



FRM

FEDERATIA ROMANA DE MOTOCICLISM



**REGULAMENTUL
CAMPIONATULUI NATIONAL INDIVIDUAL AL
ROMANIEI
DE RALIURI TOT _ TEREN**

2019

(dupa AG 16 Martie)



REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL INDIVIDUAL AL ROMANIEI DE RALIURI TOT – TEREN MOTO

Prezentele Prescriptii Generale au rolul de a stabili cadrul regulamentar aplicabil organizarii concursurilor din Campionatul National de Raliuri Tot – Teren Moto.

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum si alte persoane implicate in orice fel in organizarea si desfasurarea C.N.I.R.T.T. sunt obligati sa cunoasca si sa respecte prevederile acestui regulament si a anexelor sale in forma aprobata de F.R.M. .

Toate încălcarile acestor reguli vor fi semnalate Juriului concursului care poate aplica sanctiuni din cele prevazute de Codul Sportiv International.

1. DEFINITII

1.1 RALIUL TOT-TEREN .

1.1.1 Un Raliu Tot-Teren este o întrecere sportiva in teren variat care pune in valoare rezistenta si capacitatea de orientare a sportivilor si, de asemenea, fiabilitatea motocicletelor de concurs. Terenul uzual este format din trasee naturale, de obicei nemodificate de organizator, după cum urmează :

- trasee montane , zone stâncoase
- trasee in teren nisipos,
- traversari de rauri, prin apa sau prin albia secata sau zone cu noroi
- drumuri publice deschise circulatiei rutiere, drumuri modernizate sau nemodernizate
- zone cu vegetație naturala, arbuști , iarbă mare , pădure
- trasee asfaltate, betonate, drumuri agricole, trasee off road
- teren modificat ca urmare a fenomenelor meteo (ploaie, zăpadă)

1.1.2. *Durata minima a unui Raliu Tot-Teren este de 2 zile. Pentru a ajunge la finalul fiecarei zile de concurs, un road book si o busola este obligatorie*

1.1.3 Traseul este divizat în Etape conținând unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi reali fiind legate între ele cu Sectoare de Legatura ce vor fi si ele parcurse într – un timp impus. Configuratia Sectoarelor Selective trebuie sa permita tuturor echipajelor aflate în concurs parcurgerea acestora pe timp de zi. Nu se permite startul, într-un Sector Selectiv, noaptea. Lungimea maxima a Sectoarelor Selective / *zi este fixata la 600 km*. Limitarea vitezei nu poate sa fie mai mare de 60 km / h in zonele periculoase indicate in Caietul itinerar.

1.1.4 Dupa maximum 80 km poate fi prevazut un punct de alimentare pentru care se va acorda 15 minute de neutralizare, daca nu a fost altfel stabilit prin Regulamentul Particular al cursei. Timpul maxim acordat trebuie sa fie mentionat zilnic in Regulamentul Particular.

1.1.5 Organizatorul unui Raliu Tot-Teren autorizat de FRM. trebuie sa precizeze in regulamentul particular ca derularea concursului va fi conforma prezentului regulament.

1.1.6 Inscrierea va fi conform Codului Sportiv.

1.1.7 Dupa fiecare zi de concurs, un repaos de minim 6 ore este obligatoriu. Directorul de concurs poate autoriza unui concurrent startul intr-o noua zi de concurs fara justificarea celor 6 ore de repaos, o singura data pe perioada de 7 zile, numai dupa avizul medicului concursului. In acest caz, concurrentul va trebui sa se prezinte cu 1 ora inainte de fata de ora teoretica la startul etapei.

1.1.8 Ora oficiala este cea definita in Regulamentul Particular al concursului. In raliurile care cuprind sectoare selective lungi si cu riscul de avansare lenta, fiecare concurent va avea in dotare un echipament de urmarire prin satelit pe langa echipamentul de securitate obligatoriu prevazut in RP. Dupa apusul

soarelui, daca sportivii continua sa ruleze in Sectorul Selectiv, o veghere permanenta trebuie sa fie asigurata de PC-ul concursului. **Organizatorul are obligatia de a avea 2 ambulante la etapa din campionat pe care o organizeaza si 2 medici.**

1.1.9 Un Raliu Tot-Teren poate contine una sau mai multe Etape de Campionat FRM .

Delimitarea acestora va fi reglementata prin Regulamentul Particular.

O Etapa FRM se poate desfasura pe parcursul unei sau a doua zile de concurs .

O Etapa de campionat FRM contine unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi reali fiind legate între ele cu Sectoare de Legatura ce vor fi si ele parcurse intr-un timp impus. Lungimea MINIMA a Sectoarelor Selective insumate pentru o Etapa de campionat FRM desfasurata pe 2 zile **este fixata la 150 km. /zi.**

Daca concursul se desfasoara mai mult de 2 zile min.150 km/zi.

1.2 CAIETUL ITINERAR (road-book-ul) SI NAVIGATIA.

Pentru fiecare etapa, toti concurentii vor primi un road-book si / sau harti care indica itinerarul si / sau punctele de trecere, ce trebuiesc urmate sub rezerva penalizarilor, putand ajunge pana la descalificare.

Daca pista este definita, ea trebuie sa fie trasata pe road-book cu o linie continua. Daca pista nu este definita, ea trebuie sa fie trasata pe road-book cu o linie punctata.

In primul road-book va trebui sa figureze lista completa a simbolurilor. Road-book-ul pentru fiecare etapa va cuprinde in primele sale pagini descrierea etapei.

Directorul de concurs trebuie sa fie in posesia itinerariului cuprinzand toate punctele GPS.

O echipa de deschidere va trebui sa valideze parcursul oficial descris in Caietul itinerar cu 10 zile inainte de cursa.

Modificarile la Caietul Itinerar trebuie sa fie semnate de Directorul de concurs , apoi afisate pe panoul oficial cel tarziu pana la deschiderea briefingului etapei urmatoare.

Aceste note, completand Caietul itinerar vor fi indicatii la directia de urmat si la eventualele pericole de pe traseu.

Trebuie tinut cont de o toleranta de o parte si de alta a pistei ideale, dar nu poate fi mai mare de 200m dreapta sau stanga pistei pe sectoarele Selective , poate fi marita distanta daca traseul este blocat prin bariere sau altele cu obligatia de a informa directorul de concurs sau comisari cursei aceste note nu sunt destinate de a defini cu precizie fiecare viraj sau pericol.

Daca concurentul depaseste cei 200m astfel parasind traseul din roadbook el este obligat sa intre pe traseu prin acelasi loc pe unde a parasit traseul dar nu mai departe de 200m de acel punct

Concurentii sint obligati sa detina asupra lor un aparat de urmarire prin satelit model Garmin si este obligat sa il pina la dispozitia comisarilor daca acestia doresc sa il verifice in cazul unei contestati sau dubi in privinta depasiri vitezei pe sectoarele cu restrictive de viteza

Concurentii au obligatia sa aiba un fir legat la baterie cu + si – care va fi adus pina la ghidonul motocicletei unde se va monta o baliza de urmarire care va fi asigurat de catre organizator, pe perioada competitiei, contra unei taxe de inchiriere si/sau garantii mentionate in Regulamentul Particular.

2. REGLEMENTARI

Un Raliu Tot-Teren se disputa în conformitate cu:

- Codul Sportiv al Federatiei Internationale de Motociclism (FIM)
- Codul Disciplinar si de Arbitraj
- Prezentul Regulament si a Anexelor sale aprobate de FRM pentru raliuri tot-teren
- Codul Medical si Antidopaj
- Regulamentul particular al Concursului.

- 2.1. Toate reclamatii asupra aplicarii sau toate cazurile neprevazute vor fi studiate de Juriul Concursului care este singurul factor de decizie.
- 2.2. Toate eventualele modificari sau dispozitii suplimentare vor fi anuntate prin aditive date, numerotate si semnate de Directorul de concurs . Aceste aditive fac parte integranta din regulamentul si vor fi afisate pe panoul oficial de afisaj al Raliului Tot-Teren. Ele vor fi comunicate în egala masura, echipajelor, si în timp util. La briefingurile dinaintea etapelor organizatorul va face un rezumat al etapei parcurse si va face o prezentare a etapei urmatoare. Prezenta la briefing este obligatorie. cei absenti vor fi penalizati conform precizarilor Regulamentului Particular.
- 2.3. Sanctiuni sau amenzi pot fi aplicate pentru orice abatere ce nu are un caracter sportiv (exemplu: întârziere de la verificari etc.).

3. OFICIALI DETINATORI AI UNEI LICENTE F.R.M.

Concursul este condus de oficiali detinatori ai unei licente F.R.M. F.I.M. sau **F.R.A.S.** valabile pentru disciplina si functia desemnata.

Urmatorii oficiali trebuie sa fie titulari ai unei licente de mai de sus.

Membrii Juriului,

- Directorul de concurs si adjunctul,
- Comisarul reponsabil cu mediul,
- Cronometrul sef

Iar urmatorii oficiali trebuie sa fie titulari ai unei licente F.R.M sau F.I.M..

- Presedintele Juriului,
- Comisarul sef tehnic

Toti oficialii si adjunctii lor sunt subordonati directorului de concurs, exceptand Juriul (presedintele si membrii acestuia). Oficialii sunt desemnati de Organizator sau de FRM.

Prezenta comisarilor tehnici si a adjunctilor este obligatorie la fiecare etapa si vor verifica din punct de vedere tehnic, conform Regulamentului Tehnic FRM, toate vehiculele admise inscrise in concurs, in cadrul verificarilor tehnice anterioare startului in concurs, in timpul desfasurarii concursului si la sosirea din fiecare etapa, in parcurile de service.

Drepturile financiare ale acestora (cheltuielile de transport de la domiciliu – locatia concursului – retur, pe anumite portiuni din traseu, cazarea, baremul de hrana si baremul de arbitraj) vor fi suportate de organizator.

3.1 Incompatibilitati pentru Oficiali

Daca un oficial ESTE CONCURENT LA COMPETITIA AUTO POATE INDEPLINI DOAR FUNCTIA DE COMISAR LA COMPETITIA MOTO in cadrul unui Raliu TotTeren.

Persoana care a intocmit/verificat traseul, nu poate puncta in cursa respectiva.

3.2 Directorul de Concurs

Este numit de catre Colegiul de Oficiali ai FRM si trebuie sa detina O LICENTA FRM SAU FRAS

Directorul de concurs este responsabil de aplicarea regulamentului pe perioada derularii concursului care va fi sub controlul unui Juriu alcatuit in conformitate cu Codul Sportiv.

Directorul de concurs este responsabil de conducerea si de buna desfasurare a concursului. El nu poate fi membru votant in Juriu. Sarcinile sale esentiale sunt urmatoarele :

- sa se asigure ca traseul concursului este in bune conditii, ca toti oficialii sunt prezenti si pot prelua functiile lor, ca serviciile de securitate, medicala si de control sunt gata de a intervenii.
- sa se asigure de identitatea concurentilor, de numerotarea corecta a motocicletelor si ca sportivii descalificati sau refuzati nu iau startul
- in cazuri urgente de securitate sau pentru orice alte cazuri de forta majora sa intarzie startul unei competitii pentru ameliorarea conditiilor de traseu, sa opreasca prematur o competitie sau sa anuleze o parte din traseu, ori tot concursul
- sa refuze unui concurent luarea startului in ordinea stabilita, din motive de securitate - pentru nerespectarea regulamentelor FRM. el poate propune sanctiuni Juriului - sa dea dispozitii de eliberare a traseului, a sectoarelor si sa atentioneze toate persoanele care refuza sa se conformeze dispozitiilor oficialului din post
- sa aduca la cunostinta Juriului toate deciziile luate si toate reclamatii adresate lui - sa adune toate rapoartele cronometrilor si ai celorlalti oficiali de executie astfel incat sa posede toate elementele necesare prezentarii raportului sau, Juriului si de a aproba rezultatele provizorii ale concursului .

3.3 Comisarul Responsabil cu Mediul

Comisarul responsabil cu mediul inconjurator, nominalizat de Organizator sau de FRM, este responsabil cu aspectele de mediu inconjurator si el trebuie in particular sa:

- a) se asigura de respectarea Codului FIM de mediu inconjurator
- b) aiba acces la toate informatiile despre manifestare si sa dea recomandari Presedintelui juriului, inainte, in timpul si dupa manifestare, cu privire la aspectele care pot avea consecinte nefaste asupra mediului inconjurator.
- c) sa asiste, fara drept de vot, la toate sedintele Juriului.

3.4 Alti Oficiali

Comisarii de traseu, comisarul tehnic, de parc, cronometrorii, etc sunt numiti dupa caz de FRM **SAU FRAS** Colegiul Central de Arbitrii sau de organizator. Numarul lor va fi stabilit de CTT si va fi comunicat organizatorului dupa primirea dosarului cu documentele de organizare.

Toti oficialii trebuie sa posede o licenta FRM **FIM sau FRAS** corespunzatoare functiei. Ca regula generala, toti oficialii, arbitrii si comisarii de traseu vor purta insemne specifice pentru a putea fi usor recunoscuti.

3.5 Juriul

Juriul este format din 3 persoane:

Presedintele, Directorul de circuit (numit de catre organizator) si alt membru care va fi numit de catre Presedinte, dintre delegatii cluburilor prezente, posesor a unei licente de OFICIAL FRM sau FRAS. Minim un membru al juriului trebuie sa detina licenta FRM, care este si Presedinte de juriu la moto.

Juriul exercita controlul suprem asupra concursului in raport cu aplicarea Codurilor FIM, Regulamentelor FRM si a Regulamentului Particular.

- Juriul este singurul organ disciplinar competent in rezolvarea tuturor reclamatiiilor survenit pe parcursul manifestarii
- Juriul pronunta sanctiunile potrivit dispozitiilor Codului Disciplinar si de Arbitraj.4
- Deciziile juriului sunt luate cu majoritate simpla in caz de ex aequo Presedintele juriului va avea decizia hotaratoare.
- Toate deciziile Juriului necesare derularii concursului precum si rezultatele, trebuie facute publice.

3.6 Presedintele juriului.

Presedintele juriului *este nominalizat de catre Comisia de Rally Raid*. El trebuie sa se asigure ca deciziile juriului sunt conforme cu reglementarile Codului Sportiv, prezentul Regulament si cu Regulamentul Particular al concursului.

El convoaca o sedinta de juriu la inceputul concursului, dupa aceasta sedinta juriul va aproba si / sau controla urmatoarele probleme:

- eventualele modificari ale RP dupa deschiderea inscrierilor si daca aceste modificari au fost aduse la cunostinta tuturor concurentilor si participantilor inscrisi.
- raportul Secretarului juriului, daca toti concurentii inscrisi sunt in posesia licentelor, de asemenea arbitrii si daca acestia au luat cunostinta de responsabilitatile ce le revin in concurs. - raportul Directorului de concurs in ceea ce priveste deciziile luate in vederea bunei desfasurari a concursului. - normele de securitate ale concursului.
- aprobarile autoritatilor locale privind derularea concursului si de acoperire din punct de vedere al asigurarii de raspundere civila a organizatorului.

La sfarsitul fiecarei zi de concurs, Presedintele convoaca o reuniune a juriului pentru a asculta raportul Directorului de concurs, a Secretarului juriului si a oficialilor acreditati. Presedintele trebuie sa semneze, cu Directorul de concurs, clasamentele oficiale ale concursului. El trebuie de asemenea sa semneze impreuna cu Secretarul juriului toate procesele verbale ale sedintelor.

El trebuie sa depuna la FRM si la Secretariatul executiv al FRM in termen de 48 de ore de la incheierea concursului urmatoarele documente:

- Raportul sau
- Toate detaliile ale tuturor reclamatiilor prezentate, insotite de taxele retinute.
- O copie a certificatului de asigurare de raspundere civila a organizatorului. - Rezultatele concursului.

4. REGULAMENTUL PARTICULAR

4.1 Conditii de publicare.

4.1.1. Regulamentul Particular trebuie sa fie in conformitate cu stipularile impuse de :

- Codul Sportiv si a anexelor sale;
- Prezentul Regulament;
- Toate celelalte regulamente sau interpretari publicate prin Buletinele Oficiale ale Organizatorului .

În Regulamentul Particular pe care organizatorul doreste sa-l impuna, trebuie sa mentioneze explicit toate dispozitiile si conditiile suplimentare, care trebuie sa fie conforme textelor regulamentului. Acesta va fi insotit de detalii referitoare la lungimea etapei, probelor speciale, plan orar etc. si transmis la FRM. cu **30 de zile inainte de startul in concurs. Aprobările trebuie să obținute pe cereri în scris de la toate Primăriile prin teritoriul carora se desfășoară probele speciale.**

Daca **dosarul depus nu are minim de acte obligatorii mentionate la Sarcini pentru organizator pct.6-18-19-20**) cu 30 zile inaintea concursului , comisia de TOT TEREN **va putea anula** acel concurs obligind organizatorul sa anute toate cluburile de aceasta hotarire si motivul anularii.

4.1.2. Regulamentul Particular trebuie sa specifice ora afisarii rezultatelor oficiale. În cazul întârzierii afisarii rezultatelor oficiale, noua ora de afisare trebuie sa fie publicata pe panoul oficial de afisaj. Data si ora primei reuniuni a Juriului trebuie în egala masura mentionat. **4.2 Modificari ale Regulamentului Particular – Buletine informative.**

4.2.1. Dispozitiile Regulamentului Particular nu pot fi modificate decât în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

4.2.2. Toate modificarile sau dispozitiile suplimentare vor fi anuntate prin buletine informative date si numerotate, care vor face parte integranta din Regulamentul Particular.

4.2.3. Aceste buletine oficiale vor fi afisate la Secretariat, PC-ul concursului si pe panourile de afisaj oficiale. Se vor comunica direct sportivilor care vor semna de luare la cunostinta.

4.2.4. Aceste buletine oficiale vor fi scrise pe hârtie A4 de culoare galbena. Numerotarea paginilor trebuie sa apara. **Se vor afisa obligatoriu permisul de organizare sau licenta de organizare a etapei respective si asigurarea**

4.3. Aplicarea si interpretarea regulamentului

4.3.1. Directorul de concurs trebuie sa informeze juriul de toate incidentele importante survenite la aplicarea prezentelor prescriptii sau a Regulamentului Particular al Concursului.

4.3.2. Toate reclamatii facute de un concurent, vor fi transmise juriului, de catre Directorul de concurs, pentru deliberare si luarea unei decizii. Reclamatia trebuie sa fie insotita de chitanta care demonstreaza plata acestei taxe.

4.3.3. De asemenea toate cazurile care nu sunt prevazute în regulament vor fi studiate de Juriu, singurii abilitati în luarea unei decizii.

5. TERMINOLOGIE

5.1. **Briefing:** Briefingul trebuie tinut de Directorul de concurs si Organizator sau de delegatul organizatorului, iar participarea concurentilor este obligatorie. Informatiile legate de securitate si de parcurs (modificari ale Road Book –ului) trebuie afisate pe panoul de afisaj oficial.

5.2. **Etapa(zi de concurs):** Fiecare parte a raliului tot-teren separat de o oprire de cel putin 6 ore. Controalele orare sunt obligatorii între sosirea din ultimul Sector Selectiv si intrarea în bivouac, si la plecarea din bivouac pâna la startul primului Sector Selectiv din ziua urmatoare.

5.3. Etapa / zona de navigatie :

a) Etapa / Zona a carui itinerar nu poate fi definit foarte precis si care se va parcurge cu sau fara carnet itinerar (complet sau partial), cu/sau fara harta.

b) Daca este disponibil un Caiet itinerar, punctele de trecere care sunt reperabile în mod precis vor fi indicate din punct de vedere geografic (latitudine si longitudine), sau cartografic (puncte GPS) sau reprezentative (kilometri si desene) pe caietul itinerar si/sau pe harta si mentionate ca atare. - Într-o etapa, o zona de navigatie va fi identificabila pe Caietul itinerar (intrarea si iesirea)

5.4. **Sector de legatura:** Tronson din traseu, cu timp impus, cuprins între doua controale orare succesive.

5.5. **Sector Selectiv:** Proba de viteza cu timpi reali. Sectoarele Selective se pot desfasura pe un parcurs rezervat în mod special concurentilor. Aceasta dispozitie trebuie sa fie indicata în regulamentul particular al Raliului Tot-Teren.

Starturile Sectoarelor Selective sunt fie precedate, fie împreuna cu un Control orar si urmate de un Control orar dupa Sosire. (Raportul dintre Sectoarele de Legatura si Sectoarele Selective este de maxim 40% pentru Sectoare de Legatura, din total parcurs, cu exceptia etapelor Maraton.)

Lungimea totala a probelor speciale la o competitie trebuie sa fie minim 60% din lungimea totala a cursei.

5.6. **Team manager:** Reprezentant declarat si agreat de o echipa, care înscrie cel putin doua motociclete, cu o licenta de concurent eliberata în numele acestei echipe. Acesta trebuie sa informeze in scris Organizatorul, ca are aceasta calitate.

5.7. Timpi impusi:

a) Fiecare sector de legatura se va disputa într-un timp impus pe care îl vor respecta toti concurentii.

b) Orice depasire a acestui timp impus antreneaza o penalizare în minute în sectorul de legatura.

5.8. **Timpi estimati:** Timp estimat de organizator pentru parcurgerea unui Sector selectiv.

- 5.9. **Timpi maxim autorizati:** Timp superior timpului impus afectat fiecarui Sector de legatura si timp maximum acordat fiecarui Sector selectiv, care, în caz de depasire, antreneaza aplicarea unei penalitati putand merge de la penalitatea forfetara, pâna la excluderea din concurs. În acel moment postul de control este considerat <INCHIS> pentru concurentul respectiv.
- 5.10. **Timpi reali:** Timpi reali efectuati prin parcurgerea unui Sector selectiv.
- 5.11. **Regrupare:**
- Oprire prevazuta de organizator pentru a permite, pe de o parte revenirea la orarul teoretic si pe de alta parte, de a regrupa echipajele ramase în concurs. Timpul de oprire poate sa difere pentru sportivi.
 - Noul start se va da în functie ordinea de sosire a concurentilor în Controlul orar de intrare în regrupare. Ecartul la start, pentru primii 10 concurenti sositi va fi de 2 minute, ceilalti participanti (unul cate unul sau doi cate doi)din minut in minut sau din 30 de secunde in 30 de secunde.
- 5.12. **Neutralizare:** Timp în care echipajele sunt oprite de Directorul de concurs.
- 5.13. **Parc închis:** Zona în care nu este permisa nici o reparatie sau interventie, decât în cazurile prevazute în mod expres în Regulamentul Particular al concursului.
- Vehiculele sunt în regim de Parc închis de la intrarea acestora într-un parc de Start, de Regrupare sau la finalul Etapei pâna la plecarea din acesta.
 - Din momentul intrarii acestora într-o zona de control
 - Din momentul sosirii acestora la terminarea Etapei si pâna la expirarea perioadei de reclamatii si a festivitatii de premiere.
- 5.14. **Aditiv:** Buletin oficial, facând parte integranta din regulamentul particular al Raliului Tot-Teren, si destinata modificarii, precizarii sau completarii regulamentului. Aditivele sunt numerotate, datate si semnate de: - organizator, pâna în ziua verficarilor si vizate de FRM. - de Colegiul Comisarilor Sportivi pe toata durata Raliului Tot-Teren. Echipajele trebuie sa confirme primirea acestora, semnând de primire.
- Toate aditivele trebuiesc afisate la postul de control si pe panoul oficial de afisaj.
- 5.15. **Nota informativa:** Informatii comunicate de catre organizator si /sau conducerea cursei, concurentilor, care dupa lecturare vor semna de luare la cunostinta.
- 5.16. **Carnet de bord:** Carnet destinat obtinerii în ordine cronologica a vizelor diferitelor controale prevazute pe itinerar.
- 5.17. **Bivuac:** (Raliu Tot-Teren si Raliu Tot-Teren Marathon)
- Spatiu situat între controalele orare de sosire si de plecare pentru o etapa în care toti concurentii se regrupeaza, spatiu care este localizat în road-book cu asistenta libera între concurentii care mai sunt în concurs, la care se poate adauga asistenta autorizata în Regulamentul particular.
 - Zona pentru bivuac va fi delimitata printr-un cerc fictiv de aprox. 500 metri, în centrul caruia va fi instalata structura organizatorului (Daca acest bivuac este organizat într – un spatiu deschis ,teren viran. Acest bivuac se poate organiza si in parcarile hotelurilor sau a altor locatii unde fuctioneaza PC –ul concursului) si unde vor fi instalate obligatoriu:
 - un panou de afisaj oficial;
 - cutie pentru carnetele de bord care va functiona dupa ora de închidere a Controlului orar de la sosirea din Etapa.
 - Organizatorul poate prevedea bivuacuri cu asistenta reglementata al carei modalitati vor fi indicate în Regulamentul particular al concursului.

5.18. **Penalizare forfetara:**

Penalitate creata pentru a înlocui o anumita sanctiune, ce duce la scoaterea din concurs sau excludere pentru nerespectarea cu siguranta a clauzelor Regulamentului dintr-un raliu. Ea permite concurentilor

penalizati continuarea raliului în conditii de competitie normala, dar întotdeauna sever sanctionati. Penalizarea forfetara se exprima în timp, ce se adauga penalizarilor acumulate deja de concurenti, prevazut în Regulamentul Particular. Penalizarea forfetara este stabilita de catre organizator si poate fi de o valoare diferita pentru fiecare Sector Selectiv, Sector de legatura, Control de trecere, calculata în functie de profilul si dificultatea fiecareia dintre ele. Timpul total efectuat de concurentul caruia i s-a aplicat penalizarea forfetara, pentru fiecare etapa, se va calcula adunand la timpul maxim autorizat pentru Sectoarele Selective sau Sectoarele de legatura ne efectuate, penalizarile forfetare ale zilei pentru acestea, plus penalizarile aferente Controalelor de Trecere ratate.

Se admit forfetari in desfasurarea curselor. Acestea vor fi stabilite de fiecare organizator in parte in continutul regulamentelor particulare ale curselor, pentru fiecare sector selectiv, sector de legatura si post de control ratat.

În cazul unei etape cu un parcurs în bucle (Startul si Sosirea fiind aceleasi sau foarte apropiate unul de altul) sau cu un parcurs în linie, dar cu un Start si o Sosire legate de un drum principal si/sau drumuri asfaltate, o penalizarea forfetara de 15 ore va fi aplicata concurentilor care nu au parcurs in totalitate etapa.

5.19. Concurent: Entitate fizica sau legal constituita pentru persoane fizice sau morale având înscrise motocicletele.

5.20. Durata unui concurs : Orice concurs începe cu verificarile administrative si/sau tehnice si se termina cu expirarea unuia din urmatoarele puncte, mai târziu : - perioadei de reclamatii sau de apel sau sfârșitul auditiei ; - sfârșitul verificarilor administrative / tehnice de dupa concurs în conformitate cu Codul Sportiv ; - sfârșitul decernarii premiilor.

5.21. Super Speciala :

a) O singura Super Speciala ,poate fi organizata, destinata determinarii ordinei de start pentru

continuarea concursului se va derula sub forma unui Sector Selectiv al carui lungime minima va fi de 2 km si 10 km maxim.Regulamentul particular al concursului va preciza daca o recunoastere a Super Specialei este autorizata.

b) Ea conteaza pentru clasamentul concursului, de asemenea putându-se aplica eventualele penalitati rutiere.Aceste penalitati vor fi contabilizate în clasamentul general al Etapei nr.1.

5.22. Caietul Itinerar (road-book-ul):

a) Toti sportivii vor primii un Caiet Itinerar, format FIM,de talie A5, continând maxim 5 rubrici orizontale de kilometrii,desene si informatii, cuprinzând note caracteristice si/sau harti indicând itinerarul si/sau punctele de trecere care trebuie urmate sub rezerva unei penalitati putând merge pâna la scoaterea din concurs.

b) Pentru fiecare localitate traversata de concurenti, intrarea si iesirea trebuie sa fie mentionat in caietul itinerar.

6. VEHICULE ADMISE

Competitiile sunt deschise tuturor motocicletelor enduro **si dual-sport**, atv-urilor si quad-urilor care sunt omologate pt circulatia pe drumurile publice si care detin un certificat de înmatriculare in circulatie **Vehiculele admise** vor corespunde normelor de securitate impuse de Conventia Internationala asupra circulatiei rutiere si,de asemenea, vor corespunde normelor de securitate impuse de reglementarile FRM. Motocicletele vor fi repartizate dupa cum urmeaza:

• Categoria 1 : Motociclete enduro si dual-sport

= cilindrul pana la 450 cc,motor mono sau bicilidru

= cilindrul de la la 450 cc pana la 700 cc ,motor mono sau bicilidru

• **Categoria 2 : QUAD/ATV de competitie 4x4 (art. 01.88 reglements TechniquesEnduro)**

- = cilindrul pana la 500 cc, motor 4 timpi
- = cilindrul peste 500 cc, motor 4 timpi

• **: QUAD de competitie 4x2 (art. 01.88 reglements TechniquesEnduro)**

- = cilindrul pana la 500 cc, motor 4 timpi
- = cilindrul peste 500 cc, motor 4 timpi

Pana la inceperea verificarilor, sportivul poate liber sa-si inlocuiasca motocicleta inregistrata.

Vehiculele admise din categoriile de mai sus trebuie sa fie obligatoriu dotate cu derulator de road book si trip master.

• **Categoria : HOBBY cu clasament separat pentru categoria I si categoria 2.**

- = vehiculele motocvadriciclu tip Buggy-moto, cu clase de pana la 500 cmc si peste 501 cmc.
- = amatori cu motociclete neechipate cu aparatura specifica pt raliuri tot-teren (derulator de road book, tripmaster) si care vor parcurge total sau partial probele speciale in regim de regularitate, in functie de specificatiile Regulamentului particular.

Motocicletele cu 3 roti sunt interzise.

7. CONCURENTI

7.1. Concurentii obligatoriu trebuie sa fie titularii unei licente FRM valabile pentru anul in curs (conform art.70.2.1 din Codul Sportiv si a art.09.1 din Codul Medical) sa aiba minimum 18 ani si sa fie posesorii permisului de conducere corespunzator tipului de motocicleta utilizat si autorizat de FRM pentru participarea la competitii.

7.2. Toate manevrele incorecte si frauduloase efectuate de un concurent sau alergator, vor fi judecate de juriu care va anunta eventualele penalizari, putand merge pana la excludere din concurs, in conformitate cu Codul Disciplinar si de Arbitraj si Regulamentul FRM.

7.3. Sportivii care doresc sa concureze cu o motocicleta Super Production trebuie sa posede o Superlicenta conform art.09.21 al Codului Medical. Superlicenta va fi eliberata de FRM tinand cont de criteriile specifice de aptitudine ale sportivilor.

7.4. Fiecare participant degreveaza FRM-ul, Organizatorii si oficialii, de asemenea pe reprezentantii lor, auxiliari, angajati de responsabilitatea pentru toate pagubele, ranirile produse tertelor persoane. Acestea cazand in responsabilitatea lor.

8. Însarcinatii cu relatiile cu echipajele.

Cei desemnati pentru a tine legatura cu echipajele trebuie sa fie usor recunoscuti de toti cei interesati printr-un marcaj distinctiv. Ei trebuie sa fie prezenti la:

- Verificarile administrative si tehnice; • La startul si sosirea din etape;
- La regrupari.

Misiunea acestora consta din:

- a informa echipajele si de a detine in permanenta un rol de consilier;
- a raspunde precis tuturor întrebărilor puse;
- a da toate informatiile sau toate detaliile suplimentare regulamentului si derularii raliului tot-teren;

R

- a evita transmiterea catre Juriu a diverselor probleme si cereri ce si-ar putea gasi rezolvarea în urma unor explicatii precise,cu conditia sa nu fie vorba despre o reclamatie (ex: furnizarea de precizari asupra timpilor contestati).

Aceasta functie poate fi detinuta si de un Director de Concurs adjunct.

9. ÎNSCRIERI

9.1. Toate persoanele care doresc sa participe la concurs trebuie sa se adreseze secretariatului Raliului Tot-Teren printr-o cerere de înscriere, însoțita de suma ce reprezinta dreptul de înscriere.Taxa de participare trebuie precizata in RP. Aceasta cerere va contine, minimum, urmatoarele date:

- numele, prenumele, nationalitatea, adresa, numarul de licenta(concurent si /sau pilot),nr.permisului de conducere .
- caracteristicile motocicletei .

Cluburile au obligatia de a anunta organizatorul cu 30 de zile inaintea concursului concurenti care vor participa prin completarea fisei de înscriere si achitarea 30% din taxa in contul indicat de organizator si cei care nu sau inscris cu 30 zile inainte vor fi obligati sa plateasca taxa 200% la data înscrieri .Daca concursul nu are loc organizatorul are obligatia sa restituie sumele platite catre concurenti minus comisioanele bancare, daca acesta nu returneaza sumele urmatoarea competitie organizata in acelasi an sau anul urmator nu va mai primi licenta de organizare

La oricare etapa se admite participarea unuia sau mai multor sportivi straini, in urmatoarele conditii: - sa fie posesorul unei licente F.I.M. sau a federatiei lor nationale - sa posede o asigurare de accidente sportive valabila pe teritoriul Romaniei - se conformeaza Regulamentului Particular - nu puncteaza in C.N.R..T.T.

9.2. Datorita faptului ca a semnat cererea de înscriere, concurentul ca si toti alergatorii se supun jurisdicției sportive recunoscute de Codul Sportiv International ca si dispozitiilor prezentului Regulament si a RP. Cererii de înscriere nu i se va aduce nici o modificare decât în cazurile prevazute de Regulamentul Particular.

9.3. Cererea de înscriere nu va fi acceptata decât daca va fi însoțita de taxa de înscriere, taxa care va fi majorata cu 100% pentru concurentii care nu accepta publicitatea facultativa a organizatorilor.

9.4. Daca o motocicletă nu corespunde la verificarea tehnica pentru grupa la care a fost inscrisa,la propunerea Comisarilor Tehnici,juriul poate muta acea motocicletă într-o alta categorie aplicand si o penalizare pecuniara pe vazuta in RP..

9.5. Taxa de înscriere si conditiile de plata se stabilesc prin Regulament Particular.

Taxe de participare vor fi în functie de anvergura si dificultatea concursului, **care nu pot depasi 150 de euro pe zi /cursa.**

.Aceasta taxa va fi rambursata în întregime:

- a. - candidatilor a caror înscriere a fost refuzata;
- b. - în cazul în care raliul a fost anulat.

9.6. Organizatorii vor rambursa, retinând o cota de 20% , taxele de înscriere a concurentilor care din forta majora nu sau putut prezenta la startul raliului (adica înainte de încheierea verificarilor administrative) cu obligatia înștiintarii organizatorilor printr-o scrisoare recomandata. Rambursarea se face cel târziu la o luna de la sfârșitul raliului.

9.7. Când în derularea unui raliu este prevazut un transfer (aerian, maritim, feroviar etc.), acesta face parte integranta din raliu si trebuie introdus în suma totala a taxei de înscriere.

10. IDENTIFICARE

10.1. Comitetul de organizare va furniza fiecarui echipaj 3 (trei) placi cu numarul de concurs si 2 (doua) veste 25 x 25 cm purtand numerele de concurs.

R

10.2. Placile cu numarul de concurs trebuie aplicate vizibil in fata si pe partile laterale spate ale motocicletei pe toata durata raliului. În nici un caz nu trebuie sa acopere, chiar si partial numerele de înmatriculare ale motocicletei..

10. 3. În orice moment al raliului, absenta sau pozitia incorecta a unui panou sau a unei placi, va conduce la o penalizare pecuniara de 10 % din taxa de participare, conform prevederilor RP. Inainte de startul in fiecare etapa, absenta sau pozitionarea necorespunzatoare a cel puțin doua placi sau a vestei cu numarul de concurs va duce la o penalizare pecuniara de 20 % din taxa de participare conform prevederilor RP.

10.4. Insemnele de identificare vor fi aplicate in momentul verificarilor tehnice care preced startul. Comisarilor tehnici putand verifica in orice moment prezenta acestora.

Se vor marca:

- partea de jos a motorului (carterul motor - cutia) - o cutie de viteza atasat unui motor de schimb .
- cadrul nu trebuie nici schimbat nici reamplasat in timpul concursului. El poate fi in totdeauna demontat pentru revizie si reparatie.

Absenta sau falsificarea unui semn de identificare duce la descalificarea alergatorului.

10.5. Fiecare concurent va purta obligatoriu, pe toata perioada competitiei, un semn distinctiv (de exemplu : ecuson, bratara, insigna etc.), eliberat de catre organizator, pentru identificare. Numarul apelului de urgenta si numele persoanei trebuie sa fie înscrise pe bratara. Absenta acesteia se va penaliza cu 10 % din taxa de participare.

10.6. In fiecare seara, organizatorul trebuie sa fie in masura de a furniza placi cu numerele de concurs si veste noi, concurentilor care au solicitat acest lucru Oficialului responsabil cu sportivii. Condițiile de acordare a acestora vor fi mentionate in RP.

11. ORDINEA DE START

11.1. O Super Speciala se va putea derula sub forma unui Sector Selectiv. Timpii acestei Super Speciale pot conta pentru clasamentul raliului. Ordinea si procedurile de start al acestei Super Speciale sunt lasate la initiativa Organizatorului dar acest lucru trebuie sa se specifice in Regulamentul Particular.

11.2. Startul în prima Etapa se va face în ordinea clasamentului Super Specialei, daca aceasta are loc, daca aceasta nu a avut loc, atunci in ordinea crescatoare sau descrescatoare a numerelor de concurs. Primii 10 alergatori vor pleca din 2 în 2 minute, ceilalti participanti (unul cate unul sau doi cate doi) din minut in minut sau din 30 de secunde in 30 de secunde. Aceasta procedura este valabila si pentru etapele urmatoare.

11.3. Un singur start colectiv este permis într - un concurs, procedurile de start pentru celelalte etape sunt identice cu cele mentionate mai sus. Ordinea de start se va da în ordinea ultimului clasament a Sectoarelor Selective ale etapei precedente sau a cumulului Sectoarelor Speciale a etapelor precedente daca mai mult de o etapa au fost terminate. **Primii 3 concurenti al acestui clasament pot decide ordinea lor de start.** Preferintele lor trebuie date în scris Directorului de concurs pana la ora 18:00. In cazul alegerilor identice de catre mai multi alergatori pentru ordinea de start prioritatea o va avea alergatorul cel mai bine clasat. Alergatorul mai puțin bine clasat se va plasa imediat dupa.

11. 4. Ordinea de start al ultimei etape va fi la discretia Organizatorului. Procedurile pentru ordinea de start al primei si ultimei etape trebuie mentionate in Regulamentul Particular.

11.5. In etapele cu mai multe Sectoare Selective sau cu regrupari ordinea de start va fi cea de sosire in Controlul orar. Primii 10 alergatori vor pleca din 2 în 2 minute, ceilalti participanti (unul cate unul sau doi cate doi) din minut in minut sau din 30 de secunde in 30 de secunde.

11.6. In caz de probleme de securitate Directorul de concurs poate modifica ordinea de start.

11.7. Directorul de concurs care redacteaza ordinea de start,trebuie sa tina cont de eventualele penalitati exprimate în timp si atribuite concurentilor în timpul ultimului Sector Selectiv si care se adauga la timpii Sectoarelor Selective în cauza, pentru redactarea ordinei de start.Aceasta procedura este aplicabila cu conditia ca penalitatile sa fie marcate în carnetul de pontaj a concurentului si sau constatate prin alte mijloace de conducerea concursului.În caz de ex aequo se face în ordinea numarului de concurs.

11.8.Intârzierea la startul Super Specialei sau a unei Etape este penalizata cu 1 minut pentru 1 minut întârziere.La o întârziere de peste 30 de minute, startul este refuzat si concurentul va fi descalificat.

11. 9.În cazul pontajului în avans efectuat de un echipaj la Controlul Orar ,acesta va fi penalizat cu 1 minut pentru fiecare minut anterior timpului stabilit .

11.10. Daca Comisarul Tehnic al Raliului constata ca o motocicletă este într-o stare incompatibila cu o utilizare normala,el trebuie sa informeze pe Directorul de concurs care poate dispune oprirea acesteia. In acest caz minutele necesare pentru interventie se vor considera ca minute de intarziere pe un Sector de legatura. Dupa terminarea interventiei se va da concurentului o alta ora de start cu conditia ca intarzierea acestuia sa fie inferioara a 30 min.

11.11. Exceptând cazurile prevazute de Regulamentul particular al concursului cu participare auto - moto, primul autoturism va lua startul dupa ultimul motociclism la un interval de minimum 30 minute.

12. CIRCULATIA - VITEZA

12.1 In zonele agricole,forestiere sau sensibile din punct de vedere pentru mediu si securitate,este obligatorie respectarea cu strictete a itinerariului conform Caietului itinerar. Este strict interzis taierea virajelor la traversarea campilor,padurilor,livezilor si mlastinilor. Aceasta regula trebuie strict respectata si in cazul Sectoarelor Selective cu o lungime sub 20 km.In acest caz acesta va trebui marcata(securizata) daca este cazul. In cazul nerespectarii acestor impuneri penalizarile sunt:

- a) prima infractiune: se penalizeaza in timpi, 15 min.
- b) a doua penalizare: descalificare.

12.2 Se interzice sub incidenta descalificarii din concurs :

– remorcarea si impingerea motocicletei de alte vehicule,,transportul motocicletelor pe Sectoarele Selective ; cu exceptia in care vehicolul care tracteaza este in scris in concurs - blocarea intentionata a trecerii motocicletelor sau împiedicarea depasirii.

12.3 Transportul sau remorcarea motocicletelor pe un Sector de legatura atrage o penalizare de 3 ore, in afara cazurilor permise de RP sau de Juriu in cazurile exceptionale.

12.4 Pe toata durata concursului, concurentii se vor conforma strict prescriptiilor Codului Rutier a tarii pe teritoriul careia se desfasoara concursul.

Sportivii care nu vor respecta Codul Rutier al tarilor pe teritoriul carora se desfasoara concursul vor fi sanctionati dupa cum urmeaza :

- prima infractiune : o penalizare in timp de 30 minute.
- a doua infractiune : o penalizare in timp de 60 minute.
- a treia infractiune : descalificare din concurs.

Agentii, functionarii sau oficialii care constata o infractiune la regulile de circulatie comise de un concurent aflat în concurs pe etapele de legatura, trebuie sa consemneze acest lucru in aceasi maniera ca pentru oricare participant la trafic. În cazul în care ei decid neoprirea concurentului în cauza, pot cere aplicarea penalizarilor prevazute, sub rezerva ca:

- notificarea infractiunii trebuie sa parvina organizatorului printr-o nota scrisa si oficiala, înainte a afisarii clasamentului etapei pe durata careia s-a comis infractiunea;
- procesul-verbal trebuie sa fie suficient de amanuntit pentru a putea identifica concurentul în cauza, locul si ora exacta a producerii infractiunii;

R

– faptele reprobate nu trebuie să lase loc diverselor interpretări.

12.5 Intrarea și ieșirea dintr-o localitate, sau toate celelalte locuri care necesită o reducere a vitezei pe Sectorul Selectiv trebuie să fie menționate în road-book. Controlul vitezei se poate efectua prin diferite metode (cronometrarea sectorului respectiv, aparate de măsurare a vitezei, GPS). Viteza luată în calcul va fi viteza maximă autorizată de Regulamentul Particular

O zonă de decelerare de 90 m va trebui prevăzută după punctul de intrare în zonă.

Absența panourilor indicatoare de viteză nu vor face obiectul nici unei reclamații.

Depășirile sunt autorizate, cu condiția de a nu se depăși viteza maximă autorizată în această zonă.

Toți concurenții care nu se conformează acestor prescripții vor fi penalizați după cum este stipulat în Regulamentul Particular

Penalitățile se vor cumula :

- în aceeași zonă
- pe aceeași etapă - pe ansamblul raliului.

Controalele vor fi ordonate de Directorul de concurs sau de Juri și executate de un tehnician în prezența unui oficial.

Transportul unui concurent în elicopter sau în orice vehicul al organizatorului pe toată etapa sau parțial, duce la descalificarea concurentului.

13 ASISTENȚA TEHNICĂ ȘI ALIMENTĂRILE

Exceptând Sectoarele Selective sau indicațiile Regulamentului Particular, pe toată durata concursului, reparațiile și alimentările sunt autorizate în orice moment.

În cazul asistenței tehnice pe un Sector Selectiv, zona autorizată va trebui să fie :

- considerată ca o zonă cu viteză reglementată și va fi precedată de un control de trecere ;
- clar definită, semnalată pe teren cu panouri de « zonă de asistență » în Caietul Itinerar

de concurs și Caietul Itinerar de asistență, astfel încât toți participanții să fie informați. Minim un judecător de fapt va trebui să fie prezent, pentru supravegherea și conformitatea acțiunilor întreprinse. Toate asistentele aeriene sau din partea unui vehicul care nu este înscris în concurs sunt interzise între STARTUL și SOSIREA dintr-o etapă, sub rezerva excluderii imediate din concurs. Viteza maximă în parcul de asistență este de **15** km/h. Pentru siguranța spectatorilor, Organizatorul va amenaja un culoar pentru vehicule și un altul pentru spectatori.

Este autorizată alimentarea numai în locurile prevăzute de Organizator și care sunt menționate în Caietul itinerar. Ele pot fi efectuate pe Sectoare selective și de legătură. Timpul maxim de neutralizare este de 15 min pentru alimentarea pe Sectorul Selectiv.

Organizatorul trebuie să oprească toate motocicletele. Parcul de alimentare nu este un Parc închis. În această zonă, este interzisă orice altă activitate decât cea legată direct de alimentare. În toate zonele de alimentare, limita maximă a vitezei este de **15** km/h. În aceste spații, mecanicilor li se recomandă să poarte echipament ignifug. Responsabilitatea alimentării revine concurentului. Pe toată durata alimentării, motoarele motocicletelor trebuie să fie oprite. În caz de defectiune, motocicletă poate fi mutată în afara zonei de alimentare fără a primi penalizări.

Utilizarea aparatelor radio emisie-recepție, a receptorilor HF, VHF, CB sau a radio telefoanelor pot fi reglementate. Interzicerea sau limitarea acestora trebuie specificată în Regulamentul Particular.

14. ASIGURARI

Taxa de participare cuprinde prima de asigurare pentru răspunderea civilă a concurenților față de terțe persoane. Asigurarea intră în vigoare odată începerea Verificarilor Administrative și tehnice ale concursului, și se pierde valabilitatea cu expirarea uneia dintre următoarele perioade :

R

- Perioada de contestatii, apel, sau încheierea auditiilor
- Terminarea Verificarilor Administrative si tehnice de dupa concurs - în momentul abandonului sau a excluderii din concurs
- sfârșitul decernarii premiilor.

Valoarea despagubirii trebuie sa fie mentionata în Regulamentul Particular al concursului. Numele, adresa si datele de contact ale Agentiei de Asigurari, cuprinzând asigurarea obligatorie de repatriere sanitara, de asemenea, numarul de contract, trebuie sa figureze în Regulamentul Particular al concursului.

15. PUBLICITATE SI IDENTIFICARE

15.1 Se permite concurentilor sa aplice liber orice publicitate pe motocicletele lor, respectând urmatoarele:

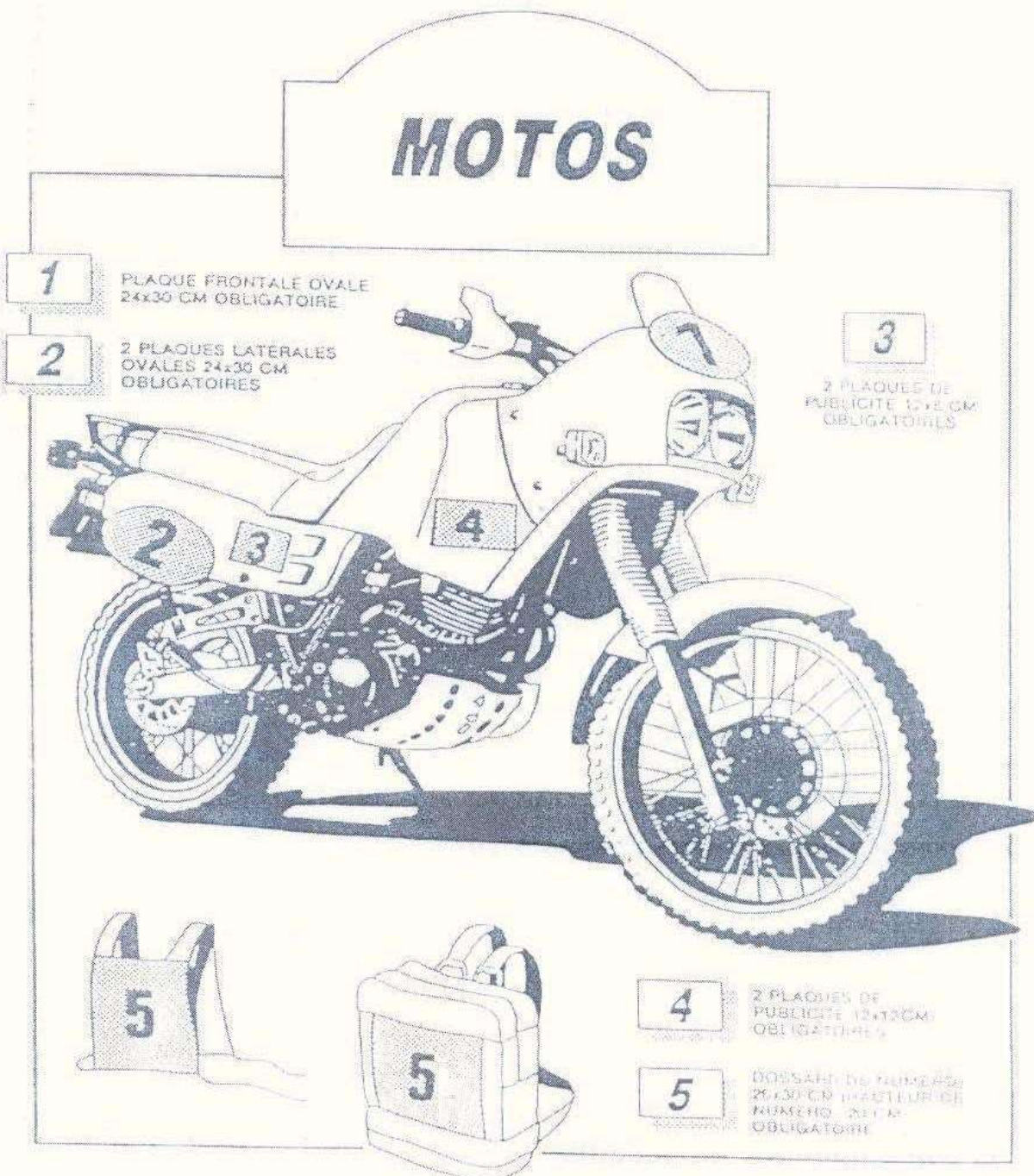
- a) sa fie autorizate de regulamentele FRM si de legislatie.
- b) sa nu contravina bunelor moravuri si obiceiuri;
- c) sa nu afecteze spatiile rezervate publicitatii obligatorii (placa de raliu, numere de concurs);

15.2 Spatiile rezervate Organizatorilor pentru publicitate colectiva obligatorie necumparabile sunt cele mentionate in anexa de mai jos .

15.3 Concurentii vor asigura o buna aplicare a publicitatii pe toata durata Raliului tot Teren. Absenta sau pozitionarea incorecta a publicitatii obligatorii sau facultative va atrage o penalizare de 10% din valoarea taxei de participare, pentru prima abatere si respectiv 20 %, în caz de recidiva. In fiecare seara, organizatorul va trebui sa fie in masura sa furnizeze placi si veste noi concurentilor la cererea oficialului responsabil cu concurentii.

15.4 Daca un organizator doreste sa impuna o publicitate, atunci va preciza care va fi aceasta în Regulamentul Particular al concursului.

15.5 O publicitate facultativa poate face obiectul unei majorari de 100% a taxei de participare pentru un concurent care o refuza.



16. CARNETUL DE BORD

Carnet de bord: Carnet destinat înscrierii în ordine cronologica a vizelor diferitelor controale prevazute pe itinerar.

16.1 La startul unui raliu, concurentii vor primi un carnet de bord pe care vor figura timpii impusi si timpii maximi autorizati pentru parcurgerea fiecarui Sector de Legatura si Sector Selectiv. Acest carnet de bord va fi depus la Controlul orar de la sosirea din fiecare Etapa si va putea fi înlocuit printr-un nou carnet de bord la startul Etapei urmatoare. Concurentul este singurul raspunzator pentru carnetul sau de bord.

- 16.2 Orice rectificare sau modificare facuta pe carnetul de bord care nu a avut aprobarea scrisa a unui oficial, va conduce la penalizare cu excluderea din concurs.
- 16.3 Prezentarea carnetului de bord la controale diferite ca si exactitatea notarilor sunt sub întreaga responsabilitate a concurentului. Doar oficialii sunt autorizati sa înscrie ora pe carnetul de bord, manual sau prin intermediul unui aparat de imprimare.
- 16.4 Concurentii sunt obligati, sub rezerva unei penalizari putând merge pâna la excluderea din concurs sa faca controlul trecerii lor la toate punctele mentionate pe carnet si în ordinea lor de enumerare. Absenta unei vize sau neînținarea carnetului de bord la un punct oarecare de control va conduce la o penalizare forfetara de minim 1 ora sau va merge pâna la excluderea din concurs conform indicatiilor din RP. Aceste penalizari forfetare putand varia de la o etapa la alta..
- 16.5 Pierderea carnetului de bord atrage o penalizare în timp de 5 minute.
- 16.6 Concurentul care prezinta carnetul de control spre vizare la un post de control fara a avea si motocicleta va fi descalificat din concurs.

17. ZONE DE CONTROL

Toate controalele, dupa cum urmeaza: Controalele Orare, Startul si Sosirea din Sectoarele Selective, Controalele de Trecere si Controale de Directii (insectii, rascruce etc.) vor fi semnalate cu ajutorul unor panouri standardizate, astfel :

17.1 Începerea zonei de control este marcata cu un panou de avertizare pe fond galben. La o distanta de aproximativ de 100 m, amplasarea postului de control e marcata de un panou pe fond rosu. Terminarea zonei de control, la aproximativ 100 m, este marcata cu un panou pe fond bej cu 3 (trei) bare negre, transversale. Panourile vor fi puse întotdeauna pe partea dreapta în directia de mers. Latimea maxima a zonei nu va depasi 15m . Este recomandat delimitarea intrarii si iesirii din zona cu panouri duble oficiale.

17.2 Toate zonele de control, spatiul cuprins între primul panou de culoare galbena si ultimul panou de culoare bej, sunt sub regim de parc inchis. Durata opririi nu trebuie sa fie mai mare decat este necesar pentru operatiunile de control.

17.3 Ora oficiala este definita în Regulamentul Particular al concursului. Ora ideala de pontaj, ramâne în responsabilitatea concurentilor care pot consulta ceasul oficial plasat pe masa de control.

17.4 Concurentii sunt obligati, sub incidenta unei penalizari ce poate merge pâna la excluderea din concurs, sa urmeze instructiunile sefului postului de control.

17.5 O motocicleta trebuie sa se deplaseze cu forte proprii, cu motorul în mers ; nu este admisa deplasarea acestuia cu ajutorul demarorului. În caz contrar, remorcarea si/sau împingerea de catre un alt concurent aflat în concurs sunt autorizate . În zonele de control aceste actiuni atrag urmatoarele penalizari :

- a) Zona de start în Etapa si/ sau zona de start în Sectorul Selectiv : start refuzat.
- b) Zona de Control de Trecere. 5 minute.
- c) Zona de Control Orar, SOSIRE Sector Selectiv, STOP : 15 minute în Raliuri Tot Teren .

În zonele de control, o data infractiunea constatata, vehiculul va putea fi scos în afara zonei de control cu ajutor tert.

18. CONTROALE ORARE

18.1. Posturile de control orar vor începe sa functioneze cu 1 ora înainte de ora ideala de trecere a primului concurent, daca Directorul de Concurs nu decide altfel.

Posturile de control orar vor înceta sa functioneze dupa 1 ora dupa ora ideala a ultimului concurent tinand cont de urmatoarele :

- de ora lui de start
- de timpul impus

- de termenul de descalificare din concurs
 - de timpul maxim autorizat
- 18.2 La Controalele Orare, oficialii din post vor indica pe carnetul de bord ora de prezentare care corespunde momentului exact în care concurentul prezinta carnetul de bord, oficialului. Pontarea carnetului de bord nu se va face decât daca motocicleta si concurentul, se gasesc în imediata apropiere a mesei de control.
- 18.3 Daca un concurent nu poate prezenta motocicleta sa in stare de functiune la un control orar, va fi penalizat cu 1 min pentru fiecare minut intarziere.
- 18.4 Procedura de pontaj începe în momentul în care motocicleta trece de panoul de intrare în zona de Control Orar.
- 18.5 Intre panoul de intrare în zona si postul de control se interzice concurentului sa opreasca sau sa adopte o alura anormal de lenta.
- 18.6 Ora ideala de pontaj este aceea obtinuta prin adunarea timpului impus acordat parcurgerii Sectorului de Legatura la ora de sosire din Sectorul Selectiv. Acesti timpi sunt exprimati în ore si minute si sunt întotdeauna indicati de la 00.01 la 24.00.
- 18.7 Motociclistul nu primeste nici o penalizare pentru avans daca ora de intrare în zona de control corespunde derularii minutului ideal de pontaj sau a aceleia pe care îl precede.
- 18.8 Pentru Sectoarele de Legatura, concurentul nu primeste nici o penalizare pentru întârziere daca ora de prezentare a carnetului de bord corespunde derularii minutului ideal de pontaj.
- 18.9 Un concurent care trebuie sa treaca la un control orar la 18 h 58 min va fi considerat în timp daca pontajul va fi facut între 18 h 58 min 00 sec si 18 h 58 min 59 sec.
- 18.10 Reguli pontaj :
- a) Orice diferenta între ora reala si ora ideala de pontaj va fi penalizata cu 1 minut pentru fiecare minut sau fractiune de minut de întârziere sau pentru pontare in avans
 - b) orice pontaj în avans la Controalele Orare precedând startul în Sectorul Selectiv va fi penalizat cu 1 minut pentru fiecare minut sau fractiune de minut.
- 18.11 La Controalele Orare de la sfârșitul Etapelor, echipajele sunt autorizate sa pondeze în avans fara a primi penalizari.
- 18.12 Orice greseala a unui concurent vis-a-vis de regulile de pontaj definite mai sus (si mai ales faptul ca a patruns în zona de control cu mai mult de 1 minut avans fata de ora efectiva de pontaj), va face obiectul unui raport scris al sefului postului de control, raport care va fi remis Directorului de concurs.
- 18.13 Aplicarea penalitatii forfetare pentru depasirea timpului autorizat poate fi modificat, în orice moment, prin decizia Juriului, la propunerea Directorului de concurs. Concurentii vor fi informati cât mai repede posibil. Descalificarea din concurs pentru depasirea intarzierii maxime admise nu poate fi pronuntata decat la terminarea Etapei.
- a) Daca un Sector Selectiv cronometrat este urmat de un Sector de legatura, ora de pontaj in scris in carnetul de control reprezinta ora de sosire a Sectorului Selectiv si ora de plecare in noul sector.
 - b) Atunci când un Control Orar este urmat de startul într-un Sector Selectiv, cele doua posturi pot fi cuprinse într-o singura zona de control ale caror panouri vor fi dispuse dupa cum urmeaza:
 - b1) - panou galben cu ceas (început de zona);
 - b2) - dupa 100 m panou rosu cu ceas (post de Control orar); b3) - la o distanta de 50 la 200 m ,panou rosu cu fanion (start în SS); b4) - la 100 m mai departe panou final bej cu trei bare negre transversale.
 - c) Daca startul într-un Sector Selectiv coincide cu începutul unei Etape, ora de start în Sectorul Selectiv este identica cu aceea a Etapei.
 - d) La sosirea dintr-un Sector Selectiv, punctul de Stop este împreuna cu postul de Control Orar. Panourile vor fi cele prevazute la Anexa.

18.14 La CO de la sosirea dintr-un Sector de Legatura, oficialul va înscrie în carnetul de bord, pe de o parte ora de pontaj a concurentului si pe de alta parte ora de start prevazuta pentru Sectorul Selectiv. Va trebui respectat un ecart de 5 minute între ora de pontaj si ora de start prevazuta pentru Sectorul Selectiv. În plus, în caz de pâna de cauciuc se va acorda concurentului respectiv un timp suplimentar de maximum 10 minute.

a) După pontarea la CO, concurentul se va deplasa imediat la startul Sectorului Selectiv. Oficialul va înscrie ora reala de start în Sectorului Selectiv, apoi el va da startul echipajului.

b) Dacă în caz de incident exista o divergenta între cei doi timpi de pontaj notati , ora de start în Sectorul Selectiv va fi cea reala, exceptând decizia contrara a Juriului.

19. CONTROALE DE TRECERE (CT)

19.1. Pentru a verifica daca concurentii respecta traseul din Caietul Itinerar (road-book), Controale de Trecere vor fi obligatoriu amplasate semnificativ, mentionate si numerotate în Caietul Itinerar . Zona de control va fi delimitata cu panouri astfel :

- a) - panou galben cu “stampila”(începutul zonei)
- b)- dupa aproximativ 100 m, panou rosu cu “stampila”(postul CT)
- c) - la sfârșit, 100 m mai departe panou final bej cu trei bare negre transversale (terminare de zona)

Amplasamentul acestor Controale de Trecere trebuie sa fie vizibile si sa fie semnalate concurentilor prin drapele pe cât posibil, pentru a putea fi localizate in teren plat sau variat. Este obligatoriu de a delimita intrarea si iesirea din zona cu panouri oficiale pe ambele parti ale drumului.

Ora de trecere a concurentilor, masurata la nivel de secunda , va fi notata pe o foaie de pontaj de catre responsabilul postului.

19.2 Ora de închidere a CT-urilor:

Ora de închidere a postului de CT-urilor va fi stabilita tinând cont de :

- distanța parcursa după startul în acel Sector;
- de media orara a Sectorului considerat (Selectiv sau Orar) impus prin timpul maxim autorizat;
- ora ideala a ultimului concurent majorata cu 60 de minute; Aceasta ora trebuie sa fie mentionata în carnetul de bord sau printr-un buletin informativ.

20. SECTOARE SELECTIVE (SS)

Pentru Sectoarele Selective timpii de sosire vor fi înscriși maxim la secunda exceptând Super Speciala unde se va înscrie pâna la nivel de 1/10” de secunda pentru departajarea în caz de egalitate. Odata clasamentul stabilit si având determinate pozitiile de start a primului Sector Selectiv, zecimile de secunda vor fi suprimate ramânând secunde inferioare.

20.1 Pe parcursul unui Sector Selectiv purtarea unei casti, omologate FIM, este obligatorie pentru toti concurentii, sub sanctiunea excluderii din concurs.

20.2.1 Pe parcursul unui Sector Selectiv, cu exceptia unor cauze de forta majora este interzisa circulatia concurentilor in sens invers celui descris in caietul itinerar(road book), sub rezerva unei penalitati care poate duce pana la excluderea din concurs.

20.2.2 Pe parcursul unui Sector Selectiv, cu exceptia unor cauze de forta majora este interzisa circulatia pe suprafete de drum modernizat (asfalt, beton, etc) altele decat cele descrise în caietul itinerar (road book), sub rezerva unei penalitati care poate duce pana la excluderea din concurs.

20.3 La startul Sectoarelor Selective (SS), concurentul, va veni si se va opri în fata postului de control de start, oficialul din post va înscrie în carnetul de bord al concurentului ora reala de start al acestuia (ora si

minutul), apoi va anunta: 30 sec., 15 sec., 10 sec. si ultimele 5 secunde una câte una. Dupa ultima secunda se va da semnalul de START, care va fi urmat imediat de demarajul motocicletei.

O stationare mai mare de 30 secunde pe linia de start, dupa semnalul se start, va fi penalizata cu 2 (doua) minute

20.4 Startul unui Sector Selectiv (SS) la ora indicata în carnetul de bord nu va putea fi întârziat de catre oficial, decât în cazuri de forta majora.

20.5 La un start gresit, efectuat înainte ca oficialul sa fi dat semnalul, penalizarea va fi de 1 (unu) minut (minim), penalizare aplicata de Juriu ce se va adauga la timpul de start, în urma raportului oficialului, aceasta penalizare nu exclude sanctiuni mai grave care vor fi stabilite de Juriu, în mod special în caz de recidiva.

20.6 Daca un concurent nu poate prezenta motocicleta sa in stare de functiune la Startul Sectorului Selectiv, va fi penalizat cu 1 min pentru fiecare minut intarziere.

20.7 Sosirea din Sectoarele Selective(S.S.) va fi lansata, panourile fiind dispuse astfel :

- a. - panou galben cu fanion sah (începutul zonei);
- b. - dupa 100 m (aprox.), panou rosu cu fanion sah (sosire lansata) ;
- c. - la o distanta de 150 -:- 300 m , 2 (doua) panouri rosii (ceas si STOP) ;
- d. - la 100 m, panoul final bej cu 3 (trei) bare transversale .

Oprirea între panoul galben de avertizare si panoul STOP este interzisa sub sanctiunea excluderii din concurs .

Cronometrajul se va face pe linia de SOSIRE, cu cronometrul cu imprimanta. Aceste cronometre vor fi dublate cu cronometre manuale.

La o distanta de 150 - 300 m dupa SOSIRE, echipajul trebuie sa se opreasca la CO semnalizat prin panoul ceas – rosu si panoul rosu STOP. Oficialul din post va înscrie în carnetul de bord ora de sosire (ora,min.,sec.), care va fi identical orei de plecare în Sectorul de Legatura urmator (ora, min.). În cazul sosirii mai multor concurenti în acelasi minut, seful de post va reevalona startul acestor concurenti la un interval minim din 30 în 30 de secunde, în ordinea sosirii acestora.

Daca, concurentii nu se pot opri în zona, sau pleca prin mijloace proprii, vor fi aplicate penalizarile prevazute prezentul regulament. Daca acestia nu se opresc la punctul STOP pentru înscrierea timpilor, se va aplica o penalizare de 1 ora.

20.8 Cu exceptia unor dispozitii contrare ale Regulamentului Particular, asistenta tehnica de concurs, alta decât prin mijloacele pe care echipajul în concurs le transporta sau primita de la un alt concurent aflat inca in concurs, este interzisa pe parcursul unui Sector Selectiv (SS). Zonele de asistenta regulamentare vor fi indicate de catre organizator.

20.9 Intervalele de start pentru Sectoarele Selective (SS) vor respecta aceleasi dispozitii prevazute pentru start în etape, cu exceptia penalizarilor rutiere .

20.10 Concurentii care refuza startul într-un Sector Selectiv la ora si în ordinea care le-a fost atribuita, vor fi penalizati cu 15 minute si vor ramâne la dispozitia sefului de post, care le va indica o noua ora de start.

20.11 Întreruperea unui Sector Selectiv (SS)

În cazul în care derularea unui Sector Selectiv (S.S.) este definitiv oprita înainte ca ultimul concurent sa-l fi parcurs, indiferent de motiv, clasamentul pe acel Sector Selectiv se va stabili atribuind cel mai slab timp realizat, înainte de întrerupere, tuturor concurentilor afectati de circumstantele întreruperii. Acest clasament va fi stabilit si în cazul în care un singur concurent a parcurs Sectorul Selectiv în conditii normale de concurs.

Aplicarea sau nu a acestei dispozitii ramâne de competenta Comisarilor Sportivi, dupa ce conducerea cursei a prezentat motivele întreruperii.

Daca, Comisarii Sportivi considera anormala atribuirea celui mai slab timp realizat, ei pot gasi ca timp de referinta, acel timp pe care îl vor considera convenabil dintre alti 4 (patru) timpi mai slabi. Toti concurentii responsabili sau co-responsabili de întreruperea Sectorului Selectiv, nu vor putea beneficia,

în nici un caz, de aceasta masura. Acestia vor fi creditati cu timpul efectiv pe care eventual îl vor realiza, daca acesta este superior timpului fictiv, atribuit celorlalti concurenti.

În cazuri exceptionale, ca masura de securitate, Directorul de concurs poate întrerupe un Sector Selectiv, la Controlul de Trecere precedent, iar concurentii vor putea continua Sectorul Selectiv dupa depasirea zonei periculoase. Clasamentul va fi stabilit facând suma celor doua portiuni a Sectorului Selectiv.

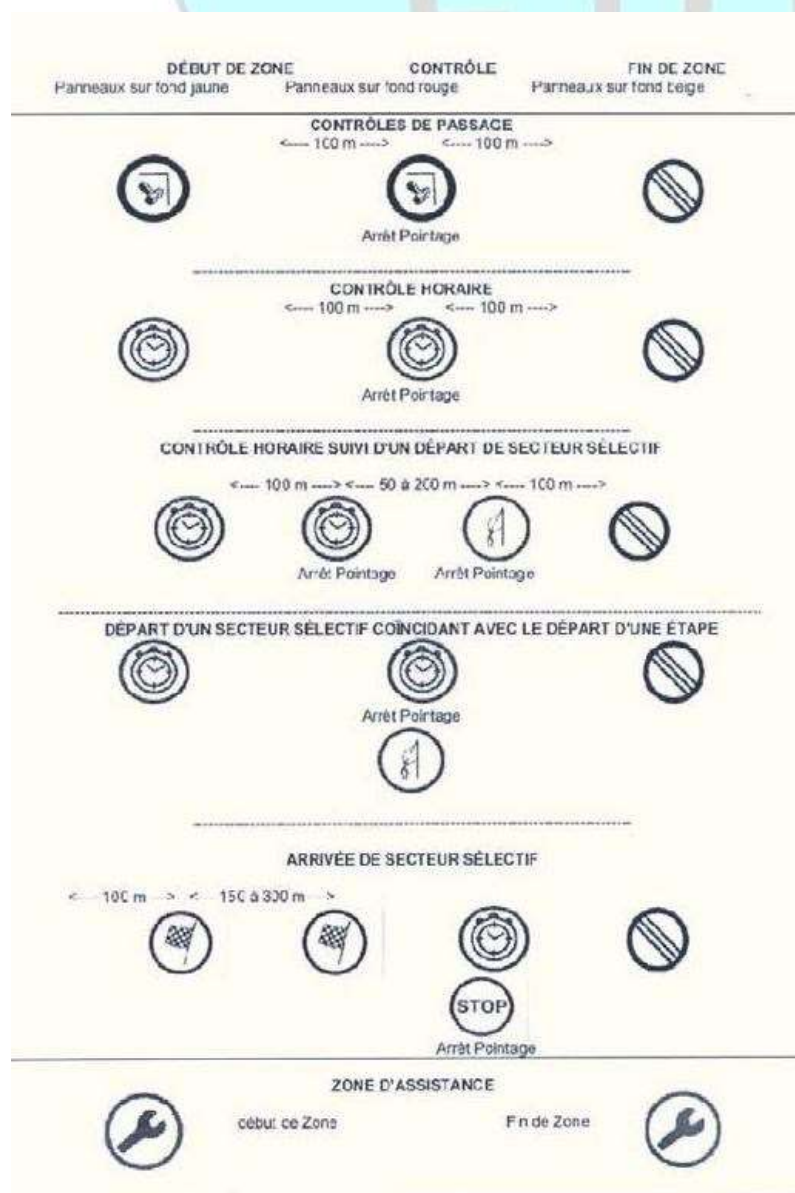
21.REGRUPAREA

21.1 Regruparile servesc la reducerea intervalelor, mai mult sau mai putin importante, care s-au creat între concurenti datorita celor întârziati si/sau abandonati.

21.2 La sosirea lor în regrupari, concurentii trebuie sa predea carnetul lor de control oficialilor. Ei vor primi instructiuni referitoare la ora de plecare. Ei trebuie sa conduca motocicletele imediat si direct în Parcul Închis, ordinea de plecare fiind cea de sosire.

21.3 La propunerea Directorului de concurs, Juriul, poate din motive de securitate, sa decida oprirea unei Etape înainte de termen. În aceasta situatie, va fi instalat un control orar ce va reprezenta sfârșitul Etapei (la fel pentru Sectoarele Selective, unde Controlul Orar va fi identic cu postul STOP), iar timpul realizat va servi la stabilirea clasamentului acestei Etape. La decizia Conducerii cursei, aceasta Etapa poate sau nu sa continue, sa fie neutralizata, sa fie parcursa în convoi, în regim de/sau nu de parc închis.

22.SEMNALIZAREA CONTROALELOR



Toate controalele (controalele orare, start si sosire din Sectoarele Selective, controalele de trecere) trebuie sa fie indicate prin panouri standardizate. Panourile trebuie sa se gaseasca pe partea dreapta a sensului de mers. Latimea maxima a zonei nu poate fi mai mare de 15 m.20

În zonele mai aglomerate d.p.d.v.d.r. a circulației, este obligatoriu dispunerea panourilor pe ambele părți ale drumului. Nerespectarea intrării, ieșirii de asemenea a sensului de circulație în aceste zone atrage următoarele penalizări : - prima infracțiune 10 min - a doua infracțiune 1 ora - a treia infracțiune și următoarele 3 ore Aceste penalități se aplică și concurenților care reintra într-o zonă de control după ce carnetul lor de control a fost deja vizat.

24. PARC ÎNCHIS

24.1 Alte prescripții :

- a) Orice procedură de reparație sau alimentare este interzisă – în Parcul Încchis de start al Concursului.
- b) Punerea în mișcare prin remorcare sau împingere de către un alt concurent încă în concurs în interiorul Parcului Încchis, va fi penalizată cu 1 minut.
- c) Motocicletele sunt în Parcul Încchis de la intrarea lor într-un parc de start, de regrupare sau de la terminarea Etapei și până la plecarea din acestea.
- d) Motocicletele sunt în Parcul Încchis de la intrarea lor într-o zonă de control și până la ieșirea din aceasta .
- e) Motocicletele sunt în Parcul Încchis de la sosirea lor la sfârșitul Concursului și până la expirarea perioadei de depunere a reclamațiilor. În caz de reclamații, regimul de parc închis se prelungește până la decizia Juriului vis a vis de reclamația în cauză.

24.2 Toate infracțiunile la regimul de Parc Încchis duc la excluderea din concurs.

24.3 Înaintea ieșirii din toate parcurile, sau la startul unei Etape, dacă, comisarii tehnici ai competiției constată că o motocicletă este într-o stare incompatibilă cu o utilizare normală, ei trebuie să informeze imediat Directorului de concurs, care va putea cere remedierea defectiunilor. În această situație, minutele atribuite efectuării remedierilor vor fi considerate ca tot atâtea minute de întârziere înregistrate pe un Sector de Legatură. Pentru a nu permite concurentului de-a încerca să recupereze întârzierea datorată remedierilor, acesta va primi o nouă oră de start. Toate întârzierile mai mari de 30 min. vor duce la excluderea din concurs.

24.4 După parcare motocicletei în Parcul Încchis, concurenții pot să acopere motocicletă lor. Concurenții trebuie să parasească imediat Parcul Încchis, fiindu-le interzisă revenirea.

24.5 Excepție de la regimul de Parc Încchis, dar numai sub responsabilitatea unui oficial, este permis unui concurent în Parcul Încchis de start, de regrupare sau de sfârșit de Etapa :

- să schimbe, cu mijloace aflate la bord, unul sau două cauciucuri desumflate sau deteriorate ; -
- să schimbe farul, unul sau două lămpi semnalizare față / spate.
- SA ÎNTRU ÎN PARC CU 15 MINUTE ÎNAINTE DE ORA SA DE START PENTRU

MONTAREA CAIETULUI ORAR ÎN DERULATOR

Aceste intervenții vor trebui să fie în totalitate terminate înainte de ora de start. În caz contrar, depășirea timpului va atrage o penalizare de 1 minut pentru fiecare minut de întârziere .

25. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE

25.1 – Toți concurenții participanți la un Concurs trebuie să se prezinte complet cu motocicletă lor, la verificările administrative și /sau tehnice prevăzute conform programului Concursului în RP. Penalizările financiare pentru întârzierea la verificările tehnice preliminare, față de programul stabilit de Organizator

vor fi mentionate in RP. - Startul va fi refuzat tuturor concurentilor care se prezinta la verificarile administrative si/sau tehnice peste limita prevazuta de Regulamentul Particular al Concursului, în fara cazurilor de forta majora recunoscute de Juriu.

25.2 Verificarile comporta controlul documentelor mentionate în Regulamentul Particular al Concursului :

- Dovada achitarii taxei de participare (chitanta,ordin de plata,etc)
- Cartea de identitate al sportivului
- Licenta de concurent/pilot;
- Permis de conducere;
- Carnetul de sanatate (tip FRM) al sportivului
- Certificat de inmatriculare al vehiculului cu ITP în vigoare pe perioada desfasurarii concursului;
 - Polita de asigurare de accidente valabila pentru competitii sportive
- Diverse autorizatii, etc,
- Asigurarea RCA - carte verde valabila pe perioada desfasurarii concursului;

25.3 După admiterea din punct de vedere al verificarilor administrative concurentii se vor prezenta cu motocicletele lor, având montate placile de raliu si panourile cu numarul de concurs, la verificarea tehnica care se face într-o ordine aleasa: pe marci si modele conform grupelor în care acestea au fost înscrise, în conformitatea cu elementele de securitate si în conformitate cu Codul Rutier. După verificarile tehnice si în cazul în care o motocicletă nu este conform reglementarilor tehnice si/sau de securitate, Juriul va putea acorda o amânare pentru punerea în conformitate acelei motociclete.

25.4 Startul va fi refuzat tuturor motocicletelor care nu vor fi în conformitate cu prescriptiile Regulamentului de Securitate FIM si a prezentelor Prescriptii Generale si a caror stare constituie sau poate constitui o sursa de pericol. Orice refuz de a prezenta motocicleta la un control cerut de Comisarii tehnici duce la descalificare.

25.5 Pe parcursul Concursului pot fi facute verificari suplimentare, atât asupra concurentului, cât si a motocicletei. În orice moment al Concursului, concurentul este responsabil de starea tehnica a vehiculului sau. Prezentarea vehiculului la verificarea tehnica, se considera ca o declaratie de conformitate.

25.6 În cazul aplicarii de noi elemente de identificare, acet lucru intra în sarcina concurentului care este responsabil de protejarea lor pâna la sfârșitul concursului, absentă acestora ducând la excluderea din concurs. O notificare scrisa trebuie adresata concurentilor în cauza.

25.7 O verificare completa si amanuntita, comportând demontarea motocicletelor clasate pe primele locuri ale clasamentului general si ale fiecărei grupe si categorii, dar si eventual al oricarui alt vehicul, va fi la discretia decizionala absoluta a Comisarilor Sportivi luata din oficiu, în urma unei reclamatii sau la propunerea Directorului de Concurs.

26. CLASAMENTE FRM

Punctajul se acorda în urma clasamentelor finale de la sfârșitul fiecărui CONCURS care poate fi de 2 sau sau mai multe zile luind în calcul coeficienti de dificultate si lungimea Sectoarelor Selective după cum urmeaza

300 km coeficient 1

500 km coefficient 2

800 km coeficient 3

1000 km coeficient 4

Se accepta o toleranta de +5 % si – 5 % din distatntele mentionate mai sus care nu modifica coeficienti

Un Raliu Tot-Teren poate contine una sau mai multe Etape FRM .

Se vor lua in calcul pentru clasamentul final cele mai bune rezultate realizate, minus 1 etapa, cea mai slaba, dupa sistemul (n – 1), cu minim 4 etape desfasurate.

26.1. Se va stabili un clasament pentru:

- Categoria 1 : Motociclete enduro (titlu de campion national)
= cilindrul pana la 450 cc,motor mono sau bicilindru (Cupa Romaniei)
= cilindrul de la la 450 cc pana la 700 cc ,motor mono sau bicilindru (Cupa Romaniei)
- **Categoria 2 : QUAD/ATV competitie 4x4** (art. 01.88 regl. TechniquesEnduro) (titlu de campion national)
= cilindrul pana la 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
= cilindrul peste 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
- **QUAD competitie 4x2** (art. 01.88 regl.TechniquesEnduro) (titlu de Campion national)
= cilindrul pana la 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
= cilindrul peste 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
- **Categoria : CLASA B., pentru amatori cu motociclete QUAD si ATV** vor parcurge total sau partial probele speciale in regim de regularitate,in functie de specificatiile Regulamentului particular. (Cupa Romaniei).

Daca au luat startul minim 5 sportivi atat la categorie cat si la clasa de cilindrul, la o Etapa FRM, atunci punctele atribuite in functie de locul ocupat vor fi cele de la *articolul 26.4 din prezentul regulament*. **In cazul in care nu este indeplinita conditia de mai sus, se va acorda un punctaj partial dupa cum urmeaza :**

Locul I = punctajul integral aferent locului III Locul II = punctajul integral aferent locului V

Locul III = punctajul integral aferent locului VII, si asa mai departe.

Clasamentul pe echipe sa va face in functie de clasamentul OPEN. Componenta echipei este de 2 pana la 5 sportivi. In calcul se vor lua timpurile celor mai buni 2 sportivi clasati in OPEN.

26.1 Penalizarile vor fi exprimate în ore, minute si secunde. Clasamentul final va fi stabilit prin adunarea timpurilor realizati în Sectoarele Selective si ale penalizarilor dobândite în Sectoarele de Legatura si ale altor penalizari exprimate în timpi. Cel care va obtine cel mai mic total va fi declarat câștigător al clasamentului general, fiind urmat de ceilalti în ordinea crescătoare ale penalitatilor. Clasamentele pentru grupe, clase de cilindrul si ale celorlalte categorii vor fi stabilite în acelasi mod .

26.2. În caz de egalitate într-un Concurs, va fi proclamat câștigător cel care va realiza cel mai bun timp pe primul Sector Selectiv, (Super Speciala nu intra in calcul). Daca acest criteriu nu este suficient pentru departajare, vor fi luati în considerare timpurile din Sectorul Selectiv 2, 3 si asa mai departe. Aceleasi reguli de departajare , în caz de egalitate, pot fi aplicate în orice moment Concursului Tot-Teren.

26.3 Clasamentele oficiale ale raliului vor fi afisate cel mai tarziu la 1 ora de la sosirea ultimului concurent. Perioada de reclamatii este de 30 de minute de la ora de afisare a clasamentului general oficial al Raliului.

26.4 Clasamentul fiecărei zile de concurs va fi făcut luând în calcul următorul punctaj : Locul 1 : 25 puncte ;
Locul 2 : 22 puncte ; Locul 3 : 20 puncte ; Locul 4 : 18 puncte ; Locul 5 : 16 puncte ; Locul 6 : 15 puncte ;
Locul 7 : 14 puncte ; Locul 8 : 13 puncte ; Locul 9 : 12 puncte ; Locul 10 : 11 puncte ; Locul 11 : 10 puncte ;
Locul 12 : 9 puncte ; Locul 13 : 8 puncte ; Locul 14 : 7 puncte ; Locul 15 : 6 puncte ; Locul 16 : 5 puncte ;
Locul 17 : 4 puncte ; Locul 18 : 3 puncte ; Locul 19 : 2 puncte ; Locul 20 : 1 punct.

26.5 Nu punctează în clasamentul final al campionatului sau cupa Romaniei decât sportivii care au participat la minimum N -1 din etapele organizate.

26.6 Sportivii care participa la ultima etapa FRM si se claseaza pe locurile 1-20 primesc un bonus de 10 puncte in clasamentul final al campionatului.

27. PROTESTE - RECLAMATII – APELURI

Orice persoana (sportiv, membru al unei echipe, team manager înscris la o etapă, oficial, organizator, etc.), afectată de o decizie luată sub autoritatea F.R.M. sau de o încălcare a prezentului regulament are dreptul să protesteze împotriva deciziei sau încălcării respective. Nu se poate protesta împotriva sancțiunilor de descalificare dictate de Directorul de Concurs.

27.1 Toate protestele trebuie făcute în acord cu reglementările Codului Disciplinar și de Arbitraj FIM.. Ele trebuie făcute în scris și depuse numai de persoanele direct interesate, la secretariatul competiției în cel mult 30 minute de la comunicarea rezultatelor provizorii însoțite de taxa de protest de 50 euro, care nu se va restitui dacă, contestația nu este justificată. Fiecare protest trebuie să se refere la un singur subiect.

27.2 Dacă reclamația necesită demontarea și remontarea diferitelor părți a unei motocicletă, reclamantul va trebui să depună o garanție fixată prin RP .

27.3 Cheltuielile ocazionate de demontarea și transportul motocicletă cad în sarcina reclamantului, dacă contestația nu este justificată, iar în caz contrar cad în sarcina concurentului reclamat.

27.4 Dacă, contestația nu este justificată și dacă, cheltuielile ocazionate de contestație (verificarea, transportul etc.) sunt superioare garanției depuse, diferența va cădea în sarcina reclamantului. În situația în care aceste cheltuieli sunt inferioare, diferența va fi restituită reclamantului.

27.5 Oricine este nemulțumit de hotărârile Juriului de Concurs poate face contestație la Comisia de Disciplină. Contestația trebuie semnată și depusă de contestatar la secretariatul F.R.M. în cel mult 3 zile (data poștei) de la pronunțarea hotărârii Juriului de Concurs. Taxa de contestație este de 100 euro platibilă în lei la cursul B.N.R. și va fi depusă de contestatar la secretariatul F.R.M. În cazul în care contestatarul are câștig de cauză, taxa de contestație îi va fi returnată, aceasta fiind suportată de către perdant.

Eventualele cheltuieli ocazionate de judecarea contestației cad în sarcina exclusivă a contestatarului.

27.6 Comisia de Disciplină va judeca o contestație în maximum 14 zile de la depunerea ei (data poștei). Hotărârile Comisiei de Disciplină vor fi comunicate în scris contestatarului. Partile implicate pot asista la judecarea contestației și se pot apăra, dacă este cazul. Partile implicate pot apela la ajutorul unui consilier. Comisia de Disciplină poate solicita depozitia unor martori sau raportul unui expert. Hotărârile Comisiei de Disciplină intra în vigoare în momentul comunicării lor (data poștei), și sunt definitive. La cererea expresă a contestatarului, Comisia de Disciplină poate amâna aplicarea hotărârilor Juriului de Concurs până la pronunțarea propriei hotărâri. Nerespectarea hotărârilor Comisiei de Disciplină atrage după sine excluderea

27.7 Concurenții pot face apel la deciziile pronunțate, în conformitate cu stipularile Codului Disciplinar și de Arbitraj FIM.. Protestele vor fi judecate de către Juriul de Concurs pe loc, în conformitate cu prevederile prezentului regulament, iar hotărârile vor fi comunicate în scris protestatarilor. Nerespectarea hotărârii Juriului de concurs atrage după sine suspendarea până la sfârșitul sezonului competițional.

28. CRONOMETRAREA

Cronometrajul este plasat sub responsabilitatea Directorului de Concurs .

Responsabilii cu cronometrarea trebuie sa fie posesori ai licentei **FRM sau FRAS** De asemenea toti oficialii de pe traseu trebuie sa fie posesori ai unei licente **FRM sau FRAS** pentru functia pe care o au in raliu.

Pentru a putea efectua in mod corespunzator activitatea,cronometrul trebuie sa utilizeze sistemul de cronometraj cel mai adecvat.

Cronometrorii vor avea asupra lor cronometre de rezerva (care inregistreaza timpul la 1/100 secunde) pentru orice probleme,defectiuni ce ar putea sa apara in timpul desfasurarii raliului. Concurentii trebuie sa accepte toate tipurile de sisteme de cronometraj.

29. CARBURANTUL

Carburantul este benzina fara plumb cel *existent* la statiile de alimentare si care trebuie sa fie conform Reglementarilor Tehnice, anexa Enduro.

30. ABANDON - DESCALIFICARE

In caz de abandon si pentru a evita cautarile inutile si de a intarzia cursa este obligatoriu ca sportivi in cauza sa anunte Directorul de concurs, Organizatorul sau PC -ul raliului si sa specifice identitatea ,pozitia si intentia sa.

Cei care nu respecta aceasta clauza importanta de securitate vor fi amendati conform deciziei Juriului de concurs sau conform RP.

Organizatorul va trebui sa mentioneze numarul de telefon a secretariatului concursului pe bratară de identificare sau in caietul itinerar.

Concurentul este singurul responsabil de comunicarea pozitiei lui,daca el transmite acest lucru printr-o terta persoana.

In caz de abandon sau descalificare,concurentul trebuie sa bareze cu negru numerele de concurs sub rezerva unei amenzi prevazuta in RP de asemenea putand fi sanctionat si de FRM.

31. INCHIDEREA TRASEULUI

Un vehicul al organizatorului va parcurge sectorul selectiv luand la bord sportivi ,de asemenea motocicletele acestora care nu mai sunt in stare de functionare.

Sportivii care refuza acest lucru vor da o declaratie pe propria lor raspundere, semnata, in acest sens echipei de inchidere.

32. ACOPERIRE MEDICALA

32.1 F.R.M. adopta si recunoaste integral si neconditionat Codul Antidoping al F.I.M.. FRM adopta si recunoaste integral si neconditionat Codul Antidoping al F.I.M.Sportivii trebuie sa posede un carnet de sanatate eliberat de FRM pana la inceputul lunii martie a anului competitional in care vor fi consemnate:
- nume, prenume, varsta, adresa, telefon, persoana de contact in caz de accident.

- grupa sanguina si Rh.
- viza medicala anuala data de Dispensarul Teritorial pentru Sportivi.
- clasa de participare.
- afectiuni ce necesita conditii speciale de tratament (alergii, astm, alte afectiuni de care trebuie tinut seama in cazul unui accident, etc.).
- diagnosticul si recomandarile medicale (apt/inapt de concurs si perioada) date de medicul care la consultat pe sportiv dupa producerea unui accident.

Numele, prenumele, grupa sanguina si Rh-ul sportivului trebuie sa fie inscriptionat obligatoriu pe casca de protectie.

32.2 Organizatorul trebuie sa se asigure ca, in caz de accidente, sportivii au acces rapid si neconditionat la un spital cu servicii permanente de chirurgie, ortopedie, medicala, neurologie, radiologie si A.T.I. **a.**

Controale medicale speciale

La cererea Directorului de Concurs sau a Medicului de Concurs, orice sportiv este obligat sa efectueze la fata locului un control medical sau al alcoolemiei. In urma rezultatelor unui asemenea control, Directorul de Concurs poate interzice unui sportiv participarea la cursa.

Sustragerea sau refuzul unui sportiv de a efectua un control medical special sau al alcoolemiei atrage dupa sine descalificarea.

Dupa examinare, Medicul de Concurs va pune la dispozitia Directorului de Concurs o lista cu eventualii sportivi ce nu mai pot participa la cursa din motive medicale.

b. Personalul medical

Medicul de Concurs trebuie sa fie un medic cu drept de libera practica pe teritoriul tarii unde se desfasoara concursul, specializat in tratamentul de urgenta al accidentelor rutiere, precum si in resuscitarea cardiorespiratorie. *De asemeni pe traseu pot fi si paramedici cu aceleasi conditii, asemanatoare cu ale doctorului cursei.*

Este obligatorie prezenta a inca doi asistenti medicali cu calificare asemanatoare celei a Medicului de Concurs. Personalul medical va purta un pieptar (halat) alb cu o cruce rosie pe spate sau orice alta imbracaminte specifica. Doctorul responsabil de competitie va completa si parafa eventualele rapoarte de accidente. Conform codului medical FIM,

c. Echipamente medicale

Este obligatorie prezenta ambulantelor la buna desfasurare a raliului. Acestea trebuie sa fie dotate cu aparatura pentru resuscitare cardiorespiratorie si cu personalul necesar (medic si un asistent medical). De asemenea, aceste ambulante trebuie sa fie dotate cu aparatura de comunicatie pentru a fi in permanenta legatura cu Directorul de concurs si cu PC raliului. Aceste ambulante vor fi prezente la :

- start Etapa
- startul in Sectorul Selectiv

- Si pe traseu unde ii indica organizatorul

Acest echipament medical este destinat numai pentru sportivii din concurs si nu reprezinta decat minimumul necesar.

Daca, din diverse motive, toate ambulantele parasesc zona raliului, cursa vor fi intrerupta si se va relua numai dupa revenirea ambulantelor cu echipamentul de resuscitare cardiorespiratorie.

33. ECHIPAMENTUL DE SUPRAVIETUIRE

Buna functionare a echipamentului de supravietuire pe toata durata concursului ii apartine sportivului. Existenta acestui echipament si componenta acestuia se va mentiona in Regulamentul Particular si va putea fi controlata inainte de startul in fiecare etapa.

Absenta unei parti a echipamentului sau a acesteia in totalitate atrage refuzul startului. Concurentul va avea 30 min ora la dispozitie pentru a se conforma regulamentului. Dupa acest interval de timp se va pronunta excluderea din concurs.

Purtarea castii de protectie omologate, a ochelarilor, a manusilor si a cismelor sunt obligatorii in caz contrar se refuza startul. Purtarea protectiei armura dorsale si fata este facultativa, de asemenea purtarea celorlate protectii.

Fiecare motocicletă va trebui să fie echipată cu o rezerva de apă potabilă de minimum 3 litri. Fiecare concurent poate fi dotat de către organizator cu un echipament de urmărire, în speta cu un dispozitiv de urmărire prin satelit. Acesta trebuie să fie ușor de folosit, fără intervenție mecanică; ea trebuie să fie vizibilă și locul ei să fie marcat cu un adeziv specific.

Organizatorul poate să prevadă și să impună prin Regulamentul Particular și alte dotări și mijloace care duc la mărirea gradului de siguranță a concurentului / cursei.

34. CODUL DE DISCIPLINA SI ARBITRAJ

34.1.Principii

Participanții, oficialii și organizatorii sunt obligați să respecte prevederile prezentului regulament și ale Regulamentului Particular.

Violația dovedită a acestor prevederi va atrage sancțiunile prevăzute în acest capitol, sau în alte capitole ale acestui regulament.

34.2.Sanctiuni Sanctiunile sunt:

- avertismentul
- amenda
- penalizarea de timp
- descalificarea
- retragerea punctelor de Campionat
- suspendarea - excluderea

34.3. Definirea sanctiunilor

- avertismentul: poate fi făcut în particular sau în public.
- amenda: între 50 € și 200 €
- descalificarea: poate fi dintr-o etapă, din cursă
- suspendarea: pierderea dreptului de participare la una sau mai multe etape ale Campionatului
- excluderea: pierderea definitivă și completă a dreptului de participare în orice activitate de sub egida FRM

34.4. Cumulul de sanctiuni

Se pot dicta mai multe sancțiuni simultane împotriva celor vinovați.

34.5. Organele de disciplina si de apel Acestea sunt:

- Directorul de Concurs
- Juriul de Concurs
- Comisia de Disciplina

34.6. Directorul de Concurs

Este numit de către colegiul de oficiali cu consultarea organizatorului, dar trebuie să posede licența FRM sau FRAS

34.7. Autoritate si competenta

Directorul de Concurs poate sancționa automat:

- sportivi, participanți, oficiali și organizatori pentru încălcări ale regulamentului petrecute în timpul unei etape.

R

- orice actiune voluntara sau involuntara a unei persoane sau grup de persoane savarsita impotriva prezentului regulament sau a indicatiilor unui oficial in timpul unei etape.

- orice act de coruptie, frauda, sau care prejudiciaza interesele competitiei sau sportului, savarsit de o persoana sau de un grup de persoane in timpul unei etape. 34.8. **Sanctiuni ce pot fi**

dictate de Directorul de Concurs Directorul de Concurs poate dicta urmatoarele sanctiuni :

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp - descalificare

Directorul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplina aplicarea unei sanctiuni mai severe.

Nerespectarea hotararilor Directorului de Concurs atrage dupa sine descalificarea.

34.9. Juriul de Concurs

Este format din:

- 1 presedinte de juriu
- 2 membrii juriu

34.10. Competenta

Juriul de Concurs judeca toate protestele formulate impotriva hotararilor luate de Directorul de Concurs sau a altor incalcarii ale regulamentelor in vigoare.

34.11. Sanctiuni ce pot fi dictate de Juriul de Concurs in urma unui protest

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

Juriul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplina aplicarea unei sanctiuni mai severe.

34.12. Comisia de Disciplina

Este formata conform prevederilor Statutului FRM.

Comisia de Disciplina judeca toate contestatiile formulate impotriva hotararilor luate de Juriul de Concurs.

Comisia de Disciplina decide asupra cererilor formulate de Directorul de Concurs sau de Juriul de Concurs.

34.13. Sanctiuni ce pot fi dictate de Comisia de Disciplina

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare
- retragerea punctelor de Campionat
- suspendare
- excludere

35. TABELUL RECAPITULATIV AL PENALIZARILOR

Nr. Crt.	Abaterea constatata	Nr. Art.	Sanctiuni dictate de ASN	START Refuzat	Excludere din concurs	Penalizari exprimate in timp	Penalizari financiare	Decizii / Penalizari la latitudinea Comisarilor Sportivi
1	Absenta la Briefing	2.2					Conform Reg.Partic.	
2	Manevra neloiala, incorecta sau frauduloasa efectuata de un concurent	7.2	X		X			Penalizare forfetara, putand ajunge pana la excluderea din concurs
3	Vehicule ce nu corespund grupei in care au fost inregistrate	9.4					Conform Reg.Partic.	
4	Absenta sau amplasarea gresita a unui panou de numere sau a unei placi de raliu	10.3					10% din taxa de participare	
5	Absenta sau amplasarea gresita a cel putin doua panouri de numere sau ale placilor de raliu	10.3						
6	Absenta sau falsificarea unui semn de identificare	10.4			X			

Regulamentul Campionatului Individual al Romaniei de Raliuri Tot-Teren Moto – 16 Martie 2019 (dupa AG)

7	Absenta bratarii sau a ecusonului de identificare	10.5				10% din TP	
8	Întârzierea la startul Super Specialei sau a unei Etape: - pâna la 30 min - peste 30 min. întârziere	11.8	X	X	+1 minut		
9	Pontarea in avans	11.9			+1 minut		
10	Este strict interzis taierea virajelor la traversarea campilor, padurilor, livezilor si mlastinilor. a) prima infractiune: b) a doua infractiune	12.1		X	15 minute		
11	Se interzice: - remorcarea, transportul motocicletelor pe SS ; - blocarea intentionata a trecerii motocicletelor sau împiedicarea depasirii	12.2		X X			
12	Se interzice: -remorcarea, transportul motocicletelor pe Sectoarele de legatura; - transportul cu elicopterul sau alt vehicul	12.3	X		3 ore		
13	Nerespectarea Codului Rutier -prima infractiune -a doua infractiune -a treia infractiune	12.4	X		30 minute 60 minute		
14	Nerespectarea vitezelor pe SS impuse de Reg. Particular -prima infractiune -a doua infractiune -a treia infractiune	12.5	X		30 sec/km 2 min/km		


15	<p>Absenta sau deteriorarea unei publicitati obligatorii sau facultative</p> <ul style="list-style-type: none"> -prima infractiune -a doua infractiune 	15.3				<p>10% din TP 20% din TP</p>	
----	--	------	---	--	--	--	--

Regulamentul Campionatului Individual al Romaniei de Raliuri Tot-Teren Moto – 16 Martie 2019 (dupa AG)

16	Refuzul publicitatii facultative	15.5				100% din TP	
17	Modificarea neautorizata a carnetului de bord	16.2		X			
18	Absenta unei vize sau neprezentarea carnetului de bord la toate Controalele	16.4			Minim 1 ora		Penalizare forfetara, putand ajunge pana la excluderea din concurs
19	Pierderea carnetului de control	16.5			5 minute		
20	Prezentarea carnetului la vizat fara motocicleta/vehicul	16.6					
21	Remorcare,impingere: In cursul aceleiasi etape : - zona de CT - zona de CO - zona de start în Etapa - zona de start în SS -zona de sosire din SS,STOP	17.5		X X	5 minute 15 minute 15 minute		
22	Este strict interzisa patrunderea sau iesirea într-o zona de control, pe o alta directie decât cea prevazuta în caietul itinerar (road-book) al Raliului .	17.2		X			
23	Circularea în sens invers pe un Sector Selectiv	20.2					Penalizare forfetara, putand
				X			ajunge pana la excluderea din concurs
24	Stationarea mai mult de 30 sec. pe linia de start dupa semnalul de start	20.3			2 minute		
25	Luarea startului înainte de semnalul oficialului - prima abatere - recidiva	20.5			1 minut		Penalizare forfetara, putand ajunge pana la excluderea din concurs
26	Oprirea între panoul galben si cel rosu de SOSIRE	20.7		X			

Regulamentul Campionatului Individual al Romaniei de Raliuri Tot-Teren Moto – 16 Martie 2019 (dupa AG)

27	Echipaj ce refuza startul într-un Sector Selectiv la ora si ordinea sa	20.1 0			15 minute		
28	Nerespectarea intrarii,iesirii de asemenea a sensului de circulatie in zonele de control atrage urmatoarele penalizari : - prima infractiune - a doua infractiune - a treia infractiune si urmatoarele	22			10 minute 1 ora 3 ore		
29	Punerea în miscare a vehiculului în Parcul Închis prin remorcare sau împingere	24.1			1 minut		

30	Infrațiuni la regimul de Parc Închis	24.2		X			
----	--------------------------------------	------	---	---	--	--	--

31	-întârzierea la verificarile tehnice preliminare - intarzierea la verificarile administrative si/sau tehnice peste limita de timp din RP	25.1						Conform Reg.Partic.	
32	-Motocicletele ce nu respecta regulamentul de securitate. - neprezentarea motocicletei la verificari,solicitate de comisarii tehnici	25.4							
33	Neanuntarea abandonului la PC concursului	30						Conform Reg.Partic	
34	Sustragerea sau refuzul unui sportiv de a efectua un control medical special sau al alcoolemiei	32.2							
35	Nepurtarea castilor omologate si a celorlalte materiale de protectie si securitate	33							

NOTA :

Este responsabilitatea cluburilor/asociatiilor sa isi instruiasca proprii membri in vederea cunoasterii prevederilor acestui regulament si a anexelor sale.

Necunoasterea acestui regulament si a anexelor sale nu exonereaza pe nimeni de raspundere si de eventualele sanctiuni.

36. DISPOZITII FINALE

36.1. Prezentul regulament intra in vigoare la data (Adunarea Generala 5 mart.2016).

36.2. Prevederile prezentului regulament pot fi modificate numai de Adunarea Generala

36.3.Obligatia fiecarui organizator de etapa CNIR sau cupa TOT TEREN de a-si premia pilotii pe un podium de premiere adecvat.

In cazul in care evenimentul nu s-a desfasurat in concordanta cu regulamentul FRM, se va impune organizatorului o amenda de min. 200% din taxa de inscriere.

SARCINI PENTRU ORGANIZATORII DE CNIR RALLY RAID

1. Sa amenajeze minim 2 toalete
2. Sa delimiteze un spatiu adecvat de arbitraj si secretariat
3. Sa asigure alimentarea cu curent electric
4. Sa asigure apa curenta
5. In punctele de arbitraj sa existe semnal gsm sau statii de emisie-receptie
6. Sa asigure minim 2 salvari echipate pentru interventii de urgenta si doi medici
7. Sa asigure arbitri de traseu specializati cu varsta min. de 16 ani.

8. Sa asigure cupe sau medalii
9. Sa asigure echipamentul de arbitraj si sistemul de cronometrare
10. Sa asigure 3 stingatoare de incendiu
11. Sa asigure 3 butoaie pentru colectare : uleiuri, lubrifianti si lichide uzate
12. Obligativitatea asigurarii de raspundere civila.
13. Sa asigure curatenia in zona parcului si saci menajeri pentru gunoi
14. Sa asigure sonorizare, crainic si sa promoveze competitia (afise, programe, etc.)
15. Sa conceapa traseul adecvat fiecarei categorii, respectand indicatiile regulamentare
16. Sa asigure o calitate foarte buna a marcajului traseului
17. Organizatorul trebuie sa aiba un COPIATOR la secretariat, pentru copii C.I. ale sportivilor.
18. Sa prezinte **cu 30 zile** in avans inspectorului de omologare si Federatiei Romane de Motociclism:
 - schita traseului; programul cursei; regulamentul particular; oficialii conducerii cursei, detinatori de licente emise de catre FRM.

19. Atasarea planului circuitului la cererea de organizare, la scara 1 : 1 000

20. La **omologare sa prezinte autorizatiile obtinute cu raspuns DA in scris.**
Email doar de informare nu sint valabile,

de la forurile superioare (Primarie, Jandarmerie, Politie si ISU- Insp. Situatii de urgenta)
si contract cu SERVICIUL DE AMBULANTA

Organizatorii care **NU** au indeplinit conditiile minime solicitate, nu vor avea dreptul de organizare in cadrul campionatului din anul urmator.

21. Rezultatele calculate trebuie trimise federatiei in termen de 24 de ore de la terminarea concursului altfel organizatorul va fi amendat cu 500 euro de care FRM