

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE MOTOCICLISM



COMISIA DE TOT TEREN

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL AL RALIURILOR DE TOT TEREN 2024

1 ASPECTE GENERALE

FRM organizează „Campionatul National al Raliurilor de Tot Teren 2024” conform regulamentului FIM Europe și Codului Sportiv al FIM Europe.

Juriul, obligatoriu pentru toate concursurile, este format dintr-un membru desemnat de FRM, Directorul de Concurs și un al treilea membru desemnat de FRM-Comisia de TT pentru fiecare concurs.

Regulamentul Particular va fi prezentat de fiecare organizator înainte de concurs și în conformitate cu Regulamentul FRM.

Campionatul National Raliurilor TT va consta într-un număr de patru/sase etape (numărul de etape poate varia în fiecare an, dar va fi de maximum 6). Pentru clasifica finale sunt luate în considerare NUMAI puncte conform regula N-1 (în cazul în care numărul concursurilor este de max 5), sau N-2 (în cazul în care numărul concursurile este de 6), unde N reprezintă numărul TOTAL de concursuri. Fiecare competiție trebuie să aibă o lungime minimă de 250 km și să dureze cel puțin 3 zile. Orice concurs desfășurat în paralel trebuie să fie autorizat de FRM.

Asigurarea cursei se face de către organizatori în conformitate cu specificațiile Regulamentului de Functionare al FRM.

2 PARTICIPAREA

Pentru a participa la „Campionatul National Raliurilor TT ”, un pilot trebuie să dețină un permis de conducere obișnuit și o licență FRM,- Anuală sau ”One Event” - O singură competiție.

Motocicletele și cvadriciclurile, precum și echipamentele acestora trebuie să respecte Codul Rutier național și legile țării în care este înmatriculat vehiculul, precum și orice alte reguli specificate în Regulamentul Particular.

Piloții trebuie să se conformeze regulilor de circulație în vigoare în fiecare regiune traversată în timpul competiției. Orice concurent penalizat pentru o încălcare a acestor regulamente poate, după o anchetă, să fie descalificat sau să i se impună alte penalizări de către Directorul de Concurs și confirmate de Juriul , conform prevederilor din Codul Disciplinar și de Arbitraj al FRM.

Toate motocicletele trebuie să respecte Regulamentul Tehnic al FRM.

Piloții trebuie să poarte echipament adecvat, inclusiv orice echipament de protecție stabilit de Regulamentul Tehnic al FRM, în plus față de telefonul mobil în ambalaj rezistent la apă, cu un număr valabil și disponibil pentru apeluri.

3 REGULAMENTUL PARTICULAR

Regulamentul Particular (PR) conține detalii importante privind aspecte precum traseul, viteza medie, condițiile de siguranță, taxa de participare etc...

Orice modificări sau dispoziții suplimentare vor fi anunțate prin documente adiționale care vor fi date, numerotate și semnate. Aceste documente adiționale vor face parte integrantă din PR și vor fi afișate la avizierul oficial al Raliului. De asemenea, ele vor fi comunicate direct concurenților în cel mai scurt timp posibil.

Organizatorii trebuie să afișeze sigla FRM în RPal fiecărei curse.

PR trebuie să includă adresa web oficială, iar pagina web oficială a fiecărui concurs trebuie să conțină următoarele informații:

- 1) Regulamentul Particular și toate eventualele modificări ale acestuia
- 2) Lista de înscriere a piloților, inclusiv clasa și alte detalii
- 3) Modificările Caietului Itinerar (Road Book)
- 4) Toate celelalte documente importante ale cursei

4 JURISDICȚIA

Concursul va fi supravegheat de un Juriu alcătuit în conformitate cu prevederile Codului Sportiv al FRM Comisia FIM Enduro & Rally desemnează Președintele Juriului sau un arbitru.

5 CAIETUL ITINERAR

Caietul Itinerar a fost conceput pentru a indica traseul și

- principalele pericole
- descrierea terenului
- limitele de viteză

Orice drum de recunoaștere a pistei înainte de concurs este interzis, sub sancțiunea excluderii din cursă.

Informațiile oferite de echipa de deschidere a drumului vor fi comunicate concurenților în timpul instructajelor (briefing) și prin afișare.

Itinerariul oficial al Raliului este descris în Caietul Itinerar înmănat concurenților și trebuie urmat în totalitate, sub sancțiunea unei penalizări care poate duce până la excluderea din cursă.

Caietele Itinerar trebuie să fie tipărite pe hârtie colorată, dar nu trebuie să fie premarcate.

Distribuirea digitală a Caietului Itinerar exclusiv în format pdf trebuie să fie asigurată de către organizatori pentru concurenții care participă cu dispozitive digitale.

Niciun fișier GPX sau orice alte date de traseu nu trebuie distribuite concurenților participanți la categoriile de curse.

6 CLASELE

- M1: sub 290cc
- M2: 300-390cc
- M3: 400- 475cc
- M4: 480-600cc monocilindru
- M5: 650-750cc monocilindru
- M6: 650-1300cc bicilindru
- Cvadriciclu (quad)

7) CURSA

7.1 NUMERELE

Înainte de prima cursă a sezonului, piloții trebuie să trimită un e-mail către Comisiei de TT cu numerele pe care le aleg, iar Comisiei va informa organizatorii fiecărui raliu pentru a respecta numerotarea.

Numărul va fi același și poate fi modificat doar de la an la an. Pilotul își păstrează numărul chiar și în cazul schimbării motocicletei.

7.2 POZIȚIILE DE PORNIRE ȘI STARTUL ÎN CURSĂ

Motocicletele vor fi primele care vor lua startul în cursă. Primul SSV va urma la un interval de timp care va fi stabilit de Directorul de Concurs, dar nu mai puțin de cincisprezece (15) minute după ultima motocicletă.

Mașinile vor porni la un interval de cel puțin 30 de minute.

Ordinea de start a primei Etape va fi decisă de Directorul de Concurs sau prin rezultatele prologului. Prologul nu este obligatoriu. În cazul în care nu există un prolog, avansul trebuie să fie acordat piloților conform puncte de Campionatul National Raliuri Tout Terrain înainte de concurs. După fiecare Etapă, ordinea de start va fi stabilită în funcție de clasamentul din fiecare zi de cursă. Motocicletele și Cvadriclurile vor pleca primele, urmate apoi de SSV și de Mașini.

În cazul în care o cursă are trasee diferite pentru motociclete, cvadricluri și SSV, ordinea de start se poate schimba.

7.3 RUTELE ȘI TRAFICUL

Cursa se va desfășura pe drumuri deschise circulației publice. Prologul va fi închis circulației.

Toate etapele selective trebuie să fie protejate de trafic.

Concurenții trebuie să respecte pe tot parcursul cursei regulile rutiere naționale și viteza maximă admisă și trebuie să acorde atenția cuvenită vehiculelor civile. În special pentru vehiculele care trec prin zone rezidențiale, organizatorul trebuie să stabilească o limită maximă de viteză desemnată de 50 de kilometri, cu excepția cazului în care codurile și indicatoarele rutiere locale prevăd o limită mai mică. În fiecare caz, penalizările pot ajunge și până la excluderea din cursă.

Controlul traseului și al vitezei va fi verificat prin sistemul de urmărire GPS și va fi monitorizat în timpul și după cursă, iar traseele concurenților vor fi verificate pentru orice încălcare.

7.4 VEHICULELE CARE SOSESC ÎN ZONA DE START

Vehiculele trebuie să se prezinte în zona de start cu 15 minute înainte de începerea cursei.

În caz contrar, organizatorul poate ocupa poziția respectivă cu un alt concurent, iar concurentului care nu a ajuns la timp nu i se va da permisiunea de a lua startul. În acest caz, concurentul care nu s-a prezentat în zona de start va primi o penalizare maximă din toate sectoarele selective plus o oră.

7.5 PENALIZĂRILE PENTRU CONTROLURILE RATATE (CP - TC)

Penalizarea pentru ratarea unui Punct de Control (CP) este stabilită la 15 minute pentru fiecare încălcare. Penalizarea poate fi modificată de către Directorul de Concurs.

Penalizarea pentru ratarea unui Control Orar (TC) este stabilită la 30 de minute pentru fiecare încălcare. Penalizarea poate fi modificată de către Directorul de Concurs.

7.6 PENALIZĂRILE PENTRU ETAPELE SELECTIVE

1. **DNS** - În cazul în care un pilot nu reușește să ia startul: Timpul maxim al etapei+ 5 ore + penalizări CP+ penalizări TC

2. **DNF** - În cazul în care un pilot nu reușește să termine cursa: Timpul maxim al etapei+ 2 ore + penalizări CP+ penalizări TC

7.7 PENALIZĂRILE PENTRU ETAPELE DE LEGĂTURĂ

O penalizare este considerată ca fiind o pornire întârziată în fiecare zi, etapă sau etapă de legătură, în raport cu ora programată de organizatori.

Orele de începere atât pentru Etapa de Legătură, cât și pentru Etapa Specială vor fi respectate cu strictețe, fără întârziere, la minut sau la secundă. Penalizarea maximă pentru Etapa de Legătură: timpul țintă + 1 oră + penalizări CP.

7.8 PENALIZĂRILE PENTRU LIMITELE DE VITEZĂ

Pentru depășirea limitei de viteză în zonele de control și a limitei de viteză stabilite în Caietul Itinerar:

Pentru depășirea vitezei de până la 10 km/h: **penalizare de ¼ minut (0:00:30") pentru fiecare kilometru de depășire a limitei de viteză**, pentru fiecare limită de viteză indicată în Caietul Itinerar, luând în considerare punctul cu cea mai mare viteză.

Pentru depășirea vitezei de până la 20 km/h: penalizare de **un minut** pentru fiecare kilometru de depășire a limitei de viteză, pentru fiecare limită de viteză indicată în Caietul Itinerar, luând în considerare punctul cu cea mai mare viteză.

Pentru depășirea vitezei de la 30 km/h: penalizare de **2 minute** pentru fiecare kilometru de depășire a limitei de viteză, pentru fiecare limită de viteză indicată în Caietul Itinerar, luând în considerare punctul cu cea mai mare viteză.

Pentru depășirea vitezei de peste 40 km/h, excludere din cursă.

Orice depășire anormală a vitezei în timpul concursului poate duce la descalificare.

7.9 ALTE PENALIZĂRI

Directorul de Concurs, luând în considerare penalizările stabilite de Regulamentul General al Raliurilor TT sau penalizările stabilite de Regulamentul General și în baza acordului Președintelui Juriului, poate impune penalizări care pot ajunge până la excluderea din cursă.

- În cazul în care pilotul sau echipajul solicită ajutor prin intermediul telefonului mobil pentru asistență la orientare, penalizarea este de 15 minute.

În cazul în care se efectuează mai multe apeluri, se stabilește penalizarea maximă, presupunând că concurentul nu a finalizat etapa specială.

- Pentru depășirea vitezei în bivuac sau pentru orice conducere periculoasă, penalizarea este de 30 de minute.
- Pentru circulația pe drumurile publice fără cască, penalizarea este de 60 de minute.

7.10 LIMITELE DE TIMP

Limita de timp pentru legături este de +50% din timpul ideal. Din acel moment, se consideră că concurentul a abandonat etapa de legătură. Limitele de timp pentru etapele speciale depind de fiecare etapă în parte și sunt anunțate înainte de cursă, dar în orice caz, nu pot fi mai lungi decât dacă etapa ar fi parcursă cu o viteză medie de 30 km/h.

Adică, dacă un concurent se deplasează lent în mod repetat (și nu din cauza unei probleme provizorii, cum ar fi o pană de cauciuc sau o avarie care poate fi remediată) și acesta continuă în acest mod, va fi avertizat de către comisarii de cursă. Dincolo de această limită, concurentul va rămâne în urmă în cadrul etapei și, desigur, din cauza căderii nopții, va fi obligat să părăsească etapa și să se întoarcă pe drumurile locale, caz în care va fi considerat ca abandonând etapa.

Legătura: În cazul în care un pilot sau un echipaj nu efectuează sau nu încearcă să efectueze legătura, penalizarea care va fi impusă pentru clasamentul zilei este timpul maxim pentru Legătură + 3 ore.

Etapele Speciale: În cazul în care un pilot sau un echipaj nu încearcă să parcurgă etapa, penalizarea care va fi impusă pentru clasamentul zilei este timpul maxim pentru categoria corespunzătoare (Motociclete și Cvadricicluri) + minute de penalizare pentru lungimea în kilometri a etapei respective (adică un minut de penalizare pentru fiecare kilometru al etapei speciale).

Orice penalizare trebuie să fie confirmată de Juriul Concursului.

8 LIMITELE ORARE ÎN CURSĂ

Poziția orară a cursei este setată la limitele zilnice de către organizator. În cazul în care un concurent are un timp mai mare decât timpul țintă al unui TC, acesta este automat scos din cursa din ziua respectivă, cu acceptarea penalizărilor, astfel încât acesta să poată continua la Etapa următoare.

8.1 SOSIREA MAI DEVREME

Sosirea mai devreme este permisă doar în ultima etapă de legătură de la sfârșitul fiecărei etape a cursei. Nu este permisă pentru restul etapelor de legătură, cu excepția cazului în care organizatorul decide acest lucru pentru motocicliști, din motive de siguranță.

8.2 URMĂRIREA PRIN GPS

Traiectoriile vehiculelor sunt monitorizate de sisteme de urmărire și înregistrare prin satelit, care sunt capabile să calculeze traseul corect al cursei, orice încălcări ale limitelor de viteză, oprirea vehiculului din cauza unor probleme tehnice și orice întârzieri cauzate de unele evenimente neprevăzute, cum ar fi, de exemplu, un drum blocat, acordarea de ajutor în caz de accidentare etc. În astfel de cazuri, Directorul de Concurs poate decide să elimine întârzierea respectivă pentru un concurent, atunci când se dovedește că întârzierea a survenit ca urmare a unui eveniment neprevăzut sau a asistenței acordate în cazul accidentării unui alt concurent.

În cazul unei accidentări, primii 2 piloți care urmează sunt obligați să oprească și să acorde asistență pilotului sau echipajului. Se va acorda un timp suplimentar egal cu durata opririi în minute.

Niciun alt pilot nu va accepta un timp suplimentar, cu excepția cazului în care Directorul de Concurs îi solicită acestuia să oprească și să acorde asistență.

În plus față de sistemul de urmărire există opțiuni de siguranță care sunt consiliate organizatorilor:

- a. Comunicarea instantanee cu pilotul;
- b. Avertizarea de proximitate a altui vehicul (tip santinelă);
- c. Avertizările pentru !!! WP
- d. Avertizările de depășire
- e. Verificarea și înregistrarea WP
- f. Busola
- g. Versiunea publică online a afișajului de urmărire ar trebui să aibă o întârziere de cel puțin 30 minute (în versiunea publică nu sunt afișate date despre traseu sau WP).

9 SERVICE-UL ȘI ASISTENȚA TEHNICĂ

Realimentarea este permisă numai la Punctele de Service indicate (cu coordonatele și detaliile despre traseu) de către Organizator sau la Stațiile de Alimentare cu Combustibil de pe drumurile publice.

Pilotul poate primi Asistență Externă la Punctele de Service, cu excepția cazului în care se indică altfel în RP.

Punctele de Service și Punctele de Realimentare pot fi puncte de trecere (WP) separate în timpul cursei, conform prevederilor RP.

Numai pilotul poate lucra la motocicletă în afara Punctelor de Service indicate. Numărul de anvelope/roți de rezervă nu este restricționat.

Echipele de service au dreptul de a utiliza datele GPS și/sau Caietul Itinerar pentru a urma traseul indicat către Punctele de Service.

Este obligatoriu ca toate vehiculele de service să fie dotate cu dispozitive de urmărire.

10 CLASAMENTELE

Pentru fiecare cursă, clasamentul va fi următorul:

- General Moto + Cvadricicluri
- Pe clasă - clasele M1, M2, M3, M4, M5, M6, Cvadricicluri .

Premii speciale pentru fiecare concurs:

1. Trofeul Special Feminin
2. Trofeul Special pentru Juniori
3. Veterani
4. Motociclete de raliu clasice
5. Alte trofee, de exemplu trofee pentru modele specifice (în acord cu un Producător)

11 TROFEELE

- Există cupe pentru locurile 1, 2 și 3 din fiecare clasă.
- Toți participanții care vor termina cursa vor lua medalii, dacă S.R. prevede acest lucru.
- Cupe pentru câștigătorii clasei Moto în clasamentului general.

12. REZULTATELE CONCURSULUI

Clasamentul în cadrul fiecărui concurs este realizat prin însumarea:

- Timpului realizat la Etapele Selective
- Penalizărilor aferente Legăturilor
- Penalizărilor pentru Viteză
- Altor Penalizări

Rezultatele fiecărei etape (zile de cursă) trebuie să fie disponibile online ca rezultate provizorii la 30 de minute de la sosirea ultimului concurent în ziua respectivă.

Trebuie prevăzută o oră pentru contestații. După această perioadă, rezultatele sunt considerate finale și nu se mai pot modifica. Lista de start trebuie publicată în ordinea rezultatelor fiecărei etape anterioare, inclusiv penalizările.

Toți organizatorii trebuie să aibă rezultate online cel târziu după ce ultimul concurent a terminat fiecare etapă.

13 CEREMONIA DE DECERNARE A PREMIILOR

Ceremonia de decernare a premiilor va fi organizată în locul și la ora indicate în SR al concursului. Toți piloții eligibili pentru premii trebuie să fie prezenți la această ceremonie.

14 CALCULAREA REZULTATELOR pentru Cupa Raliurilor TT FIM Europe

Punctele acordate pentru acest concurs vor fi:

20 p. - locul 1, 17 p. - locul 2, 15 p. - locul 3, 13 p. - locul 4, 11 p. - locul 5, 10 p. - locul 6, 9 p. - locul 7, 8 p. - locul 8, 7 p. - locul 9, 6 p. - locul 10, 5 p. - locul 11, 4 p. - locul 12, 3 p. - locul 13, 2 p. - locul 14, 1 p. - locul 15

În caz de egalitate, va fi desemnat câștigător pilotul care a obținut cele mai multe victorii sau cu cele mai bune clasări în fiecare probă.

14.1 COEFICIENTUL - PUNCTELE BONUS

Fiecare Etapă va avea un coeficient de punctaj (factor de multiplicare) în funcție de lungimea etapei, inclusiv prologul.

- 4 zile 1
- 5-6 zile 1,25
- 7-8 zile 1,5

Piloții care vor concura la

- 3 etape din cadrul Campionatului vor primi un **bonus de 5 puncte la punctaj**
- 4 etape din cadrul Campionatului vor primi un **bonus de 10 puncte la punctaj**

15 ZONA ECOLOGICĂ

Fiecare organizator va fi obligat să amenajeze o zonă specială pentru depozitarea în siguranță a uleiului uzat, a anvelopelor, a bateriilor și/sau a oricărui alt material considerat periculos pentru mediu. O astfel de zonă trebuie să fie în padoc/zonă de service și trebuie să fie clar identificată.

Toate punctele de service ale vehiculelor ar trebui să fie prevăzute cu un covor de plastic sub vehicul pentru a proteja solul de vărsarea substanțelor chimice.

Spălarea vehiculelor în bivouac este interzisă, cu excepția cazului în care SR al fiecărei etape indică o zonă specializată cu toate măsurile de protecție a mediului.

16 SPONSORIZAREA

Organizatorul își rezervă dreptul de a pune autocolante pe vehiculele participanților. În cazul în care concurentul nu dorește acest lucru, trebuie să plătească o taxă de înscriere dublă.

17 SIGURANȚA

- Este interzis transportul combustibilului în orice alt mod decât în rezervoare de combustibil proiectate în acest scop. În mod similar, este interzis transportul de obiecte, piese, unelte care pot provoca accidentarea unui concurent (rucsac, centură...). Nerespectarea acestei reguli va duce la **refuzul startului**.
- Castile trebuie să aibă omologarea FIM
- PROTECȚIA OCHILOR

Este permisă utilizarea ochelarilor, a ochelarilor de protecție, precum și a vizierelor de cască.

Materialul folosit pentru protecțiile pentru ochi și ochelari trebuie să fie din material incasabil. Vizierele căștilor

nu trebuie să facă parte integrantă din cască.

Nu trebuie să se utilizeze ochelari de protecție care afectează vedere (zgâriați etc.).

Este interzisă utilizarea lentilelor cu folie laminată „Tear Off” la ochelarii de protecție. Este permisă utilizarea sistemelor de ochelari de protecție „Roll Off”, în care folia de plastic transparent este reținută în interiorul dispozitivului și nu este aruncată. Nerespectarea acestui lucru va duce la descalificarea pilotului (sau alte penalizări date de Juriu).

În plus, echipamentele de iluminat pentru toate categoriile trebuie să respecte în totalitate Convenția Internațională privind traficul rutier:

Farurile și luminile spate originale pot fi modificate sau înlocuite.

Se pot adăuga lumini suplimentare.

Fiecare vehicul trebuie să fie echipat cel puțin cu:

- Lumini frontale (min. 55 wați sau echivalent în „lumeni”).
- Un avertizor sonor, cu o intensitate minimă de 90 dB/A, măsurată la un metru.
- Cel puțin o oglindă retrovizoare.
- Un recipient fix de apă cu o capacitate de 3 litri sau un rucsac de hidratare de tip „Camelbak” cu o cantitate echivalentă de apă.

Toate motocicletele/cvadriclele trebuie să aibă asupra lor echipamentul de supraviețuire necesar, așa cum se prevede în SR al cursei.

18 ECHIPAMENTELE MEDICALE

O mașină de ambulanță cu un medic și un paramedic cu experiență în conducerea unui vehicul de teren și în contact radio permanent cu Directorul de Concurs și cu Sediul Central al Raliului trebuie să fie asigurată pentru Sectoarele Selective în următoarele puncte:

- începutul unei etape
- începutul unui Sector Selectiv
- la fiecare 100 de kilometri
- la sosirea din Sectorul Selectiv și la bivouac

Acest echipament medical este destinat doar concurenților din cursă și constituie minimul necesar.

Fiecare vehicul trebuie să aibă cel puțin următoarele echipamente:

- Un Sistem de Urmărire
- Radio VHF
- Telefonul mobil

Trusa medicală de prim ajutor

Fiecare concurent trebuie să se echipeze cu o trusă medicală de prim ajutor compusă din:

- Soluție oftalmică
- Un analgezic
- Două medicamente antidiareice
- Unguent, comprese dezinfectante, două bandaje, plasturi, 5 ace de siguranță
- Un dezinfectant pentru piele

19 ECHIPAMENTUL DE SUPRAVIEȚUIRE

Echipamentul de supraviețuire obligatoriu este compus din următoarele elemente:

- Un recipient de apă flexibil de minimum 3 litri, de tip „Camelbak”, transportat de concurent. La fiecare realimentare, concurenții trebuie să își umple recipientul Camelbak cu apă.
- O pătură de supraviețuire din aluminiu (aproximativ 2 m x 1 m) care servește ca acoperire izotermă și ca semnal de legătură între pământ și soare.

Funcționarea corectă a echipamentului de supraviețuire pe durata întregului concurs este responsabilitatea exclusivă a concurentului.

Existența acestui echipament se verifică înainte de plecarea în fiecare etapă. Lipsa unei părți din acest echipament sau a întregului echipament va duce la refuzul de a lua startul. Concurentul va avea la dispoziție 30 sau 60 de minute (în funcție de intervalul dintre motociclete și mașini) pentru a se conforma regulamentului; după expirarea acestui interval, startul va fi refuzat.

20. Anexe

Lexicul Caietului Itinerar 2024

ANEXA III - DOCUMENTELE STANDARD



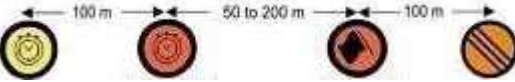

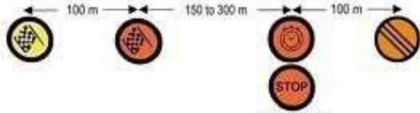



5.14 LEXICUL CAIETULUI ITINERAR FIA

Doar următoarele simboluri trebuie utilizate. Simbolurile noi sau suplimentare trebuie aprobate de FIA.

PISTE	PUNCTE DE TRECERE (WP)	PE PISTĂ	SIMBOLURI
Macadam	WP ascuns	Denivelare	Gard
Pista	WP de control	Gaură	Gard cu sârmă ghimpată
În afara pistei (HP)	WP de securitate	Comprimare	Cale ferată
Pistă/urme puțin vizibile	WP de navigație	Șanț	Groapă
P Pista	WP exact	Vârf	Prăbușire, râpă etc.
PP Pista principală	WP vizibil	Peste pod	Făgașuri
RO Drum	WP eclipsat	Sub pod	Întortocheat/sinuos
P// Pista paralelă	Numărul punctului de trecere	Urcare	Accidentat/întrerupt
HP În afara pistei Repere vizuale!	CONTROALE	Coborâre	Denivelat
HP Interzisă ieșirea de pe pista	DSS Start Sector Selectiv	La deal La vale	Înclinare laterală
FPP Urmați pista principală	ASS Sosire Sector Selectiv	Pericol de tăiere	Stâlp
FRO Urmați drumul	CP Punct de verificare	Dreapta sau stânga peste creastă	Stâlp electric
SA Nisipos	Neutralizare Start/Finish	Gard cu poartă	Cabluri electrice
GV Pietriș	Neutralizare start cu limită de viteză	Gard cu poartă pentru vite	Turn de înaltă tensiune
SIGURANȚĂ	Transfer Start/Finish	Zid cu poartă	Antenă
Pericol Nivelul 1	Transfer start cu limită de viteză	Vad/curs de apă	Puț
Pericol Nivelul 2	T:25 Timp max. permis neut./transfer	Coridor din beton	Rezervoare
Pericol Nivelul 3	Așteptare start nou	DIRECȚII	Butoaie
Pericol global în notă	Oprire pentru start nou	CAP Direcție ieșire	Elemente notabile
Start Limită de viteză	M/Q/ Zonă carburant cu cat. autorizată T3/T4	CAP_A Direcție medie	Anvelope
Finish Limită de viteză	Control orar	CAP_C Direcție calculată (doar HP)	Indicatoare rutiere
Stop	Asistență Service	ÖBLIC Direcție de întoarcere	Zonă restricționată/protejată
Important	Zonă marcarea pneuri		Clădiri/case
25,25 Linie roșie sub km = pericol 2 în notă	Zonă de apărare		Biserică/moschee

Controalele de Trecere

Toate Controalele de Trecere trebuie să fie operaționale cu o oră înainte de sosirea concurenților.

	ÎNCEPUTUL ZONEI 2 semne cu fundal galben	CONTROL 2 semne cu fundal roșu	SFÂRȘITUL ZONEI 2 semne cu fundal bej
CONTROALE DE TRECERE	 <p>Oprire check-in</p>		
CONTROL ORAR	 <p>Oprire check-in</p>		
CONTROL ORAR URMAT DE SECTOR SELECTIV	 <p>Oprire check-in Oprire check-in</p>		
ÎNCEPUTUL SECTORULUI SELECTIV COINCIDE CU ÎNCEPUTUL ETAPEI	 <p>Oprire check-in</p>		
SFÂRȘITUL SECTORULUI SELECTIV	 <p>Oprire check-in</p>		
SFÂRȘITUL UNUI SECTOR SELECTIV SAU AL UNUI SECTOR DE DRUM LA BIVUAC	 <p>Numai pentru Sector Selectiv Oprire check-in</p>		
ZONA DE SERVICE	 <p>Începutul zonei</p>		 <p>Sfârșitul zonei</p>

Aprobat de Adunarea Generala a FRM, 09 Martie 2024.