

## **CAP.1 CONDITII GENERALE**

- 1.1 APLICARE
- 1.2 INTERPRETARE
- 1.3 CARACTERISTICILE COMPETITIILOR DE RALLY RAID DIN CNRR
- 1.4 COMPETITII – ETAPE DE CAMPIONAT/CUPE
  - 1.4.1 Competitii contand ca ETAPA in CNRR
  - 1.4.2 Cupe / competitii cu permis restrictionat
- 1.5 CAIETUL DE SARCINI AL ORGANIZATORULUI

## **CAP.2 DEFINITII SI DESCRIERI**

- 2.1 ABREVIERI-DENUMIRI
- 2.2 EVENIMENT DE RALLY RAID
- 2.3. ETAPA
- 2.4 BULETIN (ADITIV)
- 2.5 BRIEFING
- 2.6 ROAD BOOK /TRASEU
- 2.7 CARNET DE BORD
- 2.8 COMUNICAT
- 2.9 ECHIPAJ
- 2.10 TEAM MANAGER
- 2.11 ECHIPAJUL (MASINA) DE DESCHIDERE
- 2.12 BIVUAC
- 2.13 PARC DE SERVICE
- 2.14 PARCUL INCHIS
- 2.15 REGRUPARE
- 2.16 NEUTRALIZARE
- 2.17 SECTOR SELECTIV
- 2.18 SUPERSPECIALA
- 2.19 SECTOR DE LEGATURA
- 2.20 COMBUSTIBIL SI REALIMENTARE
- 2.21 PENALIZARI SPORTIVE
- 2.22 PENALIZARE FORFETARA
- 2.23 TIMP IMPUS
- 2.24 TIMP ESTIMAT
- 2.25 TIMP MAXIMAL
- 2.26 ORA OFICIALA A RALIULUI
- 2.27 PROLOGUL SI STARTUL IN COMPETITIE
- 2.28 STARTUL FESTIV
- 2.29 STARTUL
- 2.30 AJUTOR INTERZIS

## **CAP.3 OFICIALI SI DELEGATI**

- 3.1 COLEGIUL COMISARILOR SPORTIVI
- 3.2 OBSERVATOR FRAS
- 3.3 RESPONSABIL CU ECHIPAJELE
- 3.4 INSTRUCIUNILE OFICIALILOR SI ARBITRILOR

## **CAP.4 VEHICULE ELIGIBILE**

- 4.1 VEHICULE ACCEPTATE
- 4.2 PASAPORT TEHNIC
- 4.3 CATEGORII / GRUPE / CLASE
  - 4.3.1 Profi
  - 4.3.2 Rally Raid 2
  - 4.3.3 Promo
- 4.4. VITEZ MAXIMA DE GRUPA

## **CAP.5 IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR SI PUBLICITATEA**

- 5.1 SPECIFICATII GENERALE
- 5.2 PANOURI DE IDENTIFICARE DE PORTIERA SI PLAFON-numere de concurs
- 5.3 PANOURILE DIN FATA SI SPATELE VEHICULULUI-camile de concurs
- 5.4 INCALCAREA REGULAMENTULUI DE IDENTIFICARE
- 5.5 PUBLICITATEA FACULTATIVA A ORGANIZATORULUI
- 5.6 IDENTIFICARE PILOT SI COPILOT
- 5.7 ATRIBUIREA NUMERELOR DE CONCURS

## **CAP.6 SISTEME ELECTRONICE ACCEPTATE LA BORD**

- 6.1 ECHIPAMENTE DE MASURARE A DISTANTEI, VITEZEI SI DIRECTIEI DE DEPLASARE
- 6.2 CAMERA DE BORD
- 6.3 CAMERA DE BORD DE SUPRAVEGHERE
- 6.4 SISTEMUL DE SIGURANTA SI MONITORIZARE GPS

## **CAP.7 INSCRIEREA IN COMPETITIE**

- 7.1 MODIFICARI ALE INSCRIERII
- 7.2 AUTORIZARE ASN / LICENTA
- 7.3 SCHIMBAREA CONCURRENTULUI SI / SAU ECHIPAJULUI
- 7.4 VALIDAREA INSCRIERII – TAXA DE INSCRIERE
- 7.5 INVALIDAREA INSCRIERII
- 7.6 RAMBURSAREA TAXEI DE INSCRIERE
- 7.7 ASIGURAREA

## **CAP.8 VERIFICARI TEHNICE SI ADMINISTRATIVE**

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

## **CAP.9 ZONE DE CONTROL**

- 9.1 GENERALITATI
- 9.2 ZONA CONTROL DE TRECERE CT
- 9.3 ZONA CONTROL ORAR CO
- 9.4 ZONE CU LIMITARE DE VITEZA CV
- 9.5 ZONE MEDIA
- 9.6 ZONA DE VERIFICARE TEHNICA
- 9.7 SEMNALIZAREA ZONELOR
- 9.8 OPRIREA IN ZONELE DE CONTROL
- 9.9 DISPONIBILITATEA SI INCHIDEREA ZONELOR DE CONTROL

## 9.10 DIRECTIA DE INTRARE IN ZONE

### **CAP.10 REZULTATE, CLASAMENTE**

- 10.1 REZULTATE SI CLASAMENTE LA FINALUL COMPETITIEI
  - 10.1.1 Generalitati
  - 10.1.2 Clasamente
  - 10.1.3 Atribuirea punctelor reduce
  - 10.1.4 Acoperire echitabila si impartiala
  - 10.1.5 Contestatii si apeluri
  - 10.1.6 Festivitatea de premiere si acordarea premiilor
- 10.2 REZULTATE SI CLASAMENTE LA FINALUL ANULUI COMPETITIONAL
  - 12.2.1 Generalitati
  - 12.2.2 Clasamente finale in cadrul CNRR-categorii/grupe /clase, echipe
- 10.3 CATEGORIILE RALLY RAID 2 SI PROMO
  - 12.3.1 Particularitati
  - 12.3.2. Conditii impuse concurentilor

### **CAP.11 SIGURANTA**

- 11.1 SIGURANTA CONCURENTILOR
- 11.2 SIGURANTA SPECTATORILOR

### **CAP.12 CODUL DE CONDUITA**

anexe

## 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 Romane de Automobilism Sportiv (FRAS).

Toate evenimentele organizate și desfășurate sub egida Federației Romane de Automobilism Sportiv (FRAS) sunt guvernate de următoarele regulamente:

- Codul Sportiv Internațional FIA și anexele sale
- Regulamentul cadru al Campionatului National de Rally Raid
- Regulamentul tehnic al Campionatului National de Rally Raid
- Regulamentul Particular al competiției
- Regulamentul disciplinar FRAS
- Regulamentul de organizare și Funcționare a Corpului national de Arbitri
- Regulamentul de organizare si functionare al 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 a anexelor sale în forma aprobată de FRAS.

Pe parcursul anului competițional 2023, CoNRR **NU** poate face modificări prezentului Regulament. În situații excepționale, în urma unor evenimente sau în urma apariției unor norme internaționale 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 conformitate cu prezentul 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 în Adunarea Generală FRAS

### 1.2 INTERPRETARE

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

### 1.3 CARACTERISTICILE COMPETIȚIILOR DE RALLY RAID din CNRR

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 rauri, prin apă sau 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 Etape (zile) conținând unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi cronometrați, fiind legate între ele prin Sectoare de Legătură ce vor fi și ele parcurse într-un timp impus.

Configurația Sectoarelor selective trebuie să permită tuturor echipajelor aflate în concurs parcurgerea traseului pe timp de zi.

Nu se permite startul intr-un sector selectiv pe timp de noapte.

#### 1.4 COMPETITII / ETAPE DE CAMPIONAT / CUPE

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

##### 1.4.1 Competitii contând ca ETAPA în CNRR:

FRAS, oprin cluburile organizatoare afiliate, organizează Campionatul Național de RALLY RAID CNRR este proprietatea lui și cuprinde clasamente pentru piloți/copiloti,echipe. Campionatul este constituit din concursuri de Rally Raid (denumite generic "etape de campionat") înscrise în calendarul CNRR.

Distanța totală a sectoarelor selective (asa cum vor fi definite la cap. 2.17) pentru o etapă de campionat va fi cuprinsă între 250-350 km.

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

-ziua 1: înscrieri, verificări administrative și tehnice, eventual o probă specială (Prolog)

-ziua 2: cursă, 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 21 de zile calendaristice.

#### Calificarea unui concurs în C.N.R.R. sub egida FRAS

Pentru ca un concurs să poată conta în CNRR, clubul organizator/membrii clubului trebuie să aibă experiența și istoric sub egida FRAS, pentru Rally Raid, și să fi organizat în anul anterior minim o cupă de rally raid, și să obțină cel mai bun punctaj cf. Raportului Observatorului FRAS raportat la punctajele celorlalte competiții cu Permis restricționat (CUPE).

Dacă un organizator înscrie o competiție în calendarul competițional și fără o justificare temeinică concursul respectiv nu are loc, organizatorului i se ridică dreptul de a organiza concursuri care să conteze în Campionat în anul următor. Acesta are dreptul de a organiza Cupa.

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 decretării stării de urgență pentru perioada în care se desfășoară competiția.

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

Numărul minim de concurenți acceptați la startul competiției pentru a fi considerată "Etapa de campionat" este fixat la 10, concurenți categoria Profi (auto+SSV), exceptând categoria RR2 și Promo, indiferent dacă punctează în CNRR sau nu.

La sfârșitul anului competițional, Comisia Națională va 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 cupa, iar rezultatele sale au îndeplinit baremul necesar calificării ca și etapă de campionat cf. celor de mai sus.

Fiecare organizator eligibil conform prezentului regulament precum și a Caietului de sarcini al organizatorului va avea dreptul de a organiza anual o singură competiție ce contează ca și etapă și un număr nelimitat de competiții restricționate.

#### Coeficientul cursei /etapei

Coeficientul este valoarea cu care se înmulțesc punctele câștigate în cadrul unei etape. Coeficientul se stabilește în funcție de complexitatea și lungimea cumulativă a competiției.

Toate etapele de campionat din anul 2023 au coeficient 1.

#### 1.4.2 Cupe / competitii cu Permis de organizare restrictionat

Competitiile restrictionate (Cupe), care se desfasoara pe deplina raspundere a organizatorului, vor respecta cu strictete prevederile prezentului regulament cu privire la siguranta si securitate.

#### 1.5 CAIETUL DE SARCINI AL ORGANIZATORULUI DE EVENIMENTE DE RALLY RAID

Este documentul care prezinta cerințele care trebuie îndeplinite de către organizatori pentru a organiza competiții de Rally Raid in cadrul FRAS. Acest caiet de sarcini este parte integranta a prezentului regulament.

Obligatiile generale ale organizatorului

Organizatorul trebuie sa indeplineasca toate conditiile prevazute in Caietul de Sarcini al Organizatorului si, printre altele, sa asigure urmatoarele :

- sa intocmesca toate documentele necesare obtinerii permisului de organizare, sa obtina toate avizele si acordurile, asigurările, in vederea unei bune desfasurari a cursei.
- sa intocmeasca Regulamentul Particular al cursei care trebuie facut public cu minimum 30 de zile la etapele nationale.
- Start festiv al competitie in zona publică circulată
- Portal de Start-Sosire
- Secretariat si sala de briefing avand conditii optime
- Panou conferinta de presa si premiere
- Conferinta de presa cel puțin înainte de competitie si daca e posibil si oportun, dupa competitie
- Media acreditata si reprezentant Media

## CAP.2 DEFINITII SI DESCRIERI

### 2.1 ABREVIERI - DENUMIRI

**ASN** - Autoritatea Sportiva Națională – Federația Romana de Automobilism Sportiv  
**FIA** -Orice mențiune a FIA se referă la Federația de Automobilism International  
**FRAS** -Orice mențiune FRAS se refera la Federația Romana de Automobilism Sportiv  
**CNRR** -Orice mențiune CNRR se refera la Campionatul Național de Rally Raid  
**CoNRR** -Orice mențiune CoNRR se refera la Comisia Națională de Rally Raid, care reglementeaza, coordoneaza si aproba desfasurarea competitivilor si Campionatului de Rally Raid. Comisia supravegheaza buna desfasurare a competitivilor si are dreptul sa se autosesizeze cu privire la fapte si evenimente petrecute in timpul unei curse, care contravin regulamentelor sportive, si sa notifice Comisia de Competitii FRAS in vederea omologarii sau nu a rezultatelor, sau dupa caz, Comisia de Disciplina FRAS.

### 2.2 EVENIMENT RALLY RAID

Un eveniment Rally raid este un eveniment sportiv, etapa in CNRR sau Cupa (eveniment sportiv cu Permis de Organizare restrictionat).

Evenimentul Rally Raid începe o data cu deschiderea secretariatului si inceperea controalelor administrative. Evenimentul se încheie la finalul festivității de premiere.

### 2.3 ETAPA

Fiecare zi a unui concurs, separata de următoarea de o pauza de cel puțin 8 ore.

### 2.4 BULETIN (ADITIV)

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

### 2.5 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 .

Prezenta la briefing a cel puțin unui membru al fiecarui echipaj este obligatorie. Absenta acestora nu va

implica organizatorul sub nici un fel in cazul unor evenimente in care sunt implicati sportivii in cauza. Organizatorul are obligatia de a organiza Briefingul la ora si locul exacte anuntate prin Regulamentul Particular.

Informațiile legate de securitate și de parcurs (modificări ale Caietului itinerar) pentru ziua urmatoare, datate si semnate de Directorul de concurs, trebuie afișate pe panoul de afișaj oficial, sub responsabilitatea sa. Acestea raman pe panou pana dupa terminarea etapei urmatoare. Aceste informari pot fi facute si on-line, folosind mijloacele de comunicare electronice, dar organizatorul trebuie sa ia toate masurile pentru a se asigura ca toti concurentii au fost instiintati de aceasta metoda de comunicare.

Neprezentarea, intarzierea, disturbarea, consumul de alcool (care este strict interzis in incaperea si pe perioada briefingului) si orice atitudine nesportiva manifestata de catre unul sau mai multi concurenti se considera abateri disciplinare si se penalizeaza (cf. anexa 1-Penalizari), putand merge pana la descalificarea concurentului/echipei si/sau suspendarea briefingului.

## **2.6 ROAD BOOK / TRASEU**

Fiecare concurent va primi cu o seara inainte de fiecare etapa, la Briefing un Caiet Itinerar, conținând pe pagină rubrici orizontale cu informații despre distante în kilometri, desene, note caracteristice care indica itinerarul și/sau direcțiile de deplasare, ce trebuie urmate sub rezerva unei penalități putând merge până la excluderea din concurs.

Traseul oficial al unui concurs este descris în Caietul Itinerar (Road Book) înmănat concurenților.

Acest traseu complet trebuie validat/verificat cu max 48 de ore înainte primei zile de concurs de către un echipaj auto/ssv sau motociclist/quad cu o experiență semnificativă în realizarea sau verificarea traseelor de Rally Raid stabilit de către Organizator sub directa responsabilitate a directorului de concurs și cu asistenta celui care a conceput traseul oficial.

Aceasta validare/verificare este separata și independentă de mașina de deschidere.

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

Aceste informari pot fi facute si on-line, folosind mijloacele de comunicare electronice, dar organizatorul trebuie sa ia toate masurile pentru a se asigura ca toti concurentii au fost instiintati de aceasta metoda de comunicare.

Echipajul 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).

Orice comunicare intre echipa de verificare/validare și orice alta persoana exceptând Directorul de Concurs și Directorul de Securitate este strict interzisa.

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

Organizatorul competitiei trebuie sa garanteze tuturor concurentilor inscrisi ca nici o informatie privitoare la traseu nu a fost si nu va fi divulgata pana la terminarea competitiei, cu exceptia comunicatelor date tuturor concurentilor.

Nerespectarea acestor garantii duce la sanctionarea organizatorului prin interzicerea dreptului de a mai organiza competitii pentru o perioada de 3 ani.

La sfârșitul Road Book -ului se va tipări o agenda cu semnificația semnelor convenționale și abrevierilor folosite (cf. Prescripții Generale FIA -vezi anexa ).

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

Road bookul trebuie sa cuprinda deasemenea toate datele de contact necesare în cazuri de urgenta.

## **2.7 CARNET DE BORD**

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

La startul fiecărei etape 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 la sosirea din fiecare etapa la CO de intrare in bivuac.

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

Concurenții sunt responsabili pentru prezentarea acestuia pentru a fi completat la punctele de control orar sau de trecere (daca este prevazut CT cu viza).

Caietul de bord poate fi completat doar de către oficialii cursei exceptând secțiunea din acesta marcata cu denumirea „Pentru a fi utilizata de către competitor”. 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.

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

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

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

## **2.8 COMUNICAT**

Document oficial scris cu caracter informativ care pot fi emise fie de către directorul cursei sau comisarii sportivi.

## **2.9 ECHIPAJ**

Un echipaj este format din maxim două persoane pentru grupele TH auto, TH ssv, ( pilot, copilot) iar pentru grupa T5 din minim două și cel mult patru persoane.

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

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

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

## **2.10 TEAM MANAGER**

Persoana autorizata in scris pentru a reprezenta o echipa inscrisa intr-un concurs, detinatoare a unei licențe de concurent eliberată pe numele sau sau al echipei.

## **2.11 ECHIPAJUL ( MASINA ) DE DESCHIDERE**

Echipajul (mașina) de deschidere este vehiculul care parcurge itinerariul competiției înainte de desfășurarea acesteia pentru a se asigura ca acesta poate fi parcurs și ca Road Book-ul este corect.

## **2.12 BIVUAC**

Zona situata între controlul orar de sosire din etapa și controlul orar de plecare în etapa următoare în care toți concurenții se regroupează, spațiu care este localizat în caietul itinerar.

In bivuac asistența tehnica este liberă între concurenții, la care se adauga asistență autorizată în



Regulamentul Particular.

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

Accesul în bivouac este permis doar persoanelor anunțate prin fișa de înscriere pentru cursa respectivă de către echipaj.

Controalele orare de sosire din etapă în Bivouac și de start al etapei următoare pot fi combinate.

### **2.13 PARC DE SERVICE**

Zona dedicată realizării operațiunilor de service și reparații al vehiculelor de raliu. Spațiu este identificabil și delimitat de semnalistica specifică în teren precum și în roadbook.

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, bivouac sau pe secțiunile de drum unde nu este interzis acest lucru.

Organizatorul poate prevedea, în regulamentul particular, amplasarea unor puncte de service îndepărtat, dar numai în zonele de neutralizare arbitrate cu condiția delimitării fizice clare și a respectării normelor PSI și a celor de mediu.

Aceste puncte de service vor fi identificate și în roadbook.

Parcurile de service sunt indicate în itinerariul evenimentului având o zonă de un control orar la intrare și ieșire.

Amplasarea zonelor de service precum și distanțele între aceste zone trebuie detaliată în Regulamentul Particular sau Ghidul de Raliu 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 m mai lungă și mai lată decât dimensiunea vehiculului de raliu. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu 10 minute și obligația de remediere a acestei probleme.

În interiorul parcului de service împingerea sau tractarea vehiculului de raliu este permisă pentru sportivi deținători al acestuia, oficiali sau echipa de asistență a vehiculului.

### **2.14 PARCUL ÎNCHIS**

Parcul închis este o zonă clar delimitată în care orice operațiune de reglare, reparație sau verificare a vehiculului nu este permisă, sub rezerva unei penalități care poate merge până la excluderea echipajului.

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.

Zonele de Control Orar sunt considerate zone de parc Închis.

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

În cazul în care vehiculul nu poate pleca dintr-o zonă 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.

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 (15 min.) parcul Închis, 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 sfârșit de Etapă :

- să schimbe, cu mijloace aflate la bord, una sau două roti desumflate 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 similară cu depășirea timpului pe un sector de legătură. .

Pentru a scoate vehiculul dintr-un Parc Închis de start, de regrupare sau de neutralizare ,echipajul este autorizat să intre în parc cu 15 minute înainte de ora sa de start. In 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 adusa și scoasa din Parc în prezența unui oficial al Concursului. Această baterie nu poate în nici un caz să fie îmbarcată în vehicul (exceptând bena) .

### **2.15 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. Definirea 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 etapă și modul de amplasare a vehiculelor în zona de regrupare. Regruparea se realizează în condiția de parc închis.

Timpul de oprire poate să difere la echipaje.

Este precedată și terminată de Control Orar.

Se aplica regimul de Parc închis.

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.

### **2.16 NEUTRALIZARE**

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

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

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

Startul după o neutralizare va fi dat la un timp determinat prin adunarea timpului de sosire din sectorul selectiv cu timpul fix alocat neutralizării. În cazul în care un concurent întârzie să ia startul în următoarea parte a sectorului selectiv după o neutralizare se va considera ca acesta a luat startul în timpul alocat de start pentru acesta. În cazul în care aceasta întârzie cu mai mult de 30 de minute oficialul de post poate refuza startul urmând ca concurentul să primească o penalizare forfetară.

Dacă concurentul nu respectă timpul de neutralizare acesta este considerat start greșit 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 viteza foarte redusă (aprox. 10 km/ora). Circulația cu viteza mare, neadaptată la condițiile de parc, constatată și apreciată 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) sau chiar excludere, în cazul abaterilor repetate.

## **2.17 SECTOR SELECTIV**

Sectorul selectiv este o proba de viteza 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 sectoarelor selective, toți membrii echipajului trebuie să poarte centurile de siguranță, casca de protecție și combinezoane, o cagula, sub rezerva excluderii din concurs.

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

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

Oprirea 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. Cronometrul se va face pe linia de SOSIRE.

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

La o distanță 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.

Echipajele care refuză 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 secunda (hh:mm:ss).

Un echipaj ce nu oprește la punctul de stop va primi o penalizare de 10 de minute.

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

## **INTRERUPEREA UNUI SECTOR SELECTIV**

Când un sector selectiv este întrerupt sau oprit pentru din orice motiv, fiecărui echipaj afectat ii va fi alocat de către directorul concursului un timp de neutralizare sau finish calculat pe baza: sistemul de siguranță prin monitorizare GPS, Punctelor de control intermediare înregistrate. Cu toate acestea dacă echipajul este singurul responsabil pentru întreruperea unui sector selectiv nu poate beneficia de aceasta măsură.

## **2.18 SUPER SPECIALA (SS)**

O super speciala este un sector selectiv în care startul este dat în același timp pentru maxim 2 concurenți, aceeași procedură de start trebuie să fie aplicată pentru toți concurenții. Este permisă decalarea startului pentru a egaliza lungimea traseului atunci când se pleacă din poziții diferite.

Includerea unei etape super speciale în cadrul unui eveniment este opțională.

Regulile de desfășurare, start, interval de start, ordine de start este la latitudinea organizatorului sau aceste înfățișări trebuie precizate în regulamentul particular al competiției.

Pentru asigurarea securității probei super speciale organizatorul trebuie să asigure un sistem de atenționare pentru încetinire sau oprire cu steaguri roșii sau sisteme de iluminare. De asemenea vehiculul unui competitor ce nu poate să termine super speciala poate fi transportat la finalul probei sau într-o altă zonă sigură.

## 2.19 SECTOR DE LEGATURA

Este un tronson din traseu, cu timp impus, care face legatura intre doua controale orare succesive. Se desfasoara in regim de circulatie deschisa, si se respecta Codul Rutier si toate normele care vizeaza circulatia pe drumurile publice.

## 2.20 COMBUSTIBILUL SI REALIMENTAREA

Realimentarea cu combustibil este permisă doar în zonele de realimentare desemnate sau la stațiile publice de alimentare cu combustibil.

Zonele de alimentare cu combustibil pot să fie situate:

- în afara parcurilor de service / bivouac
- în cadrul stațiilor publice de alimentare cu combustibil
- în cadrul sectoarelor selective și sa nu depășească 100 km distanța între ele.

Aceste zone trebuie să fie indicate în Roadbook.

Regulamentul particular va prevedea informații despre zona de alimentare.

Amplasarea în teren a punctului de alimentare se face, într-o zonă sigură PSI, vizibilă din traseu pentru concurenți, fără a fi neapărat amplasată în track-ul competiției.

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.

În cazul unei probleme tehnice vehiculul în cauză trebuie împins în afara zonei de alimentare cu combustibil de către concurenți sau echipa de asistență la realimentare unde se poate încerca repornirea vehiculului.

Următoarele proceduri se vor aplica în cazul zonelor de realimentare :

- zona va fi presemnalizată cf. celor specificate mai sus la pct. "Neutralizare", plus indicatorul specific pentru "zona de realimentare".
- zona va fi dotată cu **minim 4** stingătoare tip P9
- prelata de protecție sol
- În punctul de realimentare sunt permise doar acțiunile direct implicate în realimentare vehiculului de competiție.
- Nu este permisă prezenta personalului de asistență în cadrul acestor zone de realimentare.
- Echipajul este singurul responsabil pentru efectuarea operațiilor de realimentare. Un alt membru al echipei poate să realizeze plata pentru combustibilul alimentat dar cu condiția să nu se apropie de vehiculul de competiție. Nerespectarea acestei prevederi se pedepsește cu excluderea din competiție.
- Utilizarea echipamentelor electrice, electronice sau radio este interzisă în zonele de alimentare cu combustibil.
- Motoarele vehiculelor de raliu trebuie să fie oprite în momentul realizării operațiilor de realimentare iar echipajul trebuie să fie în afara vehiculului.

## 2.21 PENALIZARI SPORTIVE

O penalizare sportivă implică o penalizare impusă de:

- Exces de viteză într-o zonă de control cu viteză limitată.
- Control Trecere sau Control Orar ratat.
- Punct intermediar de trecere (waitpoint) ratat
- Conduita nesportivă sau alte infracțiuni comise pe Sectorul Selectiv sau de Legătură .

Penalizările trebuie exprimate în ore, minute sau excluderea din concurs.

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

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

## **2.22 PENALIZARE FORFETARĂ**

Penalizarea exprimata în ore și minute care ii permite unui concurent să rămână în competiție chiar daca nu a reușit să termine un sector selectiv în timpul maximal.

Aceasta permite concurenților penalizați continuarea raliului în condiții de competiție normală dar sever penalizați, cu conditia sa anunte oficial conducerea cursei si sa se prezinte la controlul orar ce preceda următorul sector selectiv înainte sau cu o întârziere de maxim 30 de minute fata de startul ultimul concurent. Timpul total atribuit concurentului afectat de aceasta penalizare, se va calcula adunand timpul maxim autorizat al Sectorului Selectiv neefectuat cu valoarea penalizarii forfetare a probei si penalizarea punctelor de control lipsa.

Penalizarea forfetară se exprimă în timp si se adaugă penalizărilor acumulate deja de concurenți, prevăzute în regulamentul particular.

Penalizarea forfetară este stabilită de către organizator și poate avea o valoare diferită pentru fiecare Sector Selectiv, dar nu mai puțin de dublul Timpului maxim autorizat pentru sectorul respectiv.

Pentru a fi clasificat, un concurent nu trebuie să fi primit penalizari forfetare mai mult de 50% din etapele unui raliu.

Pentru o etapa cu un singur Sector Selectiv, nu se admit forfetari (exceptand superspeciala).

Pentru o etapa cu mai multe Sectoare Selective, se admite o singura forfetare.

Ultimul Sector Selectiv din concurs nu se forfeteaza.

## **2.23 TIMP IMPUS**

Fiecare SECTOR DE LEGATURA 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 sectorul de legătură.

## **2.24 TIMP ESTIMAT**

Timp estimat de organizator pentru parcurgerea unui Sector Selectiv.

## **2.25 TIMP MAXIMAL**

Timpul maxim calculat de organizator în care concurenții trebuie să încadreze pentru parcurgerea unei sector de legătură sau a unui sector selectiv. In caz de depășire, fără nici o toleranță, antrenează aplicarea unei penalități care merge de la penalitatea forfetară sau până la excluderea din concurs-abandon.

Daca 50% dintre concurenți nu sosesc în timpul maxim autorizat, într-un sector selectiv sau de Legătura, 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.

Directorul de concurs poate să decidă întreruperea sectorului selectiv 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 regrupare sau bivuac, după caz.

## **2.26 ORA OFICIALA A RALIULUI**

Ora oficiala a raliului va fi anunțată în Regulamentul particular a cursei. Ora recomandata pentru toți organizatorii este ora GPS.

## **2.27 PROLOGUL SI STARTUL IN COMPETITIE**

Prologul este un primul sector selectiv de lungime scurta care servește la stabilirea ordinii de start pentru următorul sector selectiv.

O etapa Prolog poate fi organizata pentru promovare mass media și pentru stabilirea ordinii de start în următoarea etapa. Startul în aceasta etapa se da în funcție de clasamentul la zi al campionatului sau al

campionatului anului precedent, iar pentru cei neclasați în ordinea înscrierilor.

Acesta se va desfășura pe o lungime recomandată între 3 km și 20 km.

Regulamentul particular al etapei respective va preciza dacă este autorizat sau nu recunoașterea aceluși prolog.

Startul în primul sector selectiv după prolog se va face în ordinea clasamentului de la prolog (ținând cont de alegerea primilor 3 clasați care pot să-și aleagă locul de start în primele 10 poziții). Timpii rezultați la prolog nu se cumulează cu timpii celorlalte sectoare selective.

Neprezentarea la prolog aduce o penalizare de +20 de minute.

## **2.28 STARTUL FESTIV**

Un start 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 sportiv acestuia i se va permite să ia startul în competiție conform ordinii de start stabilite.

## **2.29 STARTUL**

În cazul organizării prologului ordinea de start este stabilită în funcție de rezultatul de la Prolog.

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.

Directorul de concurs care redactează ordinea de start în etapa, trebuie să țină cont de eventualele penalități sportive și infracțiuni din etapa precedentă (CT lipsă, depășire viteză, comportament nesportiv).

Fiecare întârziere de prezentare la startul unui sector selectiv (proba specială) este penalizată cu 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut întârziere. La o întârziere de peste 30 de minute, startul este refuzat și echipajul este exclus imediat din concurs.

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

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

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

La startul în cadrul unui sector selectiv 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.

Startul în sectorul selectiv 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 înainte ca oficialul să fi dat semnalul penalizarea va fi de: 1 minut la prima abatere, 3 minute a 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 recidivă.

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

În cazul a doua sau mai multe sectoare selective succesive, startul în sectorul selectiv următor trebuie să se bazeze pe timpul de terminare al sectorului selectiv anterior, la care se adaugă timpul impus al sectorului de legătura următor.

O staționare mai îndelungată de 20 secunde la startul Sectorului de legătura după primirea carnetului de bord cu observația ca echipajul trebuie să elibereze zona de start imediat, cu demarorul, sau împingând mașina (în caz de defecțiune), până după panoul care delimitează zona de start (care are regim de parc închis) este penalizată cu 2 minute/1minut de staționare în zona de start.

### **2.30 AJUTOR INTERZIS**

Utilizarea sau primirea de către echipaj a oricăror produse fabricate lichide sau solide, piese de schimb, unelte sau echipamente altele decât cele transportate în vehiculul de competiție. În aceasta categorie este inclus ajutorul primit de la alte persoane aflate în apropierea vehiculului de competiție altele decât pilotul, copilul. Face excepție cazul în care acestea sunt furnizate de către reprezentat oficial al cursei sau de către alți concurenți în aceeași competiție.

## **CAP.3 OFICIALI ȘI DELEGAȚI**

La orice competiției ce contează ca etapă în CNR lista oficialilor este următoarea:

Colegiul comisarilor sportivi 3 comisari

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 Coordonator arbitrii

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 precede Startul într-un Sector Selectiv, Startul în Sectorul Selectiv, Controalele de Trecere, Sosirea din Sectorul Selectiv, CO / Stop, CO / Sosire din Etapă).

Atribuțiile acestora sunt descrise în caietul de sarcini al organizatorului (CSO).

În cadrul evenimentelor organizate pe teritoriul național, Comisarii sportivi, Arbitrii, Comisarii tehnici, Directorul de concurs, trebuie să fie persoane licențiate de CCA -FRAS.

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

Directorul Sportiv și Directorul de Securitate au dreptul de a testa la alcool/drog oricare persoană participantă la competiție inclusiv pe oficiali și delegați.

### **3.1 COLEGIUL COMISARI SPORTIVI**

Colegiul comisarilor sportivi trebuie să fie format din 3 persoane, Licențiate FRAS, în calitate de COMISAR SPORTIV .

Președintele colegiului Comisarilor Sportivi va fi validat și numit de către Directorul Sportiv ce se va consulta cu cei 3 comisari. În tot timpul evenimentului cel puțin un comisar sportiv trebuie să fie în apropierea centrului de comandă a raliului.

### **3.2 OBSERVATOR FRAS**

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

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

### **3.3 RESPONSABIL CU ECHIPAJELE**

Cei desemnați pentru a ține 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 permanență 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).

### **3.4 INSTRUCȚIUNILE ARBITRILOR**

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 identificabili, șeful punctului de control trebuie să aibă un element de identificare distinctiv.

## **CAP 4 VEHICULE ELIGIBILE**

### **4.1 VEHICULE ACCEPTATE**

La competițiile de Rally Raid pot să participe vehiculele cu o greutate 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

Poseda Pașaport Tehnic eliberat de FRAS /FIA valabil (pentru echipajele care punctează în CNRR), sau emis de un ASN din țara în care este înmatriculată mașina, caz în care nu punctează în CNRR.

Răspunderea acțiunilor, a modului de utilizare, buna funcționare și legalitate (vis a vis de Asigurarea AUTO și Inspectia Tehnică Periodică) a propriilor vehicule pe parcursul competițiilor aparține EXCLUSIV sportivilor.

### **4.2 PAȘAPORT TEHNIC**

Un document emis de un ASN (național sau internațional) și autentificat / validat de comisarul tehnic FRAS la primul eveniment al Campionatului National de Rally Raid (CNRR).

Document necesar echipajelor care punctează în Campionatul National de Rally Raid.

Document eliberat de un ASN (național sau internațional) 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.

### **4.3 CATEGORII / GRUPE / CLASE**

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

#### **4.3.1 PROFI**

##### **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, cf. Regulamentul Tehnic CNRR .

-Grupa T1/ Th1: Vehicule modificate, conform FIA Anexa J - Articolul 285 și FIA Cross Country Sporting



regulation si Th1, cum este definita mai sus

Clasa Th1.1 - benzina

Clasa Th1.2 -motorina

-Grupa T2/Th2: Vehicule de serie conform FIA Anexa J - Articolul 284 și Appendix IV FIA Cross country sporting Regulation si Th2, cum este definita mai sus

Clasa Th2.1 -benzina

Clasa Th2.2 -motorina

#### **Categoria TH SSV:**

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

-Grupa T3/Th3: Vehicule ultra ușoare modificate SSV conform FIA Anexa J - Articolul 286 si Th3, cum este definita mai sus- motoare care depasesc 1050 cm3

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

Clasa Th4.1-motoare cu turbina

Clasa Th4.2-motoare fara turbina

#### **4.3.2 RR2 (Rally Raid 2 ):**

Vehicule care sunt dotate cu elemente de securitate (roll cage, scaune, centuri , stingatoare) , etc ., dar care nu indeplinesc in totalitate conditiile impuse prin regulamentul tehnic vehiculelor din categoria TH auto, dar sunt suficient de dotate pentru a fi primite la start si a concura in anumite conditii si limite de viteza .

Autovehiculele participante trebuie dotate MINIM obligatoriu cu :

-ROLLCAGE interior-arc central situat în spatele scaunelor pilotului și copilotului si cu prindere în minim 4 puncte de caroseria autovehiculului (2 puncte superioare (stâlpi centuri) și 2 puncte inferioare prinse cu flanșe cu 4 șuruburi (metric 10 minim) de pardoseala realizat dintr-o țeava metalica rotunda de 50 mm diametru cu o grosime de material 2 mm grosime sau 45 mm diametru cu o grosime de material 2.5 grosime având o rezistenta minima la rupere de 350N/mm2. Doua diagonale in interiorul arcului principal, in partea din spate a scaunelor.

-arc secundar in zona parbrizului, cu prindere identica cu cea descrisa mai sus, unit cu arcul principal cu diagonale in partea de sus.

La aceasta grupă sunt acceptate și autovehiculele de tip SSV ce au cel puțin un ROLLBAR echivalent conform descrierii de mai sus (minim diagonale la partea superioara si la arcul central).

-Centuri de curse în minim 4 puncte.

-Echipamente de protecție complete pentru pilot și copilot format din combinezon, cagula, mănuși și încălțări pentru competiții sportive.

-2 roți de rezerva ancorate și securizate în interiorul sau exteriorul autovehiculului.

-1 roata de rezerva pentru SSV

-1 stingător (2kg/P2) suplimentar fata de cel al mașinii

-Sufă de remorcare

#### **4.3.3 TP (promo):**

Vehicule de strada , fara modificari tehnice si fara pasaport FRAS , cu caroserie inchisa, fara prelata, dar care au anumite dotari de securitate, inmatriculate in circulatie si cu ITP valabil, care vor fi primite la start si vor concura in anumite conditii si limite de viteza.

Autovehiculele participante trebuie dotate obligatoriu cu :

-1 roata de rezerva ancorata corespunzător.

-1 stingător (2kg/P2) suplimentar fata de cel al mașinii

-anvelope de tip AT sau MT

- Mijloace de comunicare GSM.
- Centura de siguranță originala a mașinii sau de curse min. 3 puncte
- Trusa sanitara, triunghi reflectorizant, rezerva de apa.
- Sufă de remorcare

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

Este la latitudinea organizatorului pt ce categorii/ grupe organizeaza competitia in cazul evenimentelor restrictionate si obligatoriu pentru toate grupele/clasele de automobile pentru care exista definit podium, in cazul etapelor.

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) daca la start sunt minim 5 vehicule din aceasta categorie/ grupa care sa ia startul, indiferent daca puncteaza in CNRR sau nu.

#### **4.4 VITEZA MAXIMA DE GRUPA**

Pentru grupele TH SSV viteza maxima este de 125 km/h.  
Pentru grupele TH AUTO viteza maxima este de 175km/h.  
Pentru grupa RR2 viteza maxima este 100 km/h  
Pentru grupa Promo viteza maxima este 70 km/h.

Aceste viteze maxime sunt denumite viteze maxime de grupa. Pentru depășirea vitezei maxime de grupa pe sectoarele selective se penalizează cu 5 minute/depășire înregistrată.

## **CAP.5 IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR ȘI PUBLICITATEA**

### **5.1 SPECIFICAȚII GENERALE**

Echipajele sunt identificate dupa un ansamblu cuprinzand: 2 plăci de raliu ("camila" de raliu) și 3 panouri cu numarul de concurs, si panourile cu publicitate (facultativa pentru organizatori, obligatorii pentru concurenti), de forma si dimensiunile urmatoare:

### **5.2 PANOURILE DE IDENTIFICARE DE PORTIERA SI DE PLAFON -Numerele de concurs**

#### **Auto -Th1, Th2, Th5, RR2, Promo.**

- au dimensiunea de 42x44 cm
- pe inaltime, panoul se imparte in 3 sectoare , cu inaltime de aproximativ 14cm(banda de sus si banda de jos, rezervate organizatorului) si aproximativ 16 cm (partea centrala pe care este inserat numarul)
- Numărul va fi de 14 cm înălțime cu o lățime de caracter de 2 cm.
- Poziționarea acestor panouri trebuie realizata orizontal pe portierele din fata .

#### **SSV -Th3, Th4**

- au dimensiunea de 30x31 cm
- pe inaltime, panoul se imparte in 3 sectoare , cu inaltime de aproximativ 9 cm(banda de sus si banda de jos, rezervate organizatorului) si aproximativ 13 cm (partea centrala pe care este inserat numarul)
- Numărul va fi de 10 cm înălțime cu o lățime de caracter de 2 cm.
- Poziționarea acestor panouri trebuie realizata orizontal pe portierele din fata .

### **5.3 PANOURILE DE IDENTIFICARE DIN FATA SI SPATELE VEHICULULUI -camile de concurs**

#### **Auto Th1,Th2,Th5, RR2, Promo**

- Panoul de identificare din fata/ spate are o dimensiune de 43x21 cm și trebuie poziționat în partea frontala si spate a vehiculului in cel mai vizibil loc.
- Panoul trebuie să conțină numărul de concurs de culoare neagra de 8 cm înălțime cu o lățime grafica liniei de

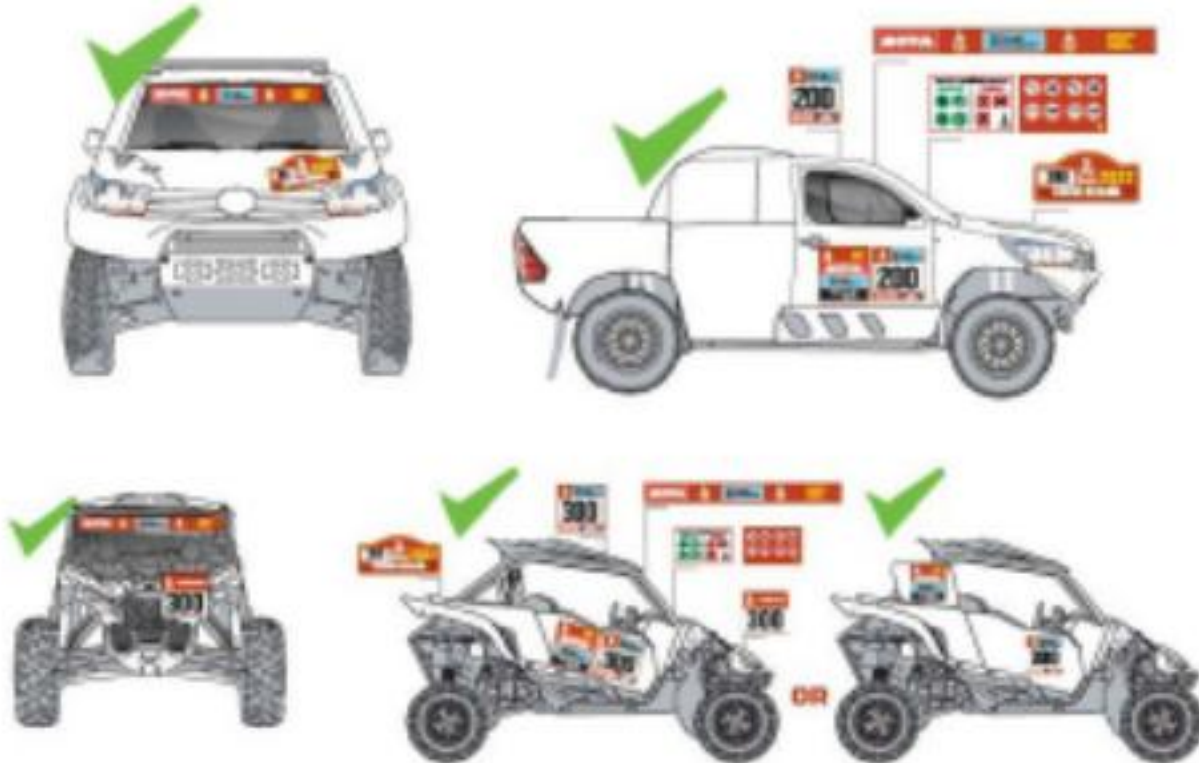
caracter de 2 cm pe fundal alb.

### **SSV -Th3, Th4**

-Panoul de identificare din fata are o dimensiune de 19x18 cm și trebuie poziționat în partea frontala si spate a vehiculului in cel mai vizibil loc. Daca vehiculul nu are parbriz o placa fixa trebuie realizata în schimb.

-Panoul trebuie să conțină numărul de concurs de culoare neagra de 5 cm înălțime cu o lățime grafica liniei de caracter de 2 cm pe fundal alb.

Aceste plăci si panouri nu trebuie sa acopere, chiar și parțial numerele de înmatriculare ale vehiculului.



### **5.4 INCALCAREA REGULAMENTULUI DE IDENTIFICARE**

În orice moment al evenimentului, absenta sau poziționare incorecta a unui element de identificare obligatorie poate fi pedepsit cu o amenda echivalenta cu 10% din taxa de înscriere, iar plata amenzii nu absolve concurentul de inlaturarea problemei.

### **5.5 PUBLICITATEA FACULTATIVA A ORGANIZATORULUI (obligatorie pentru concurenți)**

#### **Auto Th1,Th2,Th5, RR2, Promo**

-2 panouri 42x44 cm, pe portierele din fata, langa panourile cu numere de concurs (spre spatele vehicolului).

#### **SSV -Th3, Th4**

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

La startul competiției absenta sau poziționarea incorecta a acestor materiale poate duce la penalizare în valoare echivalenta cu 50% din taxa de înscriere.

### **5.6 IDENTIFICARE PILOTULUI SI COPILORTULUI**

Numele membrilor echipajului, grupa sangvina precum și drapelul lor național, trebuie să fie inscripționate 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.

### **5.7 ATRIBUIREA NUMERELOR DE CONCURS**

Numererele de concurs sunt atribuite concurenților care participa în Campionatul National de Rally Raid, cf. Hotărârii CF al FRAS de către CoNRR, în urma solicitărilor cluburilor afiliate pentru concurenții participanți în acest campionat.

Prioritate la stabilirea numerelor o au concurenții clasati în primele 3 locuri, în anul precedent. Solicitățile cluburilor se vor face în termenele stabilite și comunicate de CoNRR, în limitele termenelor de licențiere, cf. Reg. de licențiere FRAS.

Numererele de concurs preferențiale vor fi comunicate cluburilor 15 zile înainte de prima competiție. Organizatorul nu poate alocă alte numere la competiția lui decât cel alocat de FRAS.

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

TH AUTO: de la 100 la 199

TH SSV: de la 200 la 299

Rally 2 : de la 300 la 399

PROMO: de la 400 la 499

Concurenții care solicita un alt fel de număr fata de prevederile de mai sus (acesta va avea obligatoriu 3 cifre - Ex. 999) vor achita o taxa de număr preferențial, conform Normelor Financiare ale FRAS. Inscricționarea mașinii se va face și în acest caz după regulile de mai sus.

## **CAP.6 SISTEME ELECTRONICE ACCEPTATE LA BORD**

### **6.1 ECHIPAMENTE ELECTRONICE DE MĂSURA A DISTANTEI, VITEZEI SAU DIRECȚIEI DE DEPLASARE**

Dispozitivele de măsură a distanței, vitezei sau direcției de deplasare (Trip Meter) pot să fie folosite în timpul competițiilor de Rally Raid. Acestea pot să fie conectate la roata 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.

Detinerea 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.

Comisarul sportiv poate efectua verificări 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 camera de bord

doar în cazul judecării unor contestații, plângeri sau accidente.

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

Nu sunt acceptate metode de prindere folosind lipire, banda 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 Comisia Națională de Rally raid pot fi echipate cu camera video de supraveghere a interiorului vehiculului pe timpul evenimentelor din CNRR. Este posibil ca în cazul instalării a unei astfel de camere, concurentul este 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 raportată 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 aceasta camera poate fi făcută doar de către comisarii sportivi .

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

### **6.4 SISTEMUL DE SIGURANȚA ȘI MONITORIZARE GPS**

Orice vehicul ce participă în cadrul unei competiții CNRR fie ca este etapa sau eveniment restricționat/cupa 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 baterie. 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 ora 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 anchete 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 5 zile de către furnizorul de servicii.

După aceasta perioadă 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 deținător de licența FRAS valabilă ce dorește participarea la o competiție trebuie să completeze cererea de înscriere (online sau offline) să achite taxa de participare și să trimită organizatorului documentele cerute înainte de data limită specificată în Reg. Particular dar minim cu 15 zile înainte de competiție .

### **7.1 MODIFICARI 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 altă grupă dacă se înscrie cu un vehicul corespunzător acelei grupe.

### **7.2 AUTORIZARE ASN \ LICENȚĂ**

Concurenții ce doresc să participe la competițiile de Rally Raid organizate în România trebuie să prezintă o autorizație / permis 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 nici un clasament anual, individual sau de echipe.

### **SCHIMBAREA CONCURENTULUI ȘI/SAU A ECHIPAJULUI**

Schimbarea unui concurent sau membrilor unui echipaj poate fi făcută doar până la data de închiderea a înscrierilor, data 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.

### **7.3 VALIDAREA ÎNSCRIERII – TAXA DE ÎNSCRIERE**

Validarea unei înscrieri se realizează doar după ce este trimisă și dovada achitării taxei de înscriere nu mai târziu de 15 zile înainte de competiție.

Întârzierea cu până la 5 zile presupune o majorare a taxei care va fi specificată în Regulamentul Particular.

Cuantumul maximal al taxelor sportive de participare pentru 2023 este de 350 euro .

### **7.4 INVALIDAREA ÎNSCRIERII -CORECTITUDINEA DATELOR**

Cererea de înscriere conținând date false este considerată nulă-nevalidă. În acest caz concurentului îi este refuzată înscrierea și 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 avut loc.

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 (au făcut Covid ex.) nu mai vin la cursa DAR anunța în prealabil .

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 minim 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 audițiilor
- Terminarea Verificărilor administrative și tehnice de după concurs
- Terminarea festivităților de premiere.
- În momentul abandonului

Asigurarea acoperă doar traseul oficial a 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 VERIFICARILE ADMINISTRATIVE SI TEHNICE**

### **8.1 VERIFICARILE ADMINISTRATIVE**

Concurenții, piloți și copiloți ce participa 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 peste 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:

Licențele de concurent/pilot

Permisul de conducere pentru pilot.

Documentele de identificare: carte de identitate, pașaport pentru pilot și copilot

Autorizația ASN sau licența sportivă pentru concurenții străini

Asigurarea de răspundere civilă obligatorie pentru vehicul

Actul de înmatriculare ale vehiculului

Pașaportul FRAS sau FIA

Asigurare de răspundere civilă și Inspekția tehnică a vehiculului sunt în sarcina concurentului, și lipsa lor nu poate atrage în nici o situație răspunderea organizatorului.

### **8.3 VERIFICARILE TEHNICE**

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

La verificare tehnica trebuie prezentate toate elementele de îmbrăcăminte de siguranța.

Daca în cadrul verificărilor tehnice un vehicul nu este conform reglementărilor tehnice și/sau de securitate, comisarul tehnic responsabil de verificarea tehnica va putea acorda o amânare pentru punerea în conformitate a acelu vehicul pana la ora aferenta intrării la verificare tehnica 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 Generalitati**

Zona dintre primul semn galben de avertizare și semn bej final cu trei dungi transversale este considerată ca fiind zona de control și de parc închis. Toate aceste zone precum în informațiile lor suplimentare sunt specificate în Roadbook.

### **9.2 ZONA DE CONTROL TRECERE (CT)**

Este o zona prin intermediul căreia este înregistrata trecerea prin un anumit punct prin care echipajul este obligat sa treaca cu sau fara oprire pentru viza pe carnetul de bord. Toate controalele de trecere CT vor fi semnalizate in road book.

Organizatorul trebui sa prevade 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.

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 zona prin intermediul căreia este măsurat/cronometrat timpul de intrare/ieșire din respectiva zona, care precede startul, sosirea sau parcul inchis.

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.



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.

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.

La CO de sosire din Probele de legătura, oficialul de post 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.

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

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 dată clasamentul stabilit și având determinate pozițiile de start a primului sector selectiv, zecimile de secundă vor fi șterse, rotunjind timpul la secunde inferioare.

La ultimul control orar al etapei (intrare în bivouac) concurenții pot să pondeze în avans fără a primi penalizări. Aceasta nu exonerează echipajul de predarea la CO a carnetului de bord.

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 efectivă de pontaj), va face obiectul unui raport scris al șefului postului de control, raport care va fi remis Directorului de concurs.

Intr-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 VITEZA (CV)**

Este o zonă stabilită de către organizator în care există o limită maximă a vitezei de deplasare.

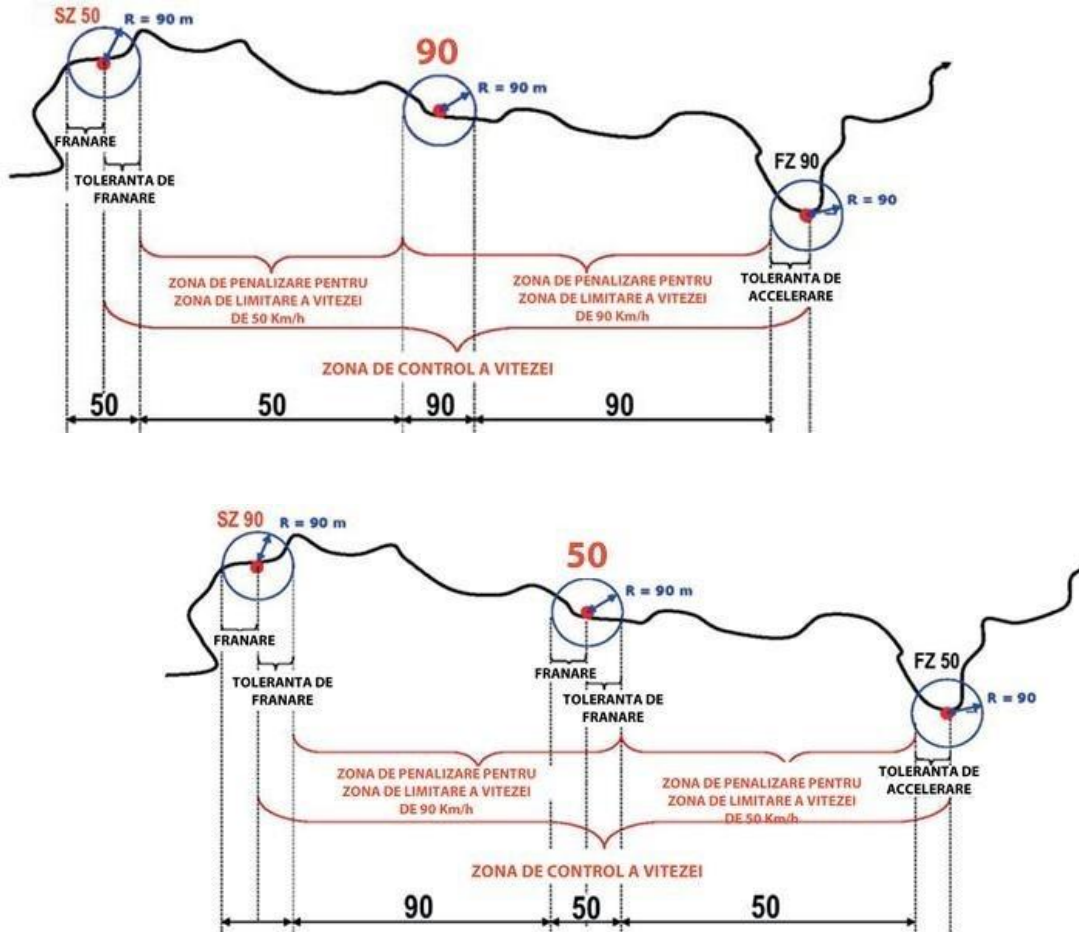
Organizatorul unei competiții poate să stabilească aceste zone de limitare a vitezei pe tot itinerariul competiției atunci când sectorul selectiv trece prin zone populate, zone în care ar putea apărea pericole, zone cu praf, sau atunci când situația locului cere o limitare a vitezei pentru a asigura 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 legătura, 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 a datelor provenite de la sistemul de siguranță prin monitorizare GPS, sistem ce generează o înregistrare o dată la maxim 10 secunde, sistemul pus la dispoziția concurenților de către organizator.

Începutul zonei de control al vitezei va fi indicat în roadbook cu simbolul "SZ" 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 unei accelerării / decelerării, limita de viteză mai mare / mica va fi pusă în aplicare de la 90 de metri înainte / după punctul intermediar de trecere unde se modifica limita de viteza conform schițelor de mai jos:



Depășirea vitezei maxime admise în zona de limitare de viteza atrage după sine următoarele penalități:  
Pentru depășiri de viteza cuprinse între:

- Depășirile între 5 și 20 km/h – 1 minut de penalizare / depășire înregistrată.
- Depășirile între 21 și 40 km/h – 2 minute 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

### 9.5 ZONA MEDIA

O zona dedicata mass media stabilita în diverse locații după cum urmează:

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

Accesul la aceasta zona media se limitează doar pentru persoanele care poseda 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 sa fie identificabila în roadbook.

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 TEHNICA**

Zona destinata verificărilor tehnice ce se realizează asupra vehiculelor de competiție de care comisarii tehnici.

#### **9.7 SEMNALIZAREA ZONELOR**

Zonele în care se desfășoară controlul de trecere, controlul orar, Startul, Finișul, Regruparea, Neutralizarea, Verificarea tehnica și zona media trebuie să fie indicate prin elemente de semnalizare realizate și amplasate la distante conform regulamentului FIA ( Anexa 1 ). Aceste zone precum și semnalistica lor trebuie să fie explicitată în legenda Roadbook-ului. Aceste semne trebuie amplasate pe ambele părți ale drumului la distante conform anexa nr.1. Concurenții trebuie să treacă printre aceste semne.

#### **9.8 OPRIREA IN ZONELE DE CONTROL**

Timpul de oprire în orice zonă de control este limitat la timpul necesar pentru efectuarea operațiunilor de control.

#### **9.9 DISPONIBILITATEA SI INCHIDEREA ZONELOR DE CONTROL**

Zonele de control orare, media, de trecere cu oprire trebuie delimitate și semnalizate 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 ora după timpul maxim autorizat sau după trecerea ultimului echipaj.

#### **9.10 DIRECTIA DE INTRARE IN ZONE**

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

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

## **CAP.10 REZULTATE, CLASAMENTE**

### **10.1 STABILIREA REZULTATELOR SI CLASAMENTELOR LA FINALUL COMPETITIEI**

#### **10.1.1 Generalitati**

Rezultatele sunt stabilite prin adunarea tuturor timpilor secțiunilor selective cu penalizarile suportate pe secțiuni de legătura 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 publica următoarele tipuri de clasamente / rezultate:

**-Clasamente intermediare:** clasamentele publicate la finalul unei etape.

**-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	25 puncte
Locul 2	18 puncte
Locul 3	15 puncte
Locul 4	12 puncte
Locul 5	10 puncte
Locul 6	8 puncte
Locul 7	6 puncte
Locul 8	4 puncte
Locul 9	2 puncte
Locul 10	1 punct

### **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:

Toate punctele dacă 75% sau mai mult din lungimea sectoarelor selective s-a desfășurat.

Jumătate din puncte dacă mai mult de 50% dar mai puțin de 75% din lungimea sectoarelor selective s-a desfășurat.

Nu vor fi alocate puncte dacă mai puțin de 50% din lungimea sectoarelor selective nu s-au desfășurat.

Se vor atribui jumătate din puncte dacă categoria/grupa/clasa nu se constituie.

### **10.1.4 Acoperire echitabilă și imparțială**

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

### **10.1.5 Contestatii și apeluri**

Toate contestațiile și apelurile trebuie depuse în conformitate cu Codul Sportiv Internațional FIA și regulamentul disciplinar FRAS precum și Prezentul Regulament Cadru.

Taxa de contestație este în valoare de 500 RON. Această taxă se achită cash către organizator. Dacă reclamația necesită demontarea și remontarea diferitelor părți ale unui vehicul, partea reclamantă va trebui să deponă 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 solicitant dacă contestația este nejustificată și de către celălalt concurent dacă aceasta este justificată.

Dacă cel care a depus contestația nu este mulțumit de judecata aceasta el se poate adresa Comisiilor FRAS, cf. Statutului Federației.

### **10.1.6 Ceremonia de premiere și acordarea premiilor**

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

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 sa piardă și poziția sau punctele câștigate conform clasamentului.

## 10.2 STABILIREA REZULTATELOR SI CLASAMENTELOR LA FINALUL ANULUI COMPETITIONAL

### 12.2.1 Generalitati

FRAS organizează Campionatul National de RALLY RAID, acest campionat este proprietatea FRAS și cuprinde clasamente: pentru piloți/copiloți, echipe precum și pentru grupele de vehicule acceptate în acest campionat. Campionatul este constituit din concursuri de Rally Raid înscrise în calendarul Campionatului.

Cluburile trebui sa trimita propunerea de calendar competitiona pana la data de 15 decembrie.

Anuntarea calendarelui provizoriu se va face de către Comisie pana la data de 31 ianuarie.

Cluburile pot anunta data competitiei si face reclamă in consecință doar dupa prezentarea calendarului.

În clasamentele generale ale Campionatului Național de Rally Raid se vor lua în calcul toti concurentii, indiferent de numarul de etape la care au participat.

Pentru calculul clasamentelor finale, se vor avea in vedere rezultatele a N-1 etape (se va scadea rezultatul cel mai slab), unde N este numarul de etape organizate in anul competitional respectiv.

### 10.2.2. Clasamente finale cadrul CNRR-categorii/grupe/clase , echipe.

La finalul unui an competițional vor fi calculate următoarele clasamente si se vor acorda urmatoarele titluri:

Categoria auto:	- Clasament general TH AUTO	-Campion National
	- Clasament general TH SSV	-Campion National
	- Clasament pe grupa TH1 AUTO	-Castigator al grupei
	- Clasament pe grupa TH2 AUTO	-Castigator al grupei
	-Clasament pe grupa TH3 SSV	-Castigator al grupei
	-Clasament pe grupa Th4 SSV	-Castigator al grupei
Categoria Rally Raid 2	-Clasament general RR2	-Castigator al Categoriei RR2
Categoria Promo	-Clasament general Promo	-Castigator al categoriei Promo

## 10.3 CATEGORIILE -Rally Raid 2, Promo

### 10.3.1 Particularitati

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

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

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

### 10.3.2. Conditii impuse concurentilor

#### Pentru categoria Rally raid 2:

Permis de conducere cu pentru pilot categoria B.

Vârsta minima a copilotului este 16 ani.

Declarație legalizată la notar 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.

Pe durata competiției, pe durata sunt obligatorii: casca, centura de siguranță și echipamentul agreat de Comisia tehnică.

### **Pentru Grupa PROMO:**

Pilotul trebuie să dețină permis de conducere categoria B

Vârsta minimă a copilului este 16 ani.

Declarație legalizată la notar 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 copilul să fie înscrși la un club afiliat.

Licența eliberată de FRAS și Asigurare.

În cazul competițiilor cu Permis restricționat (Cupe), va fi posibilă participarea la Grupa PROMO a COPILOTILOR cu vârsta mai mică de 16 ani (minim 14), în condițiile obținerii în fiecare caz în parte a aprobării din partea CoNRR și a Comisiei de Licențiere FRAS.

Sportivi care au participat în anii precedenți la o GRUPA 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 licențiați și au participat la Categoria PROMO 2 ani (2 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 SIGURANTA**

### **11.1 SIGURANTA CONCURENTILOR**

Ori de câte ori un vehicul este în mișcare de la startul sectorului selectiv până la finalul acestuia echipajul trebuie să poarte căștile de protecție omologate, toate articolele de îmbrăcăminte și încălțăminte cu omologare FIA valabile sau expirate așa cum au fost destinate de fi folosite de către producătorul respectivelor echipamente precum și să aibă fixate în mod corespunzător centurile de siguranță. Orice încălcare a acestor prevederi va fi penalizată prin excluderea din competiție.

Echipamentul personal și al mașini trebuie să respecte prevederile FIA. Începând cu 2022 se introduce și echipamentul HANS

### **11.2 SIGURANTA SPECTATORILOR**

La prolog, super speciala sau în cazul sectoarele Selective cu public organizatorul va bara accesul pe traseu cu panglica 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 CONDUITA**

Concurenții trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră sportivă. Concurenții trebuie să conducă întotdeauna în direcția de desfășurare a sectorului selectiv.

Este interzis unui concurent sa 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 coroboratecu înregistrarea sistemului de siguranța și monitorizare GPS.

Este interzisă și pedepsita cu o penalizare de 30 minute și chiar excluderea din competiție blocarea intenționata a trecerii autovehiculelor de către un vehicul din concurs sau de către vehicul de asistenta aparținând echipei care a cauzat incidentul.

Orice vehicul în parcul închis poate fi deplasat doar de către echipaj sau oficialii concursului.

Un vehicul care nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii poate fi remorcat sau împins doar de către un alt concurent aflat încă în competiție. Nerespectarea acestei reguli duce la considerarea de abandon. Echipajul care intervine atunci cand un echipaj a suferit un incident/accident pentru eliberarea traseului si evitarea riscurilor de securitate si siguranta, va primi neutralizare pentru timpul interventiei inregistrat de baliza GPS.

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 fata organelor competente pentru pagubele produse.

Pe toata durata competiției pilotul și copilotul trebuie să respecte regulile codului rutier atunci când se deplasează pe orice sector deschis circulației publice.

Un echipaj care este martorul unui accident sau vede efectele producerii unui accident trebuie să:

- Oprească
- Aprese butonul SOS „sistemului de siguranță prin monitorizare GPS”
- Acorde primul ajutor daca este necesar
- Să anunțe conducerea cursei despre situația întâlnita
- Să aștepte sosirea echipei de intervenție sau a altor concurenți.
- Să comunice conducerii cursei plecarea lor din locație































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 masurile care se impun.

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

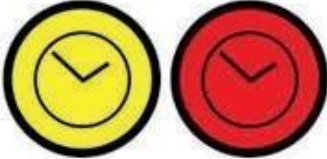









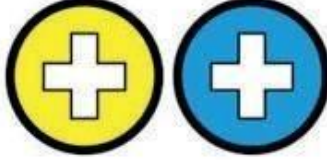

Pe parcursul oricarei competitii de Rally Raid, comisarul tehnic poate face verificari ale sportivilor in ceea ce priveste prezenta si utilizarea corecta a echipamentelor de siguranta, a prezentei echipamentelor electronice interzise la bord si control alcooltest. Verificarile se fac doar cu acceptul directorului de concurs și Directorului de Securitate în scris, și doar în afara sectoarelor selective.

Neacceptarea verificarii de catre echipaj, conduce la excluderea imediata acestuia din competitie .






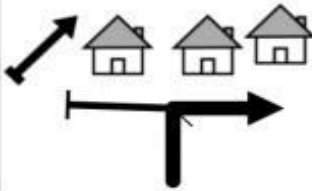
**ANEXA 1 - SEMNALIZAREA SI AMPLASAREA PUNCTELOR SI ZONELOR DE CONTROL**

TIP ZONA	Zona de control ( dimetrul senmului 70 cm)		
directia de parcurgere	⇄	⇄	⇄
	← parc inchis →		
	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 inchis)	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
CONTROL ORAR (iesirea din parc inchis)	 ← 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 → <b>FINISH LANSAT</b>	 ← 25 m → 
<b>ALTE PANOURI DE SEMNALISTICĂ ( dimetru 70 cm)</b>			
panouri de culoare neagra 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 service-ul in afara parcului de service.	
ZONA MEDIA / INTERVIURI		Zona media pentru interviuri.	



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

**ANEXA 2 - ROADBOOK**

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

1	Numărul paginii de roadbook
2	Capul de tabel al roadbook-ului ce conține denumirea sectorului selectiv
3	Numărul total de km de la prima poziție a roadbook-ului pana la finalul sectorului selectiv
4	Numărul de km pana la poziția curenta a sectorului selectiv
5	Numărul de km parțiali de la poziția anterioara pana la actuala poziție din roadbook
6	Simbol punctului respectiv
7	Numărul poziției
8	Secțiunea reprezentării grafice cu text, direcție de deplasare și simboluri ce descriu poziția respectivă.
9	Secțiunea descrierilor prin text și simboluri a poziției curente și restricțiilor existente
10	Azimutul de deplasare.
11	(Opțional) poziția coordonatelor GPS daca aceste
12	Informații despre lungimea parțiala pana la prima poziție de pe următoarea pagina.

## LEGENDA UNUI ROADBOOK

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		ABBREVIATIONS	
	TARMAC ROAD		DEPARTURE SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION	L	LEFT
	TRACK		ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT	L/R	LEFT AND RIGHT
	OFF PISTE OFF TRACK		PASSAGE CONTROL		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	R/L	RIGHT AND LEFT
	LESS VISIBLE OLD TRACK		START NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	onL	ON THE LEFT
<b>P</b>	PISTE TRACK		START NEUTRALISATION + SPEED LIMIT		HOLE COLLAPS		CAIRN	onR	ON THE RIGHT
<b>MP</b>	MAIN PISTE MAIN TRACK		FINISH NEUTRALISATION		BUMPY		ROCKS INDIVIDUAL	kpL	KEEP TO THE LEFT
<b>RO</b>	ROAD		FINISH NEUTRALISATION		TWISTY		MOUNTAIN INDIVIDUAL	kpR	KEEP TO THE RIGHT
<b>P//</b>	PARALLEL TRACKS		NEUTRALISATION WAITING FOR RESTART		SUMMIT		TREE INDIVIDUAL	kpS	KEEP STRAIGHT
<b>OP</b>	OFF PISTE		NEUTRALISATION STOP FOR RESTART		RUTS		PALM TREE	±V	MORE / LESS VISIBLE
	OFF PISTE FORBIDDEN		REFUELING POINT		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	+V	MORE VISIBLE
<b>FMP</b>	FOLLOW MAIN PISTE		SERVICE AREA		POST		VEGETATION	-V	LESS VISIBLE
<b>FRO</b>	FOLLOW ROAD		MEDIA ZONE		ELECTRIC POLE		VEGETATION GRASS	<b>N</b>	<b>NEXT</b>
<b>ST</b>	SAND TRACK	<b>ON TRACK</b>			ELECTRIC LINE		CONE	<b>AT</b>	<b>AT</b>
<b>GT</b>	GRADED TRACK		NARROW		HIGH VOLTAGE TOWER		SMALL WADI	<b>IN</b>	<b>INTO</b>
<b>SAFETY</b>			DIP HOLE		ANTENNA MAST		LARGE WADI	<b>B<sup>G</sup></b>	<b>BIG</b>
	DANGER 1		COMPRESSION		WELL		SANDY WADI	<b>S<sup>M</sup></b>	<b>SMALL</b>
	DANGER 2		DITCH		WATER TANK		RIVER	<b>A<sup>W</sup></b>	<b>ALWAYS</b>
	DANGER 3		ABOVE BRIDGE		BARREL		WATER SEA, LAKE	<b>SR<sup>X</sup></b>	<b>STONY/ROCKY TRACK</b>
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		UNDER BRIDGE		KILOMETER MARKER		PLAIN	<b>SR</b>	<b>STONE/ROCK ON TRACK</b>
	START SPEED LIMIT		UP HILL		TYRE		RESTRICTED AREA	<b>Q<sup>T</sup></b>	<b>QUIT LEAVE</b>
	FINISH SPEED LIMIT		DOWN HILL		SIGN POST INDIVIDUAL		DISTANCE IN METER	<b>Q<sup>T</sup> MP</b>	<b>QUIT / LEAVE MAIN TRACK</b>
	STOP		TOWARDS		HOUSE		DISTANCE FROM TRACK	<b>M<sup>X</sup></b>	<b>MANY</b>
	SLOW DOWN		STEP UP		CHURCH MOSQUE	<b>DUNES / SAND</b>		<b>IMP</b>	<b>IMPERATIVE</b>
<b>WAYPOINTS</b>			STEP DOWN		BUILDINGS INDIVIDUAL		SMALL DUNE	<b>CLP</b>	<b>COLLAPSED</b>
	WAYPOINT MASKED		RIGHT OVER CREST		CHURCH MOSQUE		DUNETTES SMALL DUNES	<b>BAD</b>	<b>BAD</b>
	WAYPOINT ECLIPSE		LEFT OVER CREST		RUINS INDIVIDUAL		BROKEN DUNE	<b>RGH</b>	<b>ROUGH</b>
	WAYPOINT VISIBLE		RIDGE		FORT		SAND SPIT	<b>GAR</b>	<b>GET AROUND</b>
	WAYPOINT NAVIGATION		GATE BARRIER		CEMETERY		BIG BOWL IN DUNES	<b>NR</b>	<b>NARROW</b>
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		VILLAGE		SAND PLAIN	<b>GV</b>	<b>GRAVEL</b>
<b>DIRECTION</b>			CATTLE GATE BARRIER		BIVOUAC		DUNES	<b>+</b>	<b>AND</b>
<b>180</b>	BEARING (CAP)		WATER CROSSING		TUNNEL		DUNE	<b>BTW</b>	<b>BETWEEN</b>
<b>180A</b>	BEARING AVERAGE		CONCRETE		PIPELINE		DUNES	<b>RJ</b>	<b>REJOIN</b>
<b>180c</b>	BEARING CALCULATED		CONCRETE IN WATER		WALL		DUNES	<b>FA</b>	<b>FOLLOW ALONG</b>
					STONE WALL	<b>SA</b>	SAND	<b>VAL</b>	<b>VALLEY</b>

**ANEXA 3 - A REGULAMENTULUI CADRU A CAMPIONATULUI NATIONAL DE RALLY RAID  
TABEL PENALIZARI**

nr.crt.	abaterea constatata	art.din reg.	penalitate fixa	sanctiune minima	sanctiune maxima
1	abateri legate de prezenta la briefing (consum de alcool, atitudine nesportiva...)	2.5		avertisment	excludere
2	recunoastere traseu	2.6	excludere		
3	rectificare in carnet de bord fara aprobare	2.7	excludere		
4	pierderea sau distrugerea carnetului de bord	2.7	20 min.		
5	absenta unei vize sau neprezentarea CB/nedepunerea carnet de bord la sosire din etapa	2.7		60 min.(eventual +TM)	excludere
6	lipsa membru echipaj sau admiterea unei terte persoane la bord	2.9			excludere
7	lipsa prelata sub masina in parc service/bivuac	2.13	10 min.		
8	start intarziat mai mult de 30 de min.	2.14		pen. Forfetara	excludere
9	parasirea parcului inchis cu intarziere	2.14	30 min.		
10	interventii la masina in parc inchis	2.14			excludere
11	intrarea in parc inchis cu mai mult de 15 min. inainte de start	2.14	30 min.		
12	intarziere la start din neutralizare mai mare de 30 min.	2.15		pen. Forfetara	excludere
13	viteza excesiva in bivuac, Parc Service, Parc Inchis, neutralizare, regrupare, etc...	2.16		10 min.	excludere
14	lipsa echipament protectie pe SS	2.17			excludere
15	circulatia in sens invers pe SS	2.17	30 min.		excludere
16	oprirea intre panoul galben de avertizare si STOP	2.17	30 min.		excludere
17	refuzarea startului la ora si pozitia alocata	2.17	15 min.		
18	neoprirea la punctul de STOP	2.17	15 min.		
19	interventia altor persoane asupra vehiculului in zona de alimentare	2.20	excludere		
20	neprezentare la Prolog	2.27	20 min.		
21	intarziere la start SS mai mica de 30 min.	2.29	+1 min./minut sau fractiune de minut		
22	intarziere la start SS mai mare de 30 min.	2.29		pen. Forfetara	excludere
23	stationare mai mare de 20 sec. la startul SS	2.29	2 mi./min.		
24	start gresit la SS	2.29	prima abatere 1 min., a doua abatere 3 min., a 3-a abatere 10 min.		
25	impiedicarea startului altui concurent	2.29	excludere		
26	nerespectarea instructiunilor arbitrilor si oficialilor	3.4			excludere
27	nerespectarea vitezei maxime de grupa	4.4	5 min. / depasire inregistrata		
28	incalcarea regulamentului de identificare	5.4	10% din taxa		
29	absenta sau pozitionarea incorecta a publicitatii facultative a organizatorului	5.5			50% din taxa

30	identificare pilot/copilot	5.6			excludere
31	Deținerea de harți sau trasee digitale în autovehicul în timpul unei competiții	6.1	excludere		
32	Nerespectarea prevederilor cu privire la telefonul mobil acceptat în mașina de competiție	6.1		+10 min.	excludere
33	Refuzul de instalare cameră video în autovehicul oferit de oficialii etapei	6.3	excludere		
34	Intervenția asupra camerei de bord instalată de oficiali	6.3	30 min.		
35	Intervenția asupra balizei GPS care afectează funcționarea	06.apr		1 h	excludere
36	ratare CT	9.2	60 min.		
37	intrare în avans în CO	9.3	2 min./min.		
38	întârziere în CO	9.3	1 min./1min.		
39	depasire viteză 5-20 km/h	9.4	1 min./depasire înregistrată		
40	depasire viteză 20-40 km/h	9.4	2 min./depasire înregistrată		
42	depasire peste 40 km/h	9.4	10 min. prima abatere, 30 min. a doua abatere, excludere a treia abatere		
43	nerespectarea direcției de intrare în zone de control	9.10	10 min. prima abatere, 30 min. a doua abatere		
44	blocarea direcției de deplasare a altui concurent sau împiedicarea depășirii	12	30 min.		
45	ajutor extern	12	abandon		
46	taierea culturilor, rularea pe culturi, etc.	12	excludere		