



**FRM**

**FEDERATIA ROMANA DE MOTOCICLISM**



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

**2016**

(dupa AG 7 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 în teren variat care pune în valoare rezistenta și capacitatea de orientare a sportivilor și, 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 în 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 3 zile. Pentru a ajunge la finalul fiecarei zile de concurs, un road book și o busola este obligatorie.

1.1.3 Traseul este divizat în Etape continând unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi reali fiind legate între ele cu Sectoare de Legatura ce vor fi și 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 500 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 într-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 și cu riscul de avansare lenta, fiecare concurrent 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. Ambulante medicale echipate pentru transportul unui ranit, culcat, vor fi dispuse la fiecare 80 km.

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 într-un timp impus. Lungimea MINIMA a Sectoarelor Selective insumate pentru o Etapa de campionat FRM este fixata la 250 km.

## **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, aceste note nu sunt destinate de a defini cu precizie fiecare viraj sau pericol.

Concurentii pot avea asupra lor un aparat de urmarire prin satelit, 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 Concurusului.

2.1. Toate reclamatii asupra aplicarii sau toate cazurile neprevazute vor fi studiate de Juriul Concurusului 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 absentii 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. sau F.I.M., valabile pentru disciplina si functia desemnata.

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

- Presedintele Juriului,
- Membrii Juriului,
- Directorul de concurs si adjunctul,
- Comisarii tehnici si adjunctii,
- Comisarul responsabil cu mediul,
- Cronometrul sef

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

Un oficial nu poate fi in acelasi timp concurent, pasager, sponsor, mecanic in cadrul unui Raliu Tot-Teren.

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

#### 3.2 Directorul de Concurs

Este delegat de Colegiul Central de Arbitri.

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, 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 sau FIM 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 membri dintre care unul este presedintele delegat de Biroul Federal.

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 reclamatilor 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 numit de FRM. 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 reclamatilor 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.

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.5

4.2.4. Aceste buletine oficiale vor fi scrise pe hârtie A4 de culoare galbena. Numerotarea paginilor trebuie sa apara.

#### **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 bivuac, si la plecarea din bivuac 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 puțin 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. **Timp 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. **Timp estimati:** Timp estimat de organizator pentru parcurgerea unui Sector selectiv.

5.9. **Timp 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. **Timp reali:** Timp reali efectuati prin parcurgerea unui Sector selectiv.

5.11. **Regrupare:**

a) 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.

b) 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.

a) 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.

b) Din momentul intrarii acestora într-o zona de control

c) Din momentul sosirii acestora la terminarea Etapei si pâna la expirarea perioadei de reclamatii si a festivitatii de premiere.

5.14. **Aditiv:** Buletin oficial, făcând parte integranta din regulamentul particular al Raliului Tot-Teren, si destinata modificarii, precizarii sau completarii regulamentului. Aditivele sunt numerotate, date si semnate de: - organizator, pâna în ziua verificarilor 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)

a) 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.

b) 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.

c) 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 penalizare forfetara de 15 ore va fi aplicata concurentilor care nu au parcurs în totalitate etapa.

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

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 primi 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 : ATV de competitie 4x4 ( art. 01.88 reglements TechniquesEnduro)

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

• Categoria 3 : 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 inscrisa. Vehiculele admise din categoriile de mai sus trebuie sa fie obligatoriu dotate cu derulator de road book si trip master.

• Categoria 4 : HOBBY

- = 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 în 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,raniile 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 în 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;

- 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 în 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 .

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 în 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 pevazuta în RP..

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

Taxele de participare vor fi în functie de anvergura si dificultatea concursului.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, reținând 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 înștiintării 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.

10.2. Placile cu numarul de concurs trebuie aplicate vizibil în 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, absentă sau pozitia incorectă 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 în fiecare etapa, absentă sau positionarea 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 în momentul verificarilor tehnice care preced startul.Comisarii tehnici putand verifica în 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, bratară, insigna etc.), eliberat de catre organizator, pentru identificare. Numarul apelului de urgenta si numele persoanei trebuie sa fie înscrise pe bratară. 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. Conditile 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 intr - 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 5 concurenti al acestui clasament pot decide ordinea lor de start.Preferintele lor trebuie date in 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 putin 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.Întârzierea 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 ;

- 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, înaintea 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;
- faptele reprosate nu trebuie sa lase loc diverselor interpretari.

12.5 Intrarea si iesirea dintr-o localitate, sau toate celelalte locuri care necesita o reducere a vitezei pe Sectorul Selectiv trebuie sa fie mentionate in road-book. Controlul vitezei se poate efectua prin diferite metode ( cronometrarea sectorului respectiv,aparate de masurare a vitezei,GPS).

Viteza luata in calcul va fi viteza maxima autorizata de Regulamentul Particular,majorata cu 10%.

O zona de decelerare de 90 m va trebui prevazuta dupa punctul de intare in zona.

Absenta panourilor indicatoare de viteza nu vor face obiectul nici unei reclamatii.

Depasirile sunt autorizate, cu conditia de-a nu se depasi viteza maxim autorizata în aceasta zona.

Toti concurentii care nu se conformeaza acestor prescriptii vor fi penalizati dupa cum urmeaza :

- prima abatere : 30 sec.pentru fiecare km /h depasire
- a doua abatere : 2 min. pentru fiecare km /h depasire
- a treia abatere : excludere din concurs.

Penalitatile se vor cumula :

- in aceasi zona
- pe aceasi etapa
- pe ansamblul raliului.

Controalele vor fi ordonate de Directorul de concurs sau de Juriu si executate de un tehnician in prezenta unui oficial.

Transportul unui concurent in elicopter sau in orice vehicul al organizatorului pe toata etapa sau partial,duce la descalificarea concurentului.

### **13 ASISTENTA TEHNICA SI ALIMENTARILE**

Exceptând Sectoarele Selective sau indicatiile Regulamentului Particular, pe toata durata concursului, reparatiile si alimentariile sunt autorizate în orice moment.

In cazul asistentei tehnice pe un Sector Selectiv, zona autorizata va trebui sa fie :

- considerata ca o zona cu viteza reglementata si va fi precedata de un control de trecere ;
- clar definita, semnalata pe teren cu panouri de « zona de asistenta » în Caietul Itinerar de

concurs si Caietul Itinerar de asistenta, astfel incat toti participantii sa fie informati. Minim un judecator de fapt va trebui sa fie prezent, pentru supravegherea si conformitatea actiunilor întreprinse.

Toate asistentele aeriene sau din partea unui vehicul care nu este inscris in concurs sunt interzise între STARTUL si SOSIREA dintr-o etapa, sub rezerva excluderii imediate din concurs. Viteza maxima în parcul de asistenta este de 30 km/h. Pentru siguranta spectatorilor, Organizatorul va amenaja un culoar pentru vehicule si un altul pentru spectatori.

Este autorizata alimentarea numai în locurile prevazute de Organizator si care sunt mentionate în Caietul itinerar. Ele pot fi efectuate pe Sectoare selective si de legatura. Timpul maxim de neutralizare este de 15 min pentru alimentarea pe Sectorul Selectiv.

Organizatorul trebuie sa opreasca toate motocicletele. Parcul de alimentare nu este un Parc inchis.

În aceasta zona, este interzisa orice alta activitate exceptând cea legata direct de alimentare. În toate zonele de alimentare, limita maxima a vitezei este de 30 km/h. În aceste spatii, mecanicilor li se recomanda sa poarte echipament ignifug. Responsabilitatea alimentarii revine concurentului. Pe toata durata alimentarii, motoarele motocicletelor trebuiesc oprite. În caz de defectiune, motocicleta poate fi mutata în afara zonei de alimentare fara a primi penalizari.

Utilizarea aparatelor radio emisie-receptie, a receptoarelor HF,VHF,CB sau a radio telefoanelor pot fi reglementate. Interzicerea sau limitarea acestora trebuie specificata in Regulamentul Particular.

### **14. ASIGURARI**

Taxa de participare cuprinde prima de asigurare pentru raspunderea civila a concurentilor fata de terte persoane. Asigurarea intra în vigoare odata începerea Verificarilor Administrative si tehnice ale concursului, si-si pierde valabilitatea cu expirarea uneia dintre urmatoarele perioade :

- 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 :

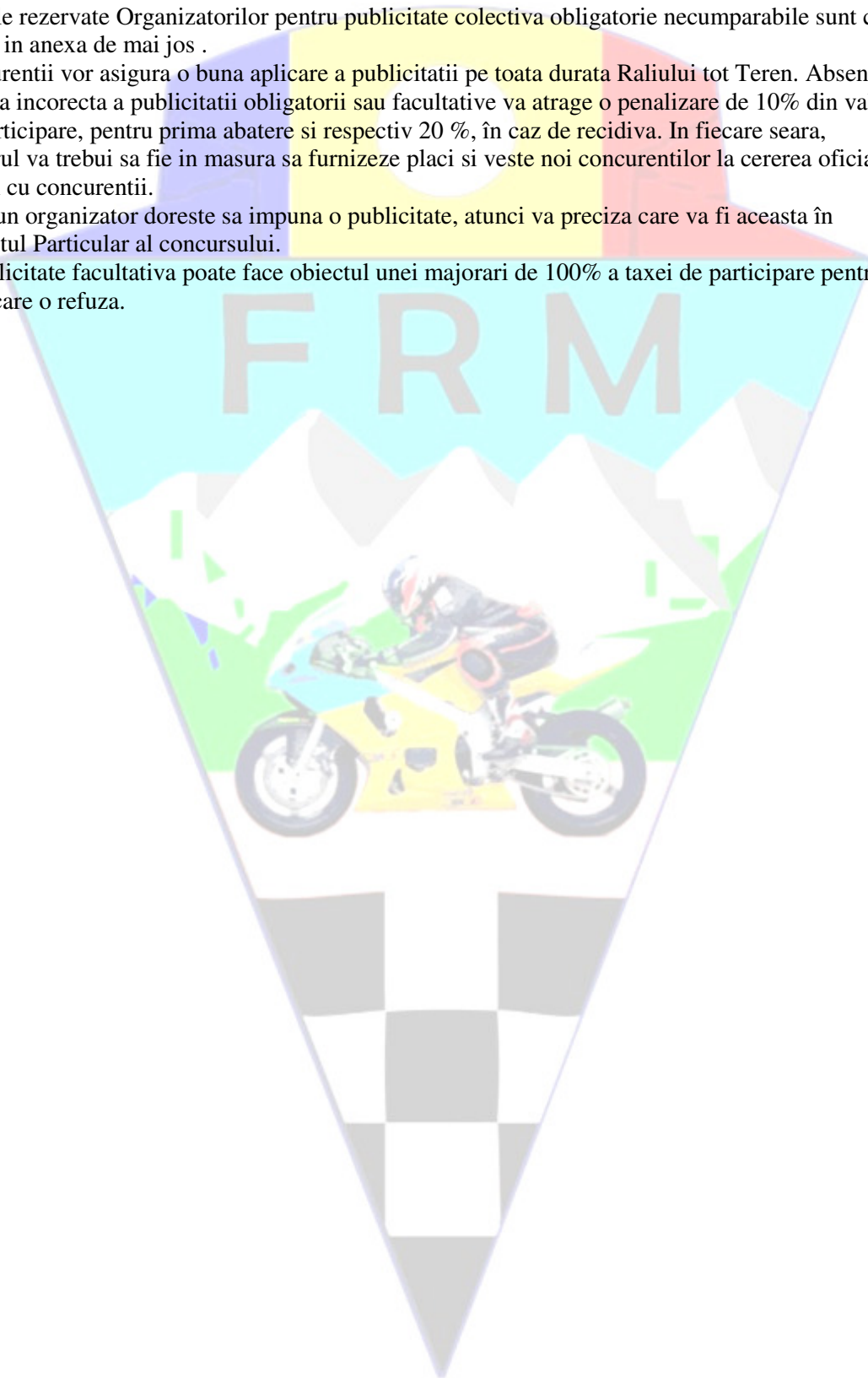
- a) sa fie autorizate de regulamentele FRM si de legislatie.
- b) sa nu contravina bunelor moravuri si obiceiuri;
- c) sa nu afecteze spatiile rezervate publicitatii obligatorii (placa de raliu, numere de concurs);

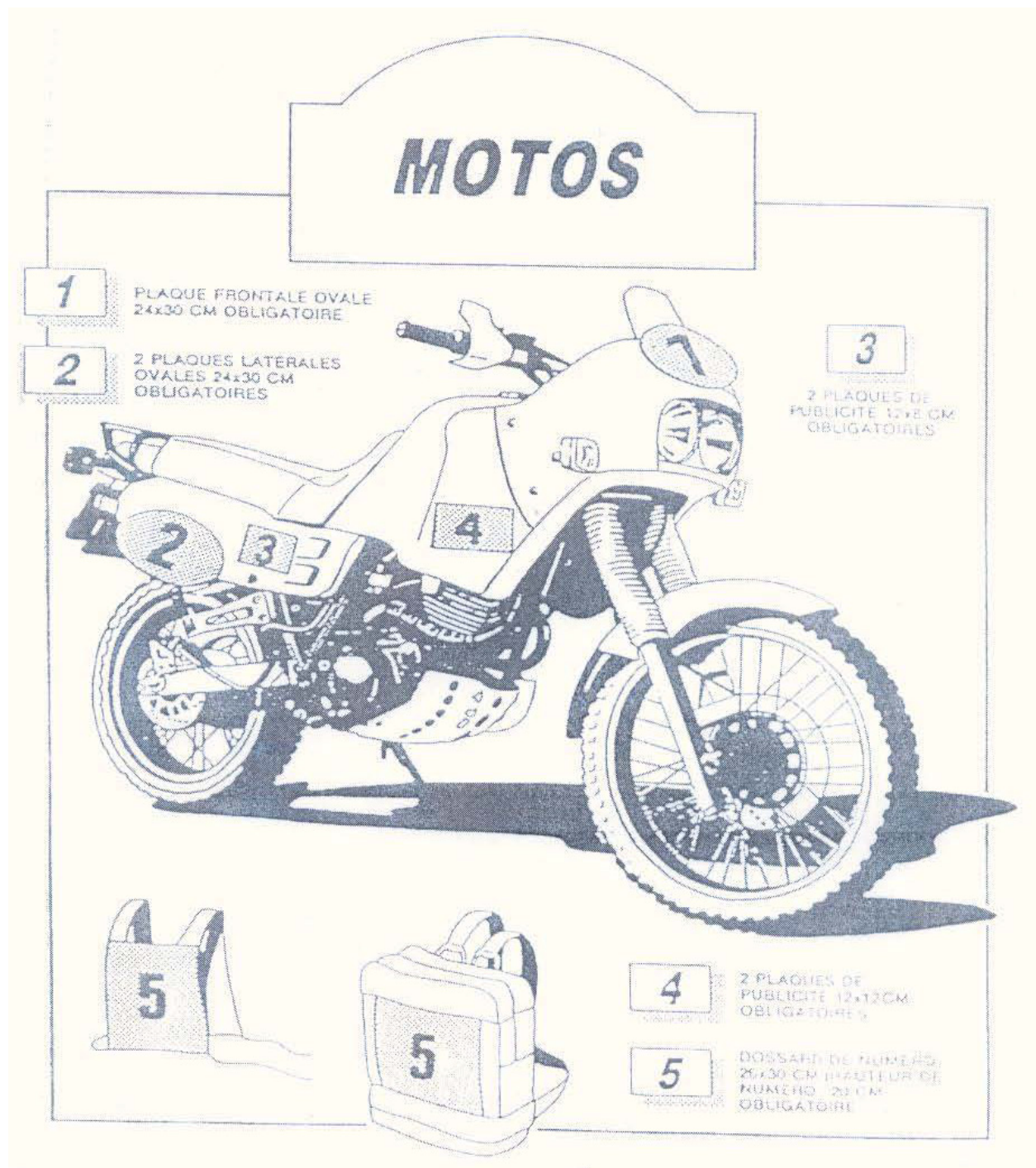
15.2 Spatiile rezervate Organizatorilor pentru publicitate colectiva obligatorie necumparabile sunt cele mentionate in anexa de mai jos .

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 neînmanarea 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 aceluia 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 în 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 ponteze 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 forfaitare 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 în carnetul de control reprezinta ora de sosire a Sectorului Selectiv si ora de plecare în 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) Dupa 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) Daca 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 dupa 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 in 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 de 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 Dacă un concurent nu poate prezenta motocicletă sa în stare de funcțiune la Startul Sectorului Selectiv, va fi penalizat cu 1 min pentru fiecare minut întârziere.

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

- a. - panou galben cu fanion saș (începutul zonei);
- b. - după 100 m (aprox.), panou roșu cu fanion saș (sosire lansată) ;
- c. - la o distanță de 150 -:- 300 m , 2 (doua) panouri roșii (ceas și STOP) ;
- d. - la 100 m, panoul final bej cu 3 (trei) bare transversale .

Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul STOP este interzisă sub sancțiunea excluderii din concurs .

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

La o distanță de 150 - 300 m după SOSIRE, echipajul trebuie să se oprească la CO semnalizat prin panoul ceas – roșu și panoul roșu STOP. Oficialul din post va înscrie în carnetul de bord ora de sosire (ora,min.,sec.), care va fi identică orei de plecare în Sectorul de Legatură următor (ora, min.).

În cazul sosirii mai multor concurenți în același minut, seful de post va reevalua startul acestor concurenți la un interval minim din 30 în 30 de secunde, în ordinea sosirii acestora.

Dacă, concurenții nu se pot opri în zona, sau pleacă prin mijloace proprii, vor fi aplicate penalizarile prevăzute prezentul regulament. Dacă aceștia nu se opresc la punctul STOP pentru înscrierea timpilor, se va aplica o penalizare de 1 ora.

20.8 Cu excepția unor dispoziții contrare ale Regulamentului Particular, asistenta tehnică de concurs, altă decât prin mijloacele pe care echipajul în concurs le transportă sau primită de la un alt concurent aflat încă în concurs, este interzisă pe parcursul unui Sector Selectiv (SS). Zonele de asistență regulamentară vor fi indicate de către organizator.

20.9 Intervalele de start pentru Sectoarele Selective (SS) vor respecta aceleași dispoziții prevăzute pentru start în etape, cu excepția penalizărilor rutiere .

20.10 Concurenții care refuză startul într-un Sector Selectiv la ora și în ordinea care le-a fost atribuită, vor fi penalizați cu 15 minute și vor rămâne la dispoziția sefului de post, care le va indica o nouă ora de start.

20.11 Întreruperea unui Sector Selectiv (SS)

În cazul în care derularea unui Sector Selectiv (S.S.) este definitiv oprită înainte ca ultimul concurent să-l fi parcurs, indiferent de motiv, clasamentul pe acel Sector Selectiv se va stabili atribuind cel mai slab timp realizat, înainte de întrerupere, tuturor concurenților afectați de circumstanțele întreruperii. Acest clasament va fi stabilit și în cazul în care un singur concurent a parcurs Sectorul Selectiv în condiții normale de concurs.

Aplicarea sau nu a acestei dispoziții rămâne de competența Comisarilor Sportivi, după ce conducerea cursei a prezentat motivele întreruperii.

Dacă, Comisarii Sportivi consideră anormală atribuirea celui mai slab timp realizat, ei pot găsi ca timp de referință, acel timp pe care îl vor considera convenabil dintre alți 4 (patru ) timpi mai slabi.

Toți concurenții responsabili sau co-responsabili de întreruperea Sectorului Selectiv, nu vor putea beneficia, în nici un caz, de această măsură. Aceștia vor fi creditați cu timpul efectiv pe care eventual îl vor realiza, dacă acesta este superior timpului fictiv, atribuit celorlalți concurenți.

În cazuri excepționale, ca măsură de securitate, Directorul de concurs poate întrerupe un Sector Selectiv, la Controlul de Trecere precedent, iar concurenții vor putea continua Sectorul Selectiv după depășirea zonei periculoase. Clasamentul va fi stabilit făcând suma celor două porțiuni a Sectorului Selectiv.

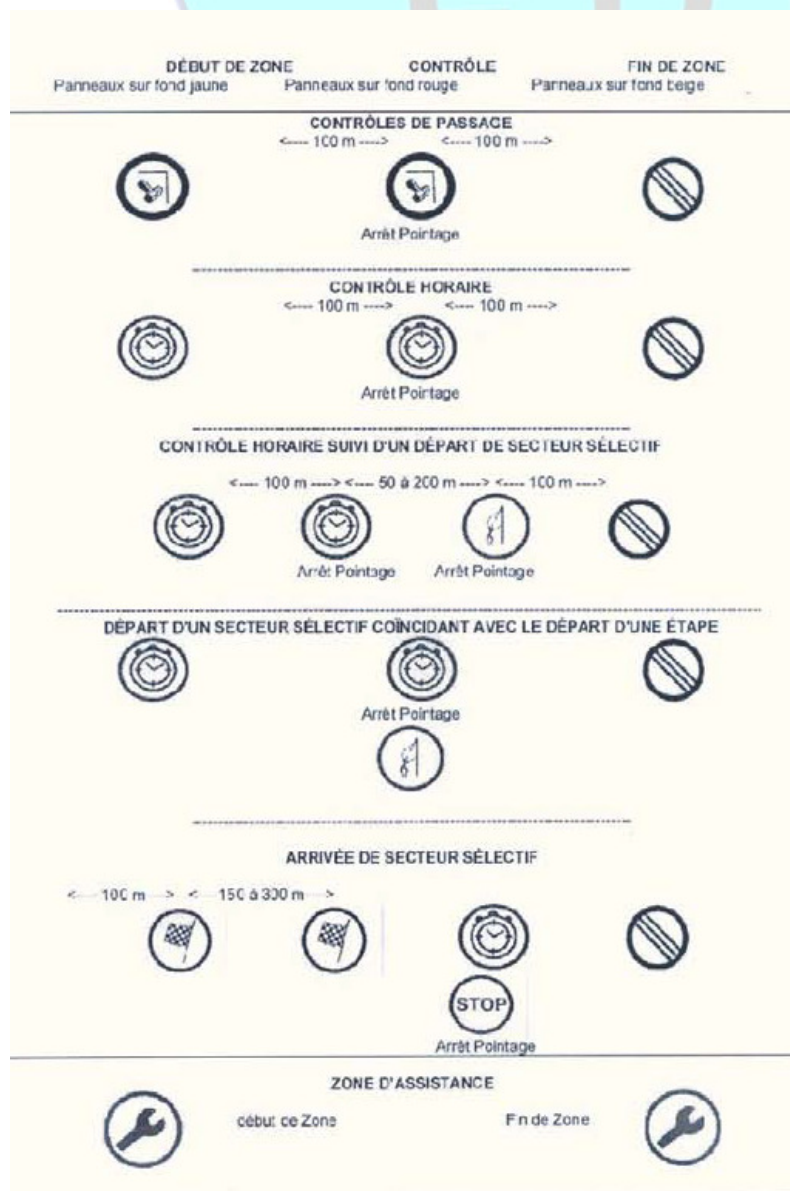
## **21.REGRUPAREA**

21.1 Regrupările servesc la reducerea intervalelor, mai mult sau mai puțin importante, care s-au creat între concurenți datorită celor întârziți și/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

In zonele mai aglomerate d.p.d.v.d.r. a circulatiei, este obligatoriu dispunerea panourilor pe ambele parti ale drumului. Nerespectarea intrarii,iesirii de asemenea a sensului de circulatie in aceste zone atrage urmatoarele penalizari : - prima infractiune 10 min - a doua infractiune 1 ora - a treia infractiune si urmatoarele 3 ore Aceste penalitati se aplica si concurentilor care reintra intr-o zona de control dupa ce carnetul lor de control a fost deja vizat.

### **23. PENALIZAREA FORFETARA**

O sanctiune forfetara este aplicata pentru depasirea timpului maxim autorizat sau nerespectarea regulilor sportive. Sanctiunile forfetare sunt urmatoarele :

- a) depasirea timpilor impusi pe sectorul de legatura.
- b) depasirea timpilor maxim autorizati pe sectorul selectiv In aceste doua cazuri, o singura penalizare forfetara va fi atribuit pe etapa. Forfetarea unui Sector Selectiv sau Sector de legatura se poate face numai din motive tehnice declarate si verificate de comisarul tehnic.

### **24. PARC ÎNCHIS**

24.1 Alte prescriptii :

- a) Orice procedura de reparatie sau alimentare este interzisa – în Parcul Închis de start al Concursului.
- b) Punerea în miscare prin remorcare sau împingere de catre un alt concurent înca în concurs în interiorul Parcului Închis, va fi penalizata cu 1 minut.
- c) Motocicletele sunt în Parcul Închis de la intrarea lor într-un parc de start,de regrupare sau de la terminarea Etapei si pâna la plecarea din acestea.
- d) Motocicletele sunt în Parcul Închis de la intrarea lor într-o zona de control si pâna la iesirea din aceasta .
- e) Motocicletele sunt în Parcul Închis de la sosirea lor la sfârșitul Concursului si pâna la expirarea perioadei de depunere a reclamatiiilor.In caz de reclamatii,regimul de parc inchis se prelungeste pana la decizia Juriului vis a vis de reclamatia in cauza.

24.2 Toate infractiunile la regimul de Parc Închis duc la excluderea din concurs.

24.3 Înaintea iesirii din toate parcurile, sau la startul unei Etape, daca, comisarii tehnici ai competitiei constata ca o motocicletă este într-o stare incompatibila cu o utilizare normala, ei trebuie sa informeze imediat Directorului de concurs, care va putea cere remedierea defectiunilor. În aceasta situatie, minutele atribuite efectuării remedierilor vor fi considerate ca tot atâtea minute de întârziere înregistrate pe un Sector de Legatura. Pentru a nu permite concurentului de-a încerca sa recupereze întârzierea datorata remedierilor, acesta va primi o noua ora de start. Toate întârzierile mai mari de 30 min. vor duce la excluderea din concurs.

24.4 Dupa parcareă motocicletei în Parcul Închis, concurentii pot sa acopere motocicleta lor.Concurentii trebuie sa paraseasca imediat Parcul Închis, fiindu-le interzisa revenirea.

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

- sa schimbe, cu mijloace aflate la bord, unul sau doua cauciucuri desumflate sau deteriorate ;
- sa schimbe farul,unul sau doua lampi semnalizare fata / spate.
- SA INTRE IN PARC CU 15 MINUTE INAINTE DE ORA SA DE START PENTRU

**MONTAREA CAIETULUI ORAR IN DERULATOR**

Aceste interventii vor trebui sa fie în totalitate terminate înainte orei de start. În caz contrar, depasirea timpului va antrena o penalizare de 1 minut pentru fiecare minut de întârziere .

## 25. VERIFICARI ADMINISTRATIVE SI TEHNICE

25.1 – Toti concurentii participanti la un Concurs trebuie sa se prezinte complet cu motocicleta lor, la verificarile administrative si /sau tehnice prevazute conform programului Concursului in RP. Penalizarile financiare pentru întârzierea la verificarile tehnice preliminare, fata de programul stabilit de Organizator vor fi mentionate în 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 Dupa 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. Dupa verificarile tehnice si în cazul în care o motocicleta 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, absenta 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 categorie, 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 in urma clasamentelor finale de la sfarsitul fiecărei Etape FRM.

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)  
= cilindrarea pana la 450 cc,motor mono sau bicilindru (Cupa Romaniei)  
= cilindrarea de la 450 cc pana la 700 cc ,motor mono sau bicilindru (Cupa Romaniei)
- Categoria 2 : ATV competitie 4x4 (art. 01.88 regl. TechniquesEnduro) (titlu de campion national)  
= cilindrarea pana la 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)  
= cilindrarea peste 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
- Categoria 3 : QUAD competitie 4x2 (art. 01.88 regl.TechniquesEnduro) (titlu de Campion national)  
= cilindrarea pana la 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)  
= cilindrarea peste 500 cc,motor 4 timpi (Cupa Romaniei)
- Categoria 4 : HOBBY,open, pentru amatori cu motociclete neechipate cu aparatura specifica pentru rally raid si care 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 categorii cat si la clasa de cilindrare, 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 cilindrare 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 Etape FRM va fi facut luand in calcul urmatorul 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 puncteaza in clasamentul final al campionatului decat sportivii care au participat la minimum 50 % + 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 in scris la o etapa, oficial, organizator, etc.), afectata de o decizie luata sub autoritatea F.R.M. sau de o incalcare a prezentului regulament are dreptul sa protesteze impotriva deciziei sau incalcarii respective. Nu se poate protesta impotriva sanctiunilor de descalificare dictate de Directorul de Concurs.

27.1 Toate protestele trebuiesc facute in acord cu reglementarile Codului Disciplinar si de Arbitraj FIM.. Ele trebuie facute în scris si depuse numai de persoanele direct interesate, la secretariatul competitiei in cel mult 30 minute de la comunicarea rezultatelor provizorii însoțite de taxa de protest de 10 euro, care nu se va restitui daca, contestatia nu este justificata. Fiecare protest trebuie sa se refere la un singur subiect.

27.2 Daca reclamatia necesita demontarea si remontarea diferitelor parti a unei motociclete, reclamantul va trebui sa depuna o garantie fixata prin RP .

27.3 Cheltuielile ocazionate de demontarea si transportul motocicletei cad în sarcina reclamantului, daca contestatia nu este justificata, iar în caz contrar cad în sarcina concurentului reclamat.

27.4 Daca, contestatia nu este justificata si daca, cheltuielile ocazionate de contestatie (verificarea, transportul etc.) sunt superioare garantiei depuse, diferenta va cadea în sarcina reclamantului. În situatia în care aceste cheltuieli sunt inferioare, diferenta va fi restituita reclamantului.

27.5 Oricine este nemulțumit de hotararile Juriului de Concurs poate face contestatie la Comisia de Disciplina. Contestatia trebuie semnata si depusa de contestatar la secretariatul F.R.M. in cel mult 3 zile (data postei) de la pronuntarea hotararii Juriului de Concurs. Taxa de contestatie este de 30 euro platibili in lei la cursul B.N.R. si va fi depusa de contestatar la secretariatul F.R.M. In cazul in care contestatarul are castig de cauza, taxa de contestatie ii va fi returnata, aceasta fiind suportata de catre perdant.

Eventualele cheltuieli ocazionate de judecarea contestatiei cad in sarcina exclusiva a contestatarului.

27.6 Comisia de Disciplina va judeca o contestatie in maximum 14 zile de la depunerea ei (data postei). Hotararile Comisiei de Disciplina vor fi comunicate in scris contestatarului. Partile implicate pot asista la judecarea contestatiei si se pot apara, daca este cazul. Partile implicate pot apela la ajutorul unui consilier. Comisia de Disciplina poate solicita depozitia unor martori sau raportul unui expert. Hotararile Comisiei de Disciplina intra in vigoare in momentul comunicarii lor (data postei), si sunt definitive. La cererea expresa a contestatarului, Comisia de Disciplina poate amana aplicarea hotararilor Juriului de Concurs pana la pronuntarea propriei hotarari. Nerespectarea hotararilor Comisiei de Disciplina atrage dupa sine excluderea

27.7 Concurentii pot face apel la deciziile pronuntate, în conformitate cu stipularile Codului Disciplinar si de Arbitraj FIM.. Protestele vor fi judecate de catre Juriul de Concurs pe loc, in conformitate cu prevederile prezentului regulament, iar hotararile vor fi comunicate in scris protestatarilor. Nerespectarea hotararii Juriului de concurs atrage dupa sine suspendarea pana la sfarsitul sezonului competitional.

## **28. CRONOMETRAREA**

Cronometrajul este plasat sub responsabilitatea Directorului de Concurs .

Responsabilii cu cronometrarea trebuie sa fie posesori ai licentei FRM. De asemenea toti oficialii de pe traseu trebuie sa fie posesori ai unei licente FRM, 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 bratara 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 l-a consultat pe sportiv dupa producerea unui accident.

**Numele, prenumele,grupa sanguina si Rh-ul sportivului trebuie sa fie inscriptionat obligatoriu pe cască 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 sau paramedic 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. 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
- la un interval de 80 de km pe Sectorul Selectiv
- la sosirea din Sectorul Selectiv si la bivouac.

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 asemena purtarea celorlate protectii.

Fiecare motocicletă va trebui sa fie echipata cu o rezerva de apa potabila de minimum 3 litri.

Fiecare concurent poate fi dotat de catre organizator cu un echipament de urmarire, in speta cu un dispozitiv de urmarire prin satelit. Acesta trebuie sa fie usor de folosit, fara interventie mecanica; ea trebuie sa fie vizibila si locul ei sa fie marcat cu un adeziv specific.

Organizatorul poate sa prevada si sa impuna prin Regulamentul Particular si alte dotari si mijloace care duc la marirea gradului de securitate a concurentului / cursei.

### **34. CODUL DE DISCIPLINA SI ARBITRAJ**

#### **34.1.Principii**

Participantii, oficialii si organizatorii sunt obligati sa respecte prevederile prezentului regulament si ale Regulamentului Particular.

Violarea dovedita a acestor prevederi va atrage sanctiunile prevazute in acest capitol, sau in 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 facut in particular sau in public.
- amenda: intre 50 € si 200 €
- descalificarea: poate fi dintr-o etapa, din cursa
- suspendarea: pierderea dreptului de participare la una sau mai multe etape ale Campionatului
- excluderea: pierderea definitiva si completa a dreptului de participare in orice activitate de sub

egida FRM

#### 34.4. **Cumulul de sanctiuni**

Se pot dicta mai multe sanctiuni simultane impotriva celor vinovati.

#### 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 FRM.

#### 34.7. **Autoritate si competenta**

Directorul de Concurs poate sanctiona automat:

- sportivi, participanti, oficiali si organizatori pentru incalcari ale regulamentului petrecute in timpul unei etape.
- 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, fraudă, 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 incalcari 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 inscrise	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 puțin doua panouri de numere sau ale placilor de raliu	10.3						
6	Absenta sau falsificarea unui semn de identificare	10.4			X			
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 campiilor, padurilor, livezilor si mlastinilor. a) prima infractiune: b) a doua infractiune	12.1				15 minute		
11	Se interzice: - remorcarea,transportul motocicletelor pe SS ;	12.2			X			

Regulamentul Campionatului Individual al Romaniei de Raliuri Tot-Teren Moto – 5 Mart.2016(dupa AG)

	- blocarea intentionata a trecerii motocicletelor sau impiedicarea depasirii				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	Absenta sau deteriorarea unei publicitati obligatorii sau facultative -prima infractiune -a doua infractiune	15.3					10% din TP 20% din TP	
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			X			Penalizare forfetara, putand 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			

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	Infractiuni 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			X		Conform Reg.Partic.	
32	-Motocicletele ce nu respecta regulamentul de securitate. - neprezentarea motocicletei la verificari,solicitate de comisarii tehnici	25.4			X X			
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/asociațiilor 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 minim un medic
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 fiecărei categorii, respectand indicatiile regulamentare
16. Sa asigure o calitate foarte buna a marcajului traseului
17. Sa prezinte cu 7 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.
18. Atasarea planului circuitului la cererea de organizare, la scara 1 : 1 000
19. La omologare sa prezinte autorizatiile obtinute de la forurile superioare (Primarie, Jandarmerie, Politie si ISU- Insp. Situatii de urgenta) si instiintarea adresata spitalului local.

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