securitate, Comisarii Sportivi pot să decidă oprirea unei Etape înainte de termen. În această situație, va fi instalat un Control orar care va reprezenta CO de sfârșit Etapa (la fel pentru Probele Speciale, unde Controlul Orar va fi identic cu postul STOP), iar timpul realizat va servi la stabilirea clasamentului etapei în cauză. La decizia Directorului de concurs, această Etapă poate sau nu să fie continuată, să fie neutralizată, parcursă în convoi, să fie în regim de parc închis sau nu.

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.

Neutralizarea este o regrupare pe traseu, datorată unor situații neprevăzute, dictată de conducerea concursului. Pe toată perioada neutralizării, se aplică regimul de parc închis.

2.32. Asistența tehnică și realimentările

2.32.1 Exceptând Probele Speciale, pe toată durata concursului, asistența tehnică este permisă numai în locurile aprobate de Organizator.

Pe parcursul unei probe speciale orice fel de asistență tehnică exterioară menită să modifice/repare/alimenteze sau să schimbe componente ale vehiculului de concurs este strict

interzisă fiind permisă doar asistența tehnică realizată prin forțe și mijloace proprii sau ale altui echipaj din concurs cu piesele proprii sau transportate de către un alt echipaj din concurs.

Nerespectarea prevederilor de mai sus duce la excluderea din concurs.

Zonele de asistență tehnică aprobate pot fi prevăzute în Regulamentul Particular de către organizator. Asistența tehnică este autorizată pe traseul unei Probe Speciale prin unul sau mai multe vehicule din categoria celor de asistență NUMAI după trecerea tuturor concurenților pe Sectorului selectiv respectiv și cu aprobarea directorului de concurs.

Metodele de intervenție trebuie indicate în regulamentul particular, vehiculele de asistență putând circula numai în sensul de concurs. Zona de asistență tehnică trebuie definită clar în caietele itinerar de competiție precum și în cele de asistență. Cel puțin un arbitru trebuie să fie prezent în această zonă pentru a monitoriza conformitatea operațiunilor întreprinse.

Zone de asistență nu pot fi amplasate pe probele Speciale .

Un autovehicul trebuie să se deplaseze prin mijloace proprii, cu motorul pornit. Dacă vehiculul nu se poate deplasa, este permisă tractarea și/sau împingerea acestuia doar de concurenții aflați în competiție. Tractarea unui autovehiculului de concurs imobilizat de către o mașină de asistență tehnică poate fi realizată doar după aprobarea directorului de concurs.

În zonele de control, aceste acțiuni (tractare) sunt supuse următoarelor penalizări :

- Zona de start în etapă și/sau zona de start în sector selectiv : start refuzat
- Zona de Control Trecere : 5 minute
- Zona de Control Orar : 15 minute în Rally Raid și 30 minute în Raliuri maraton

În zonele de control, infracțiunea odată constatată, vehiculul poate fi îndepărtat din zonă utilizând ajutor exterior.

2.32.2. Carburant / zone de alimentare

Alimentarea este autorizată la benzinăriile locale sau în zonele de alimentare prevăzute. Pentru vehiculele cu motoare pe benzină, utilizarea carburantului de aviație (AVGAS) este autorizată în competiții.

Regulamentul particular trebuie să specifice autorizarea acestei utilizări.

Orice alimentare în afara zonei special desemnate de organizator pe Proba Specială este interzisă. Orice acțiune, în zona de alimentare, care nu este direct implicată în alimentarea vehiculului este interzisă.

În zona de alimentare se aplică o limitare de viteză de 5 km/h.

Pe toată durata alimentării, motorul trebuie oprit. În timpul alimentării, se recomandă ca echipajul să se afle în afara vehiculului. În cazul în care acesta rămâne la bordul vehiculului, centurile de siguranță trebuie deblocate.

Organizatorul trebuie să amplaseze o unitate de stingere a incendiilor utilizând echipament adecvat gradului de risc legat de combustibil și numărul de concurenți. Vor fi utilizate un număr de minim 4 stingătoare de minim 6 kg. (P6, P9). Personalul trebuie să fie echipat, pregătit pentru intervenție pe durata derulării acestor operații.

Nu se lucrează cu foc deschis, nu se fumează.

În caz de defecțiune, vehiculul respectiv poate fi împins în afara zonei de alimentare fără a primi penalizări. După ieșirea din zona de alimentare, poate fi utilizată imediat o baterie auxiliară pentru pornirea motorului.

Nerespectarea procedurii de alimentare duce la excluderea din concurs.

Alimentarea autovehiculelor se face în regim de neutralizare, exceptând concursurile tip Baja, unde organizatorul poate prevedea în Regulamentul Particular ca alimentarea concurenților să se facă în alt regim.

2.33 Regulament particular

2.33.1. Condiții de publicare.

Regulamentul Particular trebuie publicat online și trimis comisiei cu minimum 30 zile înainte de startul competiției în format A4 și trebuie să fie obligatoriu conform cu toate stipulările impuse de:

- Prezentele Prescripții generale;
- Regulamentul Specific al Concursului în cauză, dacă este aplicabil ;
- Toate celelalte regulamente sau interpretări publicate prin Buletinele Oficiale ale FRAS .

2.33.2. Modificări ale Regulamentului Particular – Aditive

Toate modificările sau dispozițiile suplimentare vor fi anunțate prin Aditive datate, numerotate și semnate de:

- de organizator, până la data verificărilor administrative și vizate de FRAS.
- de comisarii sportivi pe durata competiției.

Acestea fac parte integrantă din regulamentul particular.

Aceste Aditive vor fi afișate la Secretariat, PC-ul concursului și pe panourile de afișaj oficiale. Se vor comunica direct sportivilor care vor semna de luare la cunoștință și trebuie aduse la cunoștință cât mai curând posibil.

Aceste Aditive vor fi scrise pe hârtie de culoare galbenă. Numerotarea paginilor trebuie să apară (ex: 2/4, etc.)

2.33.3 Aplicarea și interpretarea regulamentului

Directorul de concurs trebuie să informeze Comisarii Sportivi de toate incidentele importante survenite la aplicarea prezentelor Prescripții sau a Regulamentului Particular al Concursului.

Toate reclamațiile făcute de un concurent, vor fi transmise de către Responsabilul cu Relația cu Concurenții către Comisarii Sportivi pentru deliberare și luarea unei decizii, cf. Regulamentului particular, prezentelor Prescripții și tuturor celorlalte regulamente FRAS (disciplina, etc..).

De asemenea, toate cazurile care nu sunt prevăzute în regulament vor fi studiate de Comisarii Sportivi, singurii abilitați în luarea unei decizii.

Toate manevrele incorecte și frauduloase, atitudinea jignitoare, orice manifestare nesportivă efectuate de un concurent, sau membru al unei echipe, vor fi judecate de juriu, care va anunța eventualele penalizări, acestea putând fi exprimate în timp, dar pot merge până la excluderea din concurs, în conformitate cu codul disciplinar și de arbitraj.

Pentru toate competițiile din CNRR, limba oficială este limba română.

2.34. Asigurări

Taxa de înscriere cuprinde prima de asigurare care garantează răspunderea civilă a concurenților față de terțe persoane.

Acoperirea și limitele sale 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 audițiilor
- Terminarea Verificărilor administrative și tehnice de după concurs
- În momentul abandonului sau al excluderii din concurs
- Terminarea festivităților de premiere.

2.35. Reclamații sau Apeluri

Toate reclamațiile trebuie făcute în acord cu reglementările Codului Sportiv Internațional. Acestea trebuie făcute în scris și remise Directorului de Concurs, însoțite de taxa de reclamație care nu se va restitui dacă contestația nu este justificată. Taxa este în valoare de **250 RON**.

Dacă reclamația necesită demontarea și remontarea diferitelor părți ale unui vehicul, reclamantul va trebui să depună o garanție de **1000 euro**.

Dacă contestația nu este justificată, reclamantul pierde taxa, garanția depusă, iar dacă aceasta nu acoperă toate cheltuielile (transport, lucrări) va suporta și diferența până la valoarea acestora. Dacă cheltuielile sunt mai mici, diferența se returnează.

Dacă reclamația este fondată, concurentul găsit vinovat va suporta toate cheltuielile legate de contestație și verificări, și va achita taxa de **250 RON**.

Concurenții pot face apel la deciziile pronunțate, în conformitate cu stipulările Codului Sportiv Internațional.

2.36. Codul de conduita

Asistenta in caz de accident

Trebuie să ne amintim că etica cere ca un echipaj care vede producerea unui accident sau efectele producerii unui accident trebuie să oprească pentru a asigura asistența până la sosirea echipei de intervenție.

Deci, trebuie să știm că cel mai important lucru este să scurțăm timpurile de intervenție.

Un echipaj care este martor la un accident care pune în pericol fizic alți concurenți, trebuie să:

- Oprească
- Apese butonul SOS « sistemului de urmărire, localizare și comunicare cu concurenții » baliza GPS
- Acorde primul ajutor dacă este necesar
- Să anunțe conducerea cursei despre situația întâlnită
- Să aștepte sosirea echipei de salvare sau a altor concurenți
- Să comunice conducerea cursei plecarea lor în locație

În cazul în care concurentul întâlnește un accident în care este implicat un vehicul care nu face parte în 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 primul echipaj sosit la locul accidentului la cererea acestuia.

Influențarea concurenților de orice natură, pentru a boicota o cursă, etapă, pentru a bloca un traseu, pentru a neutraliza un anumit număr de concurenți, proteste nejustificate, se consideră abateri disciplinare și se penalizează de către conducerea cursei la decizia Comisariatelor sportive până la excluderea din concurs.

2.37. Penalizări

Penalizările prevăzute în Regulamentul Particular, incluzând și penalizările forfetare vor

face obiectul unui tabel complementar identic cu cel al prezentului Regulament.

Penalizările stabilite de Comisarii sportivi si care nu sunt acoperite de regulament vor face obiectul raportului Comisarilor sportivi.

Penalizările respective se aplica clasamentelor pe Etapa si clasamentului general al competiției. Toate penalizările trebuie contabilizate, aplicate si afișate in aceeași zi.

2.38. Penalizări sportive

O penalizare sportiva implica o penalizare impusa de :

- Exces de viteza,
- Control Trecere sau Control Orar ratat,
- Conduita antisportiva sau alte infracțiuni comise pe Sectorul Selectiv sau de Legătura .

Penalizările trebuie exprimate în ore, minute și secunde.

Clasamentul final va fi stabilit prin adunarea timpilor realizați în Probele Speciale și a penalizărilor dobândite în Probele Speciale precum si a celor de pe Probele de Legătură și alte a altor penalizări exprimate în timpi.

2.39. Penalizare forfetara totala

Penalizarea de forfetare totala este o penalizare aplicata unui concurent care din motive obiective nu poate sa termine o etapa de Sector Selectiv. Aceasta permite concurenților penalizați continuarea raliului in condiții de competiție normala dar sever penalizați.

Penalizarea forfetara totala se calculează prin adunarea:

- + Timpului maximal alocat pentru Sectorul Selectiv nefinalizat
- + Penalizarea de forfetare pentru Sectorul Selectiv nefinalizat
- + Penalizările rezultate din ratarea punctelor de control (CT, Stop, Sosire)

Penalizarea de forfetare pentru Sectorul Selectiv nefinalizat este stabilita de către organizator prin regulamentul particular dar nu poate fi mai mica decât valoarea timpului maximal acordat pentru acel sector selectiv. La aceasta penalizare de forfetare pentru Sectorul Selectiv nefinalizat se vor adauga timpul maximal si penalizările rezultate din ratarea punctar de control daca ele exista rezultând **Penalizarea forfetara totala**

Se accepta forfetarea doar a unei sigur etape de sector selectiv pe zi de concurs cu condiția in care concurentul nu a primit penalizări forfetare la mai mult de 50% din etapele acelei competiții.

In ultima zi de concurs se accepta forfetarea unui sector selectiv doar cu condiția ca in aceea zi sa fie programate si desfășurate minim doua sectoare selective fără a lua in calcul o etapa super speciala daca aceasta exista.

CAP. III. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALLY RAID

3.1. Generalități

FRAS organizează Campionatul National de RALLY RAID este proprietatea lui și cuprinde 2 clasamente: pentru piloți/copiloți, echipe. Campionatul este constituit din concursuri de Rally Raid înscrise in calendarul Campionatului.

Toate părțile angajate (FRAS, Organizatori și concurenți) se obligă sa aplice și sa respecte regulile de desfășurare ale Campionatul.

Pentru echipe acest lucru cade în sarcina concurentului care înscrie vehiculele (Echipa).

Campionatul va fi organizat conform dispozițiilor:

- Codului Sportiv International și a anexelor sale sau a completărilor,
- Prezentul Regulament Cadru
- Regulamentului Tehnic aplicat vehiculelor admise
- Regulamentului Particular al fiecărei competiții care contează in Campionatul National
- Caietului de sarcini al Organizatorului de competiții de Rally Raid.

3.2 Calificarea unui concurs in C.N.R.R. sau într-o cupa sub egida FRAS

Pentru ca un concurs să poată conta in CNRR, clubul organizator/membrii clubului trebuie sa aibă experiența si istoric sub egida unei federații de profil, pentru Rally Raid.

Comisia de Rally Raid va analiza fiecare solicitare in parte si va decide in consecința.

Daca un organizator înscrie doar o singura competiție in calendarul competițional si fără o justificare temeinica concursul respectiv nu are loc, anul care urmează nu va putea organiza etape de campionat național ci doar competiții locale (Cupe). Daca organizatorul a înscris in calendarul competițional mai multe etape , si a organizat cel puțin jumătate dintre ele va avea dreptul in următorul an competițional sa organizeze etape de campionat.

Organizatori care nu au organizat competiții in anul precedent au dreptul de a organiza doar competiții locale (cupe) si nu etape de campionat național in anul in curs.

Numărul minim de concurenți acceptați la startul competiției este fixat la 5 exceptând clasa Promo si clasa Hobby

La sfârșitul anului competițional, Comisia Naționala va decide, pe baza punctajelor din timpul anului, si pe baza rezultatelor cuprinse in rapoartele observatorilor, daca unui organizator cu rezultate slabe I se ridica sau nu dreptul de a mai organiza in anul viitor. In locul acestuia (daca este cazul) va organiza etapa un alt organizator care a organizat in anul precedent cupa, iar rezultatele sale au îndeplinit baremul necesar calificării ca si etapa de campionat.

3.3. Vehicule acceptate in Campionatul National de Rally Raid :

- Corespund reglementarilor tehnice si de securitate corespunzătoare grupei din care fac parte
- Corespund reglementarilor privind circulația pe drumurile publice
- Poseda Pașaport Tehnic eliberat de FRAS sau alta Federație de profil. care trebuie prezentat obligatoriu la verificarea tehnica si administrativa (pentru echipajele care punctează in CNRR)
- Numărul de roți de rezerva minim este de 2

Categorii, Grupe si Clase

3.3.1. Sunt acceptate următoarelor categorii de autovehicule, cf, Prescripții generale FIA raliuri Cross Country art.9.

- autovehicule cu MTMA de maxim 3500 KG inclusiv, pentru Grupele T1, T2, T3; - autovehicule cu MTMA de peste 3500 KG pentru Grupa T4,

3.3.2. Aceste autovehicule trebuie să corespundă normelor de securitate impuse de Convenția Internațională asupra circulației rutiere, precum si normelor de securitate impuse de reglementările F.I.A. și / sau prezentul Regulament.

3.3.3. Vehiculele sunt repartizate in grupe după cum urmează:

- Grupa T1 : Vehicule tot-teren modificate, cf. Reg. FIA, cu omologare FIA valabila
- Grupa T2 : Vehicule tot-teren de serie cf. Reg. FIA, cu omologare FIA valabila
- Grupa T3 : Vehicule tip Side by Side (UTV)
- Grupa T4 : Camioane
- Grupa TH: In Romania sunt acceptate la start autovehicule din categoria TH, care sunt fie din grupa T1, T2, T3 cu omologarea expirata sau nu au avut niciodată omologare dar corespund tuturor condițiilor de Securitate, cf. Regulamentul tehnic si de Securitate.

3.3.5. Fiecare din aceste grupe : T1, T2 T3 si TH se subdivizează in clase, cf, Prescripții generale FIA raliuri Cross Country art.9.6

Grupa / Clasa	Tracțiune/ Motor	Combustibil	Capacitate cilindrica
T1.1	4x4	Benzina	
T1.2	4x4	Diesel	
T1.3	4x2	Benzina	
T1.4	4x2	Diesel	
T2.1		Benzina	
T2.2		Diesel	
TH1		Benzina	
TH2		Diesel	
SSV (TH3)	4X2, 4x4		

T4.1		Diesel	<= 10 000 cmc
T4.2		Diesel	=>10 000 cmc

3.3.6. Fiecare grupa T1, T2, TH (1,2), se subdivizează în clase de cilindree. Astfel :

Benzina<2500 cmc	Motoare benzina cu capacitate cilindrica de pana la 2500 cmc, inclusiv
Benzina>2500 cmc	Motoare benzina cu capacitate de peste 2500 cmc
Diesel < 3000 cmc	Motoare diesel cu capacitate cilindrica de pana la 3000 cmc, inclusiv
Diesel > 3000 cmc	Motoare diesel cu capacitate de peste 3000 cmc

3.3.7. Clasa se constituie dacă la start sunt minim 3 vehicule. În caz contrar, se comasează la o clasa superioară.

3.4. Obligațiile organizatorului

Organizatorul trebuie să îndeplinească toate condițiile prevăzute în **Caietul de Sarcini al Organizatorului**, parte integrantă a acestui regulament, printre altele, să asigure următoarele :

- Sa întocmească toate documentele necesare obținerii permisului de organizare, să obțină toate avizele și acordurile, asigurările, în vederea unei bune desfășurări a cursei.
- Sa întocmească Regulamentul Particular al cursei care trebuie făcut public și să li trimită comisiei cu minimum 30 de zile la etapele naționale.
- Sa organizeze startul festiv al competiției în zona publică circulantă
- Sa asigure un portal de Start-Sosire
- Secretariat și sala de briefing având condiții optime
- Panou conferința de presă și premiere
- Conferința de presă cel puțin înainte de competiție și dacă e posibil și oportun, după competiție
- Media acreditată și reprezentant Media

3.5. Clasamente

Cronometrajul este plasat sub responsabilitatea Directorului de Concurs

Clasamentul final va fi stabilit prin adunarea timpilor realizați pe Sectoarele selective (probe speciale) și a penalizărilor dobândite pe Sectoarele de Legătura și alte penalizări exprimate în timp.

Cel care va obține cel mai mic timp va fi declarat câștigător al clasamentului general. Fiind urmat de ceilalți, în ordinea crescătoare a timpilor.

În caz de egalitate într-un Concurs, exceptând Baja, va fi proclamat câștigător cel care a realizat cel mai bun timp pe ultima Proba Specială. Dacă acest criteriu nu este suficient pentru departajare, vor fi luați în considerare timpii din Probele Speciale precedente, etc.

Clasamentele oficiale parțiale ale etapelor vor fi afișate conform prevederilor Regulamentului Particular al Concursului.

Clasamentele oficiale ale competiției vor fi afișate pe tabloul oficial de afișaj, cel târziu la 3 ore după sosirea primului vehicul în parcul închis.

La fiecare Concurs se vor stabili următoarele clasamente:

- Clasament OPEN (auto)
- Clasament Open - SSV
- pentru piloți și copiloți (T1 , T2, TH1, TH2, SSV-) - pentru echipe

Echipa poate fi formata din maxim 5 echipaje, dar la calculul clasamentului se iau în considerare rezultatele a primelor trei echipaje clasate din respective echipa.

La fiecare concurs, un număr de puncte este atribuit Echipelor în funcție de locurile obținute în clasamentul general și în clasamentul pe Grupe de componenți echipei.

Clasamentul de final de an se compune din echipajele ce au participat la un N -1 (N reprezentând numărul total de etape din calendar) . Pentru stabilirea clasamentului de final de Campionat se vor lua în calcul toate etapele .Câștigător este echipajul care a obținut cel mai mare număr de puncte.

Concurenții care participa la ultima etapa si o termina vor primii un bonus de 5 puncte.

La fiecare Etapă se va face cel puțin premierea pentru primii trei clasati în clasamentul general, grupe si clase.

3.6. Coeficienți

Coeficienții de dificultate al etapelor se stabilesc astfel :

COEFICIENT	Număr de km minim	Număr de km maxim	Număr de zile de desfășurare a sectoarelor selective*
1	200 Km	350 KM	>= 2 zile
2	300 Km		1 zi
2	350 Km	600 Km	>= 2 zile
3	500 Km		1 zi
3	600 Km	900 Km	>= 3 zile
4	900 Km		>= 4 zile
*nu includ zilele prevăzute pentru verificările tehnice si administrative			

Coeficientul poate fi doar scăzut de către comisarii sportivi cu acordul observatorului FRAS pana la data de începere a competiției în baza unui proces verbal ce va conține: motivarea hotărâri luate precum si dovada informării organizatorul si a sportivilor participanți. Lungimea unui traseu din cadrul unei competiții poate fi micșorat la inițiativa organizatorului în baza unor motive obiective

fără a afecta coeficientul respectivei competiții dar NU cu mai mult de 5% din lungimea toata a acestuia.

3.7. Baremul de puncte pentru echipaje

Clasament general minim 5 echipaje la start, fără Categoria PROMO si Hobby

Locul	Punctaj
1	10
2	8
3	6
4	5
5	4
6	3
7	2
8	1

Clasament pe grupe

(T1,T2,T4,TH1,TH2, SSV1,SSV2) minim 3 echipaje la start

Locul	Punctaj
1	5
2	3
3	1

Baremul de puncte pentru Echipe minim 3 echipe la start

Locul	Punctaj
1	10
2	8
3	6

Neconstituirea grupelor duce la atribuirea a 50% din puncte.

In caz de egalitate la sfârșitul unei competiții, locul superior se atribuie verificând succesiv următoarele criterii de departajare :

- Concurentul care a realizat timp mai bun (mic) la Super Speciala.
- Concurentul care a realizat timp mai bun (mic) la ultima proba.

Concurentul care a avut mai puține Sectoare Selective forfetate. In caz de egalitate la final de an, locul superior se atribuie Concurentului care a obținut mai multe puncte la ultima etapa a Campionatului.

CAP. IV CAMPIONATUL NATIONAL DE RALLY RAID – Clasa PROMO si HOBBY

4.1. Generalități

Campionatul va fi organizat conform dispozițiilor Codului Sportiv. și a anexelor sale sau a completărilor, a Prescripțiilor Generale aplicabile Campionatului National de Rally Raid si a prezentului Regulament Sportiv și a Regulamentului Particular al cursei în cauză.

4.2. Particularități

Etapele se organizează in aceeași data si locație cu etapele **Campionatului National de Rally Raid** Durata este aceeași cu cea a concursului.

Număr minim de vehicule la start este de 3 (trei).

Toate vehiculele se trec in aceeași clasa competiționala. Toate etapele au coeficient 1.

Clasa HOBBY se va deosebi de clasa PROMO prin culoare fondului de la numele de concurs puse la dispoziție de către organizator la prima etapa si vor fi valabile pana la sfârșitul anului competițional in curs.

4.3. Conditii impuse concurenților

- Permis de conducere cu vechime de minim 1 an pentru pilot
- Declarația de concurent.
- Sa fie înscris la un club afiliat FRAS (se recomanda participarea la cursurile de navigație si pilotaj organizate de către clubul sportiv la care este afiliat înainte de participarea la prima competiție de Rally Raid)
- Licența eliberata de FRAS si Asigurare

Pe durata competiției, pe Probele speciale sunt obligatorii: casca, centura de siguranța si echipamentul agreat de Comisia tehnica.

La fiecare etapa, se desemnează de către organizator un consultant in Regulament de desfășurare cadru si particular, pentru cei ce intenționează sa se înscrie la clasa Promo.

Echipajul va face dovada de proprietate a autovehiculului cu care se înscrie iar in cazul in care este închiriat, va face dovada acestui fapt.

Sportivi care au participat in anul in curs la o clasa superioară pot sa concureze la clasa Promo si Hobby dar nu se vor urca pe podium si nu vor beneficia de puncte acordate la nici o etapa din anul respectiv.

4.4. Autovehicule admise, condiții de securitate:

Sunt admise în competiție autovehicule de teren de serie înmatriculate în circulație, 4x4 sau 4x2, cu caroserie închisă, fără prelată, fără trapa, ce corespund reglementărilor privind circulația pe drumurile publice.

Aceste trebuie dotate obligatoriu cu :

- roți de rezerva ancorate corespunzător cu chinga.
- 1 stingător (2kg/P2) suplimentar față de cel al mașinii
- anvelope de tip AT sau MT
- Sufa de tractare 4 m
- Mijloace de comunicare (GSM) și cablu de încărcare.
- Telefon mobil de tipul „smart phone” sau tableta compatibilă cu aplicațiile MOTION X pentru tablete/telefoane Apple și ORUX MAPS pentru tablete/telefoane Android pentru participanții la clasa Hobby (DOAR PENTRU CLASA HOBBY)
- centura de siguranță originală a mașinii sau de curse min. 4 puncte
- trusa sanitară, triunghi reflectorizant, lanterna, rezerva de apă.

Autovehiculele vor fi înscrisionate și identificate respectând prevederile cap.2.13 din prezentul regulament cadru cu deosebirea ca:

- numărul de concurs va avea cifre negre, pe fond alb (PROMO)
- numărul de concurs va avea cifre albe pe fond albastru (HOBBY)

Numărul de concurs se atribuie de către organizatorul primei competiții din calendar și acesta rămâne valabil pentru tot restul competițiilor ce fac parte din acest calendar.

4.5. Reglementari

4.5.1. Raliul este de regularitate, cu viteza medie impusă. Orice abatere de la timpul ideal se penalizează astfel :

- 2 sec pentru 1 sec. pentru pontaj în avans
- 1 sec pentru 1 sec pentru pontaj în întârziere

Raliul Promo este un raliu de navigație în care componenta principală este orientarea și găsirea traseului.

4.5.2. Zone de limita de viteză

- a) Organizatorul poate prevedea în Regulamentul Particular pe anumite zone de sector de legătura sau sector selectiv o anumită viteză maximă de deplasare.
- b) Viteza de deplasare a concurentului este determinată prin evaluarea înregistrării sistemului de monitorizare GPS oficial. Viteza de deplasare, direcția de deplasare și coordonatele GPS precum și alți parametri se înregistrează o dată la 10 secunde indiferent de viteza de deplasare sau distanța parcursă.
- c) Dispozitivul oficial de monitorizare GPS este pus la dispoziție de către Organizator.

- d) Concurenții vor putea avea asupra lor un al doilea dispozitiv GPS (de tipul și natura acceptată de organizator, compatibil cu mijloacele deținute de acesta), ale cărui rezultate vor putea fi descărcate și comparate cu rezultatele sistemului oficial de monitorizare GPS.

Depășirea vitezei maxime de deplasare atrage după sine următoarele penalități: Pentru depășiri de viteză cuprinse între:

- 1 și 10 km/h: 1 minut x numărul de înregistrări
- 10 și 30 km/h: 2 minute x numărul de înregistrări
- Peste 30 km/h: excludere

În cazul etapelor de legătură dacă este specificată o limită de viteză și limita legală pentru acel segment de drum este mai mică decât valoarea specificată în road book se va respecta limita legală. Dacă pe etapele de legătură nu este specificată nici o limită de viteză este responsabilitatea concurenților să respecte limita de viteză legală și să adapteze viteza la condițiile drumului și situației locale.

Prezența sau absența panourilor indicatoare de limita de viteză nu poate face obiectul unei reclamații. Depășirile sunt autorizate, cu condiția ca viteza maximă autorizată în acea zonă să nu fie depășită.

DZ – Debutul zonei de limita a vitezei va fi indicat în road book prin simbolul „DZ” precum și prin limita de viteză maximă admisă. În măsura posibilităților acest debut de zonă poate fi marcat în teren prin semnaristica caracteristică. 90 de metri după intrarea în zonă cu limita de viteză este considerată zona de decelerare și este o zonă de toleranță.

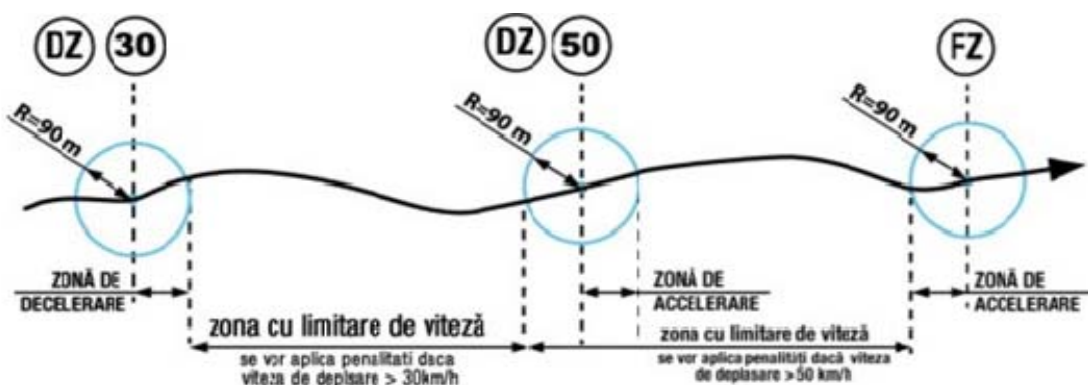
FZ - Finalul zonei de limita a vitezei va fi indicat în road book prin simbolul „FZ”. În măsura posibilităților acest final de zonă poate fi marcat în teren prin semnaristica caracteristică. 90 de metri înainte de acest punct în zona cu limita de viteză este considerată zona de accelerare și este o zonă de toleranță.



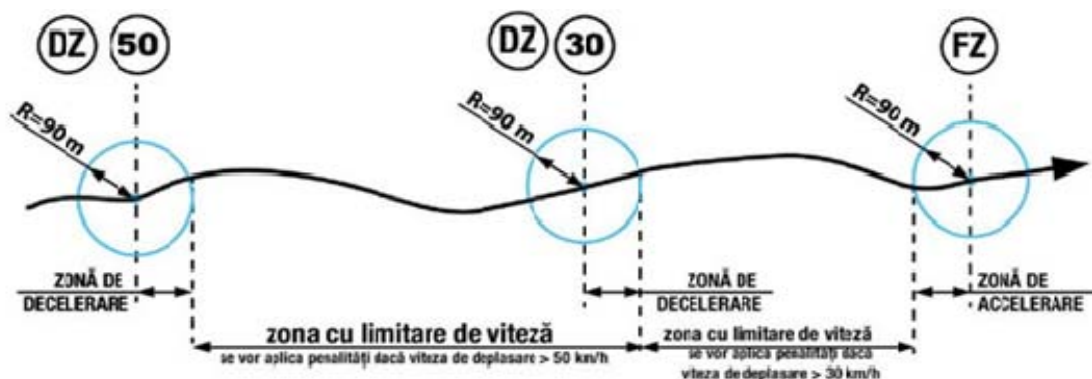
J. ZONE CU LIMITA DE VITEZA SUCCESIVE

În cazul unei zone de limitare a vitezei compuse din două secțiuni succesive cu două viteze maxime diferite, se vor considera două zone de limitare cu limite de viteză diferite. Viteza maximă autorizată în raza de 90 de metri în jurul punctului de intrare al celei de-a doua secțiuni va fi întotdeauna viteza mai mare a ambelor secțiuni. În cazul vitezelor descrescătoare, intrarea în raza de 90 de metri după trecerea acestui punct este considerată ca decelerare.

ZONE SUCCESIVE, DESCREȘTEREA VITEZELOR: 30 - 50 KM/H



ZONE SUCCESIVE, CREȘTEREA VITEZELOR: 50 - 30 KM/H



4.5.3. Traseul se va parcurge în timp impus sau viteza medie impusă (în conformitate cu Regulamentului Particular al cursei). Limita de viteză maximă: 80 m, Viteza medie (40 – 55km). Organizatorul poate să decidă în funcție de configurația traseului să micșoreze viteza maximă de deplasare și viteze medie impusă.

4.5.4. Traseul poate fi parțial sau total al cursei respective. Cursele de tip maraton care se desfășoară pe o perioadă mai mare de 4 zile de probe speciale pot să fie divizate ca fiind 2 etape ce vor avea punctaje separate.

4.5.5. Concurenții de la clasa PROMO primesc la start un Road Book, cf. prezentului regulament, în care sunt trecute detaliat toate informațiile necesare străbaterii acestuia în condiții de siguranță.

Concurenții de la clasa HOBBY primesc la start un traseu sub forma unui fișier GPX compatibil cu aplicației MOTION X pentru tablete/telefoane Apple(IOS) si ORUX MAPS pentru tablete/telefoane Android. Încărcarea traseului pe telefoanele mobile sau tableta se va face după ce s-a terminat startul concurenților de la clasa PROMO.

4.5.6. O proba speciala de îndemânare se va putea organiza pentru a face departajarea concurenților care au același timp.

4.5.7. Concurenții înscriși la Clasa Promo si Hobby vor respecta cu strictețe, la fel ca cei înscriși în Campionatul National de Rally Raid Codul sportiv si Codul de conduita așa cum este enunțat în prezentul regulament.

4.5.8. Timpul ideal este timpul necesar parcurgerii probei, în funcție de lungimea acesteia si de viteza medie impusa.

Timpul maxim pentru proba respectiva nu va putea fi mai mic de 1,5 x Timpul ideal.

4.5.9. Pentru depășirea Timpului Maxim pe proba se acorda o penalizare forfetara, la care se adaugă penalizarea Controalelor de Trecere ratate. Valoarea penalizării forfetare va fi stipulata clar în Regulamentul Particular.

Un echipaj PROMO sau HOBBY poate în orice moment al cursei forfeta (voluntar sau forțat) fără a-si pierde dreptul de a continua competiția, cu condiția sa anunțe Directorul de Concurs despre decizia sa, si sa ajungă în timp util la Startul următorului Sector Selectiv.

Organizatorul declara forfetare în mod automat pentru echipajele întârziate în momentul în care acestea nu mai au șanse matematice sa se încadreze în Timpul Maxim, ei urmând a fi anunțați în următorul CT de pe traseu si dirijați spre următorul punct de regrupare sau bivouac, după caz.

4.6. Clasamente

4.6.1. La fiecare concurs se vor stabili următoarele clasamente: - pentru piloți/copiloți

4.6.2. Clasament general

Clasamentul de final de an se compune din echipajele ce au participat la un număr de cel puțin la jumătate plus una din numărul de etape organizate în anul curent.

Participanți la ultima etapa din an vor primi un bonus de 5 puncte.

4.6.3 Punctaj

Pentru fiecare competiție se acorda un număr de puncte corespunzător clasării obținute.

Astfel se va acorda următorul punctaj :

Locul	Punctaj
1	10
2	8
3	6
4	5
5	4
6	3
7	2
8	1

In caz de constituire incompleta clasei Promo si HOBBY, adică in respectiva competiție sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje se va acorda punctajul începând cu locul 2. Astfel:

Locul	Punctaj
1	8
2	6

In caz de egalitate, la sfârșit de competiție sau final de an, locul superior se atribuie concurentului care a avut mai puține Sectoare Selective forfetate. Daca in continuare se menține egalitatea, prioritate va avea echipajul care a acumulat mai puține penalități exprimate in timp.

Anexa 1 TABEL PENALIZARI

Nr. Crt.	Abateră constatată	Art. din Reg.	Penalitate Fixă	Sanctiune minimă	Sanctiune maximă	
1	Abateri la reguli de circulație în Bivouac					
	- Prima abatere	2.3	avertisment			
	- A doua abatere		+ 10 minute			
	- Abateri repetate				excludere	
2	Abateri legate de prezenta la briefing și desfășurarea acestuia					
	- absentă, întârziere, consum de alcool, atitudine nesportivă, etc...)	2.4			excludere/ suspendare briefing	
3	Abateri legate de carnetul de bord					
	- Pierderea sau deteriorarea	2.5	+ 5 minute			
	- Nepredarea carnetului de bord la sosirea din etapă		+ 5 minute			
	- Absența unei vize sau refuzul de prezentare la CT			+ 60 minute	excludere	
4	Admiterea unei terțe persoane la bord fără acordul directorului de cursă	2.7	excludere			
5	Abateri privind purtarea echipamentului de protecție pe probele speciale	2.21	excludere			
6	Circulația în sens invers pe probele speciale				excludere	
7	Tăierea virajelor, rularea pe culturile agricole				excludere	
8	Staționarea pe linia de start mai mult de 20 sec.			+ 2 minute		
9	Start ratat			+1 minut		
10	Oprirea între panoul de avertizare și STOP				+30 minute	excludere
11	Împiedicarea startului altui concurent			excludere		
12	Refuzarea startului la min. și ora alocată			+ 15 minute		
13	Blocarea în mod intenționat a trecerii autovehiculelor		excludere			
14	Abateri la depășirea vitezei					
	între 1-15 km/h	2.22	+ 1min x înreg			
	între 16-40 km/h		+ 2min x înreg			
	Peste 40 Km – prima înregistrare			+ 5 minute	excludere	
	Peste 40 Km – a doua înregistrare			+ 10 minute	excludere	
	Peste 40 Km – a treia înregistrare			+15 minute	excludere	
	Peste 40 Km – a patra înregistrare				excludere	
15	Ratare CT		2.24		+ 60 minute	
16	Pătrunderea în zona de control din altă direcție	2.25			excludere	
17	Nerespectarea instrucțiunilor șefului de post				Excludere	
18	Diferența între ora ideală și ora reală de prezentare la CO		+1 min/ fruct. minut			
19	Depășire timp maxim	2.28		forfetare	abandon	
20	Întârziere la start mai mare de 30 min.	2.29			excludere	
21	Abateri la regimul de parc închis (reparații, alimentare)	2.30			excludere	
22	Intrare / ieșire parc închis		+1 min/ fract. minut			
23	Asistența tehnică neautorizată pe probă	2.32	excludere			
24	Tractare de alt concurent					
	în zona de start	2.32.1	Start refuzat			
	În zona de CT		+ 5 minute			
	În zona de CO		+ 1 minut			
25	Nerespectarea procedurilor de alimentare	2.32.2			excludere	
26	Abateri disciplinare	2.36			excludere	