



FEDERAȚIA ROMANA DE MOTOCICLISM

REGULAMENTUL
CAMPIONATULUI NAȚIONAL INDIVIDUAL
DE RALIURI TOT – TEREN

2022

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL INDIVIDUAL DE RALIURI TOT – TEREN

Prezentul REGULAMENT are rolul de a stabili cadrul regulamentar aplicabil organizării concursurilor din Campionatul Național Individual de Raliuri Tot-Teren al Federației Romane de Motociclism.

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum și alte persoane implicate în orice fel în organizarea și desfășurarea competițiilor din cadrul C.N.I.R.T.T. sunt obligați să cunoască și să respecte prevederile acestui regulament și a anexelor sale în forma aprobată de F.R.M. .

Toate încălcările acestor reguli vor fi semnalate Juriului concursului care poate aplica sancțiuni din cele prevăzute de acest regulament, precum și de alte reglementări ale F.R.M.

1. Generalități

1.1 RALIUL TOT-TEREN .

1.1.1 Un *Raliu Tot-Teren* este o întrecere sportivă în teren variat care pune în valoare rezistența și capacitatea de orientare a sportivilor precum și fiabilitatea vehiculelor de concurs.

Terenul uzual este format din trasee naturale, de obicei nemodificate de organizator, după cum urmează :

- trasee montane , zone stâncoase

- trasee în teren nisipos,
- traversări de ruri, prin apa sau prin albia secată sau zone cu noroi
- drumuri publice deschise circulației rutiere, drumuri modernizate sau nemodernizate
- zone cu vegetație naturală, arbuști, iarbă mare, pădure
- trasee asfaltate, betonate, drumuri agricole, trasee off road
- teren modificat ca urmare a fenomenelor meteo (ploaie, zăpadă)

1.1.2. Durata minimă a unui Raliu Tot-Teren este de 2 zile. Pentru a ajunge la finalul fiecărei zile de concurs, un road book și o busola sunt obligatorii.

1.1.3 Traseul este divizat în zile de concurs ce pot conține unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi reali fiind legate între ele cu Sectoare de Legătură ce vor fi și ele parcurse într-un timp impus.

Lungimea maximă totală a Sectoarelor Selective de parcurs într-o zi de concurs este fixată la 500 km.

Configurația Sectoarelor Selective trebuie să permită tuturor sportivilor aflați în concurs parcurgerea acestora pe timp de zi. Nu se permite startul, într-un Sector Selectiv, noaptea.

1.1.4 După maximum 120 km trebuie prevăzut un punct de alimentare cu combustibil pentru care se vor acorda până la 20 de minute de neutralizare. Timpul acordat pentru realimentare trebuie să fie menționat zilnic în Regulamentul Particular (RP).

1.1.5 Organizatorul unui Raliu Tot-Teren autorizat de F.R.M. trebuie să precizeze în regulamentul particular ca derularea concursului va fi conformă prezentului regulament.

1.1.6 Înscrierea va fi în conformitate cu art. 25 din prezentul regulament.

1.1.7 După fiecare zi de concurs, un repaos de minim 6 ore este obligatoriu. Directorul de concurs poate autoriza unui sportiv startul într-o nouă zi de concurs fără justificarea celor 6 ore de repaos, o singură dată pe perioada de 7 zile, numai după avizul medicului concursului. În acest caz, concurentul va trebui să se prezinte cu 1 oră înainte de față de ora teoretică la startul zilei de concurs.

1.1.8 Ora oficială este ora GPS pentru zona în care se desfășoară competiția, și va fi definită în Regulamentul Particular (RP) al concursului. În raliurile care cuprind sectoare selective lungi și cu riscul de avansare lentă, fiecare concurent va avea în dotare un echipament de urmărire prin satelit pe lângă echipamentul de securitate obligatoriu prevăzut în RP. După apusul soarelui, dacă sportivii continuă să ruleze în Sectorul Selectiv, o veghere permanentă trebuie să fie asigurată de PC-ul concursului.

Ambulanțe medicale TIP B1-B2 echipate pentru transportul unui rănit, culcat, vor fi dispuse la fiecare 80 km.

1.1.9 Un Raliu Tot-Teren poate conține una sau mai multe Etape de Campionat F.R.M. .

Delimitarea acestora va fi reglementată prin Regulamentul Particular.

O Etapă de Campionat F.R.M. se poate desfășura pe parcursul mai multor zile de concurs.

O Etapă de Campionat F.R.M. conține unul sau mai multe Sectoare Selective cu timpi reali fiind legate între ele cu Sectoare de Legătură ce vor fi și ele parcurse într-un timp impus. Lungimea MINIMĂ a Sectoarelor Selective însumate pentru o Etapă de Campionat F.R.M. este fixată la 250 km.

1.1.10 Interpretarea acestui Totodata regulament cadru și a fiecărui regulament particular revine în totalitate Juriul de Concurs. Orice situație ce nu este acoperită de prezentul regulament cadru, regulamentul particular sau nu este suficient de clară va fi judecată de Juriul de Concurs, Comisia de Disciplină FRM și ca ultimă instanță Comisia de Apel FRM.

1.2 CAIETUL ITINERAR (road-book-ul) ȘI NAVIGAȚIA.

Pentru fiecare zi de concurs, toți concurenții vor primi un caiet itinerar (road-book) și/sau hărți care indică itinerarul și/sau punctele de trecere, ce trebuiesc urmate sub rezerva penalizărilor, putând ajunge până la descalificare.

Dacă pista este definită, ea trebuie să fie trasată pe road-book cu o linie continuă. Dacă pista nu este definită, ea trebuie să fie trasată pe road-book cu o linie punctată.

În primul road-book va trebui să figureze lista completă a simbolurilor. Road-book-ul pentru fiecare zi de concurs va cuprinde în primele sale pagini descrierea zilei.

Directorul de concurs trebuie să fie în posesia itinerariului cuprinzând toate punctele GPS.

O echipa de deschidere va trebui să valideze parcursul oficial descris în Caietul itinerar cu maxim 10 zile înainte de cursă.

Modificările la Caietul Itinerar trebuie să fie semnate de Directorul de concurs , apoi afișate pe panoul oficial cel tarziu pana la deschiderea briefingului zilei de concurs următoare.

Aceste note,completând Caietul itinerar vor fi indicații la direcția de urmat și la eventualele pericole de pe traseu.

Trebuie ținut cont de o toleranță de o parte și de alta a pistei ideale, aceste note nu sunt destinate de a defini cu precizie fiecare viraj sau pericol.

Concurenții pot avea asupra lor un aparat de urmărire prin satelit, care va fi asigurat de către organizator, pe perioada competiției, contra unei taxe de închiriere și/sau garanții menționate în Regulamentul Particular.

2. REGLEMENTĂRI

Un Raliu Tot-Teren se dispută în conformitate cu:

- Codul Sportiv al Federației Internaționale de Motociclism (FIM)
- Codul Disciplinar și de Arbitraj
- Prezentul Regulament și a Anexelor sale aprobate de F.R.M. pentru raliuri tot-teren
- Codul Medical și Antidopaj
- Regulamentul particular al Concursului.

2.1. Toate reclamațiile asupra aplicării sau toate cazurile neprevăzute vor fi studiate de Juriul Concursului care este singurul factor de decizie.

2.2. Toate eventualele modificări sau dispoziții suplimentare vor fi anunțate prin aditive datate, numerotate și semnate de Directorul de concurs . Aceste aditive fac parte integrantă din regulamentul și vor fi afișate pe panoul oficial de afișaj al Raliului Tot-Teren. Ele vor fi comunicate în egala măsură, echipajelor, și în timp util. La briefingurile dinaintea zilei de concurs organizatorul va face un rezumat al etapei parcurse și va face o prezentare a etapei următoare. Prezentarea la briefing este obligatorie, cei absenți putând fi penalizați conform precizărilor Regulamentului Particular.

2.3. Sancțiuni sau amenzi pot fi aplicate pentru orice abatere ce nu are un caracter sportiv (exemplu: întârziere de la verificări etc.).

3. OFICIALII DEȚINĂTORI AI UNEI LICENȚE F.R.M.

Concursul este condus de oficialii deținători ai unei licențe F.R.M. sau F.I.M., valabile pentru disciplina și funcția desemnată.

Următorii oficialii trebuie să fie titularii ai unei licențe de mai-sus.

- Președintele Juriului,
- Membrii Juriului,
- Directorul de concurs și adjunctul,
- Comisarul tehnici și adjunctii,
- Comisarul responsabil cu mediul,
- Cronometrul șef

Toți oficialii și adjunctii lor sunt subordonați directorului de concurs, exceptând Juriul (președintele și membrii acestuia). Oficialii sunt desemnați de Organizator sau de F.R.M..

Prezentarea comisarilor tehnici și a adjunctilor este obligatorie la fiecare zi de concurs și vor putea verifica din punct de vedere tehnic, conform Reglementărilor Tehnice F.R.M., toate vehiculele admise înscrise în concurs, în cadrul verificărilor tehnice anterioare startului în concurs, în timpul desfășurării concursului și la sosirea din fiecare zi de concurs, în parcurile de service.

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

3.1 Incompatibilități pentru Oficiali

Un oficial nu poate fi în același timp concurent, pilot, copilot, sponsor, mecanic în cadrul unui Raliu Tot-Teren.

Persoana care a întocmit/verificat traseul, nu poate puncta în 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 în conformitate cu REGULAMENTELE FRM.

Directorul de concurs este responsabil de conducerea și de buna desfășurare a concursului. El nu poate fi membru votant în Juriu. Sarcinile sale esențiale sunt următoarele :

- să se asigure ca traseul concursului este în bune condiții, ca toți oficialii sunt prezenți și pot prelua funcțiile lor, ca serviciile de securitate, medicala și de control sunt gata de a interveni.
- să se asigure de identitatea concurenților, de numerotarea corectă a motocicletelor și ca sportivii descalificați sau refuzați nu iau startul
- în cazuri urgente de securitate sau pentru orice alte cazuri de forță majoră să întârzie startul unei competiții pentru ameliorarea condițiilor de traseu, să oprească prematur o competiție sau să anuleze o parte din traseu, ori tot concursul
- să refuze unui concurent luarea startului în ordinea stabilită, din motive de securitate
- pentru nerespectarea regulamentelor F.R.M.. El poate propune sancțiuni Juriului
- să dea dispoziții de eliberare a traseului, a sectoarelor și să atenționeze toate persoanele care refuza să se conformeze dispozițiilor oficialului din post
- să aducă la cunoștința Juriului toate deciziile luate și toate reclamațiile adresate lui
- să adune toate rapoartele cronometrilor și ai celorlalți oficiali de execuție astfel încât să posede toate elementele necesare prezentării raportului său, Juriului și să aprobe rezultatele provizorii ale concursului .

3.3 Comisarul Responsabil cu Mediul

Comisarul responsabil cu mediul înconjurător, nominalizat de Organizator sau de F.R.M., este responsabil cu aspectele de mediu înconjurător .Acesta trebuie, în particular, să :

- a) să se asigure de respectarea Codului FIM de mediu înconjurător
- b) să aibă acces la toate informațiile despre manifestare și să dea recomandări Presedintelui juriului, înainte, în timpul și după manifestare, cu privire la aspectele care pot avea consecințe nefaste asupra mediului înconjurător.
- c) să asiste, fără drept de vot, la toate ședințele Juriului.

3.4 Alți Oficiali

Comisarii de traseu, comisarul tehnic, de parc, cronometrorii, etc. sunt numiți, după caz, de F.R.M., de Colegiul Central de Arbitri sau de Organizator. Numarul lor va fi stabilit de Comisia de Tot-Teren și va fi comunicat organizatorului după primirea dosarului cu documentele de organizare.

Toți oficialii trebuie să aibă o licență F.R.M. sau F.I.M. corespunzătoare funcției. Ca regulă generală, toți oficialii, arbitrii și comisarii de traseu vor purta însemne specifice pentru a putea fi ușor recunoscuți.

3.5 Juriul

Juriul este format din 3 membri dintre care unul este președintele delegat de Colegiul Central de Arbitri. desemnarea celorlalți membri ai juriului cade în sarcina organizatorului.

Juriul exercită controlul suprem asupra concursului în raport cu aplicarea Codurilor FIM, Regulamentelor F.R.M. și a Regulamentului Particular.

- Juriul este singurul organ disciplinar competent în rezolvarea tuturor reclamațiilor survenite pe parcursul manifestării

-Juriul pronunță sancțiunile potrivit dispozițiilor Codului Disciplinar și de Arbitraj.4

-Deciziile juriului sunt luate cu majoritate simplă. În caz de ex aequo, Presedintele juriului va avea decizia hotărâtoare.

-Toate deciziile Juriului necesare derulării concursului precum și rezultatele, trebuie facute publice.

3.6 Presedintele juriului.

Presedintele juriului este numit de Colegiul Central de Arbitri. El trebuie să se asigure ca deciziile juriului sunt conforme cu reglementările regulamentelor FRM, prezentul Regulament și cu Regulamentul Particular al concursului.

El convoacă o sedință de juriu la începutul concursului, după aceasta sedință juriul va aproba și controla următoarele probleme:

- eventualele modificări ale RP după deschiderea înscrierilor și dacă aceste modificări au fost aduse la cunoștința tuturor concurenților și participanților înscriși.

- raportul Secretarului juriului, dacă toți concurenții înscriși sunt în posesia licențelor, de asemenea arbitrii și dacă aceștia au luat cunoștința de responsabilitățile ce le revin în concurs.

- raportul Directorului de concurs în ceea ce privește deciziile luate în vederea bunei desfășurări a concursului.

- normele de securitate ale concursului.

- aprobările autorităților locale privind derularea concursului și de acoperire din punct de vedere al asigurării de răspundere civilă a organizatorului.

La sfârșitul fiecărei zi de concurs, Presedintele convoacă o reuniune a juriului pentru a asculta raportul Directorului de concurs, al Secretarului juriului și al oficialilor acreditați. Presedintele trebuie să semneze, cu Directorul de concurs, clasamentele oficiale ale concursului. El trebuie, de asemenea, să semneze împreună cu Secretarul juriului toate procesele verbale ale sedințelor.

El trebuie să depună la Secretariatul executiv al F.R.M. în termen de 48 de ore de la încheierea concursului următoarele documente:

- Raportul său

- Toate detaliile ale tuturor reclamațiilor prezentate, însoțite de taxele reținute.

- O copie a certificatului de asigurare de răspundere civilă a organizatorului.

- Rezultatele concursului.

4. REGULAMENTUL PARTICULAR

4.1 Condiții de publicare.

4.1.1. Regulamentul Particular trebuie să fie în conformitate cu stipulările impuse de :

• Regulamentele FRM și a anexelor sale;

• Prezentul Regulament;

• Toate celelalte regulamente sau interpretări publicate prin Buletinele Oficiale ale Organizatorului .

În Regulamentul Particular pe care organizatorul dorește să-l impună, trebuie să menționeze explicit toate dispozițiile și condițiile suplimentare, care trebuie să fie conforme textelor regulamentului. Acesta va fi însoțit de detalii referitoare la lungimea zilelor de concurs , probelor speciale, plan orar etc. și transmis la F.R.M.. cu 30 de zile înainte de startul în concurs.

4.1.2. Regulamentul Particular trebuie să specifice ora afișării rezultatelor oficiale. În cazul întârzierii afișării rezultatelor oficiale, noua ora de afișare trebuie să fie publicată pe panoul oficial de afișaj. Data și ora primei reuniuni a Juriului trebuie în egală măsură menționată.

4.2 Modificări ale Regulamentului Particular – Buletine informative.

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

4.2.2. Toate modificările sau dispozițiile suplimentare vor fi anunțate prin buletine informative date și numerotate, care vor face parte integrantă din Regulamentul Particular.

4.2.3. Aceste buletine oficiale vor fi afișate la Secretariat, PC-ul concursului și pe panourile de afișaj oficiale. Se vor comunica direct sportivilor care vor semna de luare la cunoștință.

4.2.4. Aceste buletine oficiale vor fi scrise pe hârtie A4 de culoare galbenă. Numerotarea paginilor trebuie să apară.

4.3. Aplicarea și interpretarea regulamentului

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

4.3.2. Toate reclamațiile făcute de un concurent, vor fi transmise juriului, de către Directorul de concurs, pentru deliberare și luarea unei decizii. Reclamația trebuie să fie însoțită de chitanța care demonstrează plata acestei taxe.

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

5. TERMINOLOGIE

5.1. Briefing: Briefingul trebuie ținut de Directorul de concurs și Organizator sau de delegatul organizatorului, iar participarea sportivilor este obligatorie. Informațiile legate de securitate și de parcurs (modificări ale Road Book –ului) trebuie afișate pe panoul de afișaj oficial.

5.2. Zi de concurs: Fiecare parte a raliului tot-teren separat de o oprire de cel puțin 6 ore. Controalele orare sunt obligatorii între sosirea din ultimul Sector Selectiv și intrarea în bivuac, și la plecarea din bivuac până la startul primului Sector Selectiv din ziua următoare.

5.3. Zona de navigație :

a) Zona a cărui itinerar nu poate fi definit foarte precis și care se va parcurge cu sau fără carnet itinerar (complet sau parțial), cu/sau fără hartă.

b) Dacă este disponibil un Caiet itinerar, punctele de trecere care sunt reperabile în mod precis vor fi indicate din punct de vedere geografic (latitudine și longitudine), sau cartografic (puncte GPS) sau reprezentative (kilometri și desene) pe caietul itinerar și/sau pe harta și menționate ca atare.

- Într-o zi de concurs, o zonă de navigație va fi identificabilă pe Caietul itinerar (intrarea și ieșirea)

5.4. Sector de legătură: Tronson din traseu, cu timp impus, cuprins între două controale orare succesive.

5.5. Sector Selectiv: Proba de viteză cu timpi reali. Sectoarele Selective se pot desfășura pe un parcurs rezervat în mod special concurenților. Aceasta dispoziție trebuie să fie indicată în regulamentul particular al Raliului Tot-Teren.

Starturile Sectoarelor Selective sunt fie precedate, fie împreună cu un Control orar și urmate de un Control orar după Sosire. (*Raportul dintre Sectoarele de Legătură și Sectoarele Selective este de maxim 40% pentru Sectoare de Legătură, din total parcurs, cu excepția ZILELOR Maraton.*)

Lungimea totală a probelor speciale la o competiție trebuie să fie minim 60% din lungimea totală a cursei.

5.6. Team manager: Reprezentant declarat și agreeat de o echipă, care înscrie cel puțin două motociclete, cu o licență de concurent eliberată în numele acestei echipe. Acesta trebuie să informeze în scris, Organizatorul, ca are această calitate.

5.7. Timpi impuși:

a) Fiecare sector de legătură se va disputa într-un timp impus pe care îl vor respecta toți concurenții.

b) Orice depășire a acestui timp impus antrenează o penalizare în minute în sectorul de legătură.

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

5.9. Timp maxim autorizați: Timp superior timpului impus afectat fiecărui Sector de legătură și timp maximum acordat fiecărui Sector selectiv, care, în caz de depășire, antrenează aplicarea unei penalități putând merge de la penalitatea forfetara, până la excluderea din concurs. În acel moment postul de control este considerat <ÎNCHIS> pentru concurentul respectiv.

5.10. Timp real: Timp real efectuați prin parcurgerea unui Sector selectiv.

5.11. Regrupare:

a) Oprire prevăzută de organizator pentru a permite, pe de o parte revenirea la orarul teoretic și pe de alta parte, de a regrupa echipajele ramase în concurs. Timpul de oprire poate să difere pentru sportivi.

b) Noul start se va da în funcție ordinea de sosire a concurenților în Controlul orar de intrare în regrupare. Ecartul la start, pentru primii 10 concurenți sositi va fi de 2 minute, ceilalți participanți (unul cate unul sau doi cate doi)din minut în minut sau din 30 de secunde în 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 permisă nici o reparație sau intervenție, decât în cazurile prevăzute 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 zilei de concurs până la plecarea din acesta.

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

c) Din momentul sosirii acestora la terminarea zilei de concurs și până la expirarea perioadei de reclamații și a festivității de premiere.

5.14. Aditiv: Buletin oficial, făcând parte integrantă din regulamentul particular al Raliului Tot-Teren, și destinată modificării, precizării sau completării regulamentului. Aditivele sunt numerotate, date și semnate de:

- organizator, până în ziua verificărilor și vizate de F.R.M..

- de Juriul de concurs pe toată durata Raliului Tot-Teren.

Echipajele trebuie să confirme primirea acestora, semnând de primire. Toate aditivele trebuie afișate la postul de control și pe panoul oficial de afișaj.

5.15. Nota informativă: Informații comunicate de către organizator sau conducerea cursei, concurenților, care după lecturare vor semna de luare la cunoștință.

5.16. Carnet de bord: Carnet destinat obținerii în ordine cronologică a vizelor diferitelor controale prevăzute pe itinerar.

5.17. Bivuaș: (Raliu Tot-Teren și Raliu Tot-Teren Maraton)

a) Spațiu situat între controalele orare de sosire și de plecare pentru o zi de concurs în care toți concurenții se regroupează, spațiu care este localizat în road-book cu asistența liberă între concurenții care mai sunt în concurs, la care se poate adăuga asistența autorizată în Regulamentul particular.

b) Zona pentru bivuaș va fi delimitată printr-un cerc fictiv de aprox. 500 metri, în centrul caruia va fi instalată structura organizatorului, dacă acest bivuaș este organizat într-un spațiu deschis, teren viran. Acest bivuaș se poate organiza și în parcările hotelurilor sau a altor locații unde funcționează PC-ul concursului) și unde vor fi instalate obligatoriu:

- un panou de afișaj oficial;

- cutie pentru carnetele de bord care va funcționa după ora de închidere a Controlului orar de la sosirea din ziua de concurs.

c) Organizatorul poate prevedea bivuașuri cu asistența reglementată al carei modalități vor fi indicate în Regulamentul particular al concursului.

5.18. Penalizare forfetara:

Penalitate creată pentru a înlocui o anumită sancțiune, ce duce la scoaterea din concurs sau excludere pentru nerespectarea cu siguranță a clauzelor Regulamentului dintr-un raliu. Ea permite concurenților penalizați continuarea raliului în condiții de competiție normală, dar întotdeauna sever sancționați.

Penalizarea forfetara se exprimă în timp, ce se adăuga penalizărilor acumulate deja de concurenți, prevăzut în Regulamentul Particular. Penalizarea forfetara este stabilită de către organizator și poate fi de o valoare diferită pentru fiecare Sector Selectiv, Sector de legătură, Control de trecere, calculată în funcție de profilul și dificultatea fiecăreia dintre ele. Timpul total efectuat de concurentul caruia i s-a aplicat penalizarea forfetara, pentru fiecare zi de concurs, se va calcula adunând la timpul maxim autorizat pentru

Sectoarele Selective sau Sectoarele de legătură neefectuate, penalizările forfetare ale zilei pentru acestea, plus penalizările aferente Controalelor de Trecere ratate.

Se admit forfetari în desfășurarea curselor. Acestea vor fi stabilite de fiecare organizator în parte, în conținutul regulamentelor particulare ale curselor, pentru fiecare sector selectiv, sector de legătură și post de control ratat.

În cazul unei zi de concurs cu un parcurs în bucle (Startul și Sosirea fiind aceleași sau foarte apropiate unul de altul) sau cu un parcurs în linie, dar cu un Start și o Sosire legate de un drum principal și/sau drumuri asfaltate, o penalizare forfetara de 15 ore va fi aplicată concurenților care nu au parcurs în totalitate ziua de concurs. Un sportiv care a primit o penalizare forfetara nu va putea fi clasat în fața unuia care nu a primit nicio penalizare forfetara. De asemenea un sportiv care are mai multe penalizări forfetare nu va putea fi clasat în fața unuia cu mai puține penalizări forfetare.

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

5.20. Durata unui concurs : Orice concurs începe cu verificările administrative și/sau tehnice și se termina cu expirarea unuia din următoarele :

- perioadei de reclamații sau de apel sau sfârșitul auditiilor ;
- sfârșitul verificărilor administrative / tehnice de după concurs în conformitate cu regulamentele FRM ;

- sfârșitul decernării premiilor.

5.21. Super Speciala :

a) O singura Super Speciala, poate fi organizată, destinată determinării ordinii de start pentru continuarea concursului se va derula sub forma unui Sector Selectiv a carui lungime minimă va fi de 2 km și 20 km maxim. Regulamentul particular al concursului va preciza dacă o recunoastere a Super Specialei este autorizată.

b) Ea conteaza pentru clasamentul concursului, de asemenea putându-se aplica eventualele penalități rutiere. Timpi înregistrați la Super Speciala precum și penalitățile vor fi contabilizate în clasamentul general al zilei de concurs nr.1.

c) Super Speciala va avea indicativul SS.1A în timp ce primul sector selectiv al primei zile de concurs va avea indicativul SS.1B.

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

a) Toti sportivii vor primi un Caiet Itinerar, format FIM, de talie A5, conținând maxim 5 rubrici orizontale de kilometrii, desene și informații, cuprinzând note caracteristice și/sau hărți indicând itinerarul și/sau punctele de trecere care trebuie urmate, sub rezerva unei penalități putând merge pâna la scoaterea din concurs.

b) Pentru fiecare localitate traversată de concurenți, intrarea și ieșirea trebuie să fie menționată în caietul itinerar.

5.23 Aparat Tripmeter - Contorul de distanta parcursă este o dotare obligatorie pentru fiecare vehicul de concurs, iar concurenții sunt liberi să instaleze orice model, la alegere..

5.24 Echipamente optionale - următoarele echipamente sunt permise la bordul vehiculului : busola magnetică, electronica sau busola GPS, vitezometru suplimentar. Orice alt echipament suplimentar este interzis, sub rezerva aprobării scrise prealabile primite de la Comisarul tehnic sau adjunctul acestuia.

5.25 Echipamente interzise - doar dispozitivele electronice aprobate de organizator (GPS, TRIP, Road Book, etc.) vor putea fi montate pe vehicule. Orice alt echipament suplimentar este interzis, sub rezerva aprobării scrise prealabile primite de la Comisarul tehnic sau adjunctul acestuia. Toate echipamentele de emisie-recepție; HF, VHF, CB sau orice alt mijloc de comunicare sunt interzise pe vehicule.

5.26 Din motive de securitate, prezența unui telefon prin satelit și/sau a unui telefon GSM la bordul vehiculului sau în posesia sportivului este autorizată. Numărul (numerele) trebuie să fie dat organizatorilor în timpul controale administrative. Telefonul trebuie să fie oprit în timpul

Sectoarelor Selective. În timpul Sectoarelor Selective, pot fi folosite telefoanele doar în caz de probleme, cu vehiculul oprit, pentru a semnaliza o retragere din concurs sau un accident. În prealabil, concurentul va trebui să informeze comandamentul Raliului asupra situației sale prin sistemul său de urmărire, dacă are prevăzută această funcție.

6. VEHICULE ADMISE

6.01 Competițiile sunt deschise motocicletelor enduro și dual-sport, quad-urilor și vehiculelor Side-by Side care sunt omologate pentru circulația pe drumurile publice și adaptate pentru utilizare off-road. Acestea trebuie să dețină un certificat de înmatriculare în circulație, în care să fie menționate marca, tipul și capacitatea cilindrică, precum și eventualele modificări.

6.02 Vehiculele admise vor corespunde normelor de securitate impuse de Convenția Internațională de la Viena din 1968 asupra circulației rutiere și, de asemenea, vor corespunde normelor rutiere din țara în care acestea sunt înregistrate, normelor rutiere din țara în care se desfășoară competiția precum și de securitate impuse de reglementările F.R.M. și Regulamentul Particular al competiției. În cazul în care un vehicul nu necesită un certificat de înmatriculare/înregistrare în țara de proveniență acesta va trebui să respecte cu strictețe Reglementările sportive și Tehnice ale F.R.M..

6.03 Vehiculele admise vor fi repartizate după cum urmează:

- Categorie 1: MOTO

RALLY FIM - Motociclete Rally și motociclete Enduro adaptate pentru raliuri tot-teren, cu capacitatea cilindrică mai mică sau egală cu 450 cmc.

RALLY OPEN - Motociclete Rally și motociclete Enduro adaptate pentru raliuri tot-teren, cu capacitatea cilindrică mai mare de 450 cmc.

- Categorie 2: QUAD

- Cvadricicliuri adaptate pentru raliuri tot-teren, în conformitate cu Reglementările tehnice FRM pentru raliuri Tot-Teren.

- Categorie 3: SSV **(înscris până la 01.01.2023)**

- Vehicule de tipul Side by Side, adaptate pentru raliuri tot-teren, în conformitate cu Reglementările tehnice FRM pentru raliuri Tot-Teren.

Vehiculele admise din categoriile 1, 2 și 3 trebuie să fie obligatoriu dotate cu aparat tripmetru.

- Categorie 4: PROMO RALLY

- Motociclete Enduro și Dual-Sport, cvadricicliuri și vehicule de tipul Side by Side, echipate pentru off-road dar fără echipamente specifice raliurilor tot-teren. Aceștia vor parcurge total sau parțial probele speciale în regim de regularitate, în funcție de specificațiile Regulamentului particular.

6.04 Până la începerea verificărilor, sportivii din categoriile de mai sus pot, fără restricții, să-și înlocuiască vehiculul înscris.

6.05 Motocicletele cu 3 roți sunt interzise.

7. SPORTIVII CONCURENȚI

7.1. Sportivii participanți în calitate de piloți la o competiție trebuie să fie posesorii unei licențe F.R.M. valabile pentru anul în curs, să aibă minimum 18 ani și să fie posesori ai permisului de conducere corespunzător tipului de vehicul utilizat și autorizat de F.R.M. pentru participarea la competiții.

7.2. Toate manevrele incorecte și frauduloase efectuate de un sportiv, vor fi judecate de juriu care va anunța eventualele penalizări, putând merge până la excludere din concurs, în conformitate cu Codul Disciplinar și de Arbitraj și Regulamentul F.R.M..

7.3. Sportivii care doresc să concureze cu o motocicletă Super Production trebuie să posede o Superlicență conform art.09.21 al Codului Medical. Superlicență va fi eliberată de F.R.M. ținând cont de criteriile specifice de aptitudine ale sportivilor.

7.4. Fiecare participant degrevează F.R.M., organizatorii și oficialii, precum și pe reprezentanții, auxiliarii sau angajații acestora de responsabilitatea pentru toate pagubele, raniile produse tertelor persoane, acestea cazând în responsabilitatea lor.

8. RESPONSABILII PENTRU RELAȚIA CU SPORTIVII

Cei desemnați pentru a ține legătură cu sportivii trebuie să fie ușor recunoscuți de toți cei interesați printr-un marcaj distinctiv.

Ei trebuie să fie prezenți la:

- Verificările administrative și tehnice;
- La startul și sosirea din ziua de concurs;
- La regrupări.

Misiunea acestora constă din:

- a informa echipajele și de a deține în permanență un rol de consilier;
- a răspunde precis tuturor întrebărilor puse;
- a da toate informațiile sau toate detaliile suplimentare regulamentului și derulării raliului tot-teren;
- a evita transmiterea către Juriu a diverselor probleme și cereri ce și-ar putea găsi rezolvarea în urma unor explicații precise, cu condiția să nu fie vorba despre o reclamație (ex: furnizarea de precizări asupra timpilor contestați).

Această funcție poate fi deținută și de un Director de Concurs adjunct.

9. ÎNSCRIERI

9.1. Toate persoanele care doresc să participe la concurs trebuie să se adreseze secretariatului Raliului Tot-Teren printr-o cerere de înscriere, însoțită de suma ce reprezintă dreptul de înscriere. Taxa de participare trebuie precizată în RP. Această cerere va conține, minimum, următoarele date:

- numele, prenumele, naționalitatea, adresa, numărul de licență (concurrent și /sau pilot), nr. permisului de conducere .
- caracteristicile vehiculului de concurs (categoria/marca/maodel/nr de înmatriculare/etc).

La oricare competiție se admite participarea unuia sau mai multor sportivi străini, în următoarele condiții:

- să fie posesorul unei licențe F.I.M. sau a federației lor naționale
- să posede o asigurare de accidente sportive valabilă pe teritoriul României
- se conformează Regulamentului Particular - nu punctează în C.N.R.T.T.

9.2. Datorită faptului că a semnat cererea de înscriere, concurentul ca și toți sportivii se supun jurisdicției sportive recunoscute de Codul Sportiv Internațional ca și dispozițiilor prezentului Regulament și a Regulamentului particular al competiției. Cererii de înscriere nu i se va aduce nici o modificare decât în cazurile prevăzute de Regulamentul Particular.

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

9.4. Dacă o motocicletă nu corespunde la verificarea tehnică pentru grupa la care a fost înscrisă, la propunerea Comisariatului Tehnici, juriul poate muta acea motocicletă într-o altă categorie aplicând și o penalizare pecuniară prevăzută în Regulamentul Particular.

9.5. Taxa de înscriere și condițiile de plată se stabilesc prin Regulament Particular.

Taxele de participare vor fi în funcție de anvergura și dificultatea concursului. Această taxă va fi rambursată în întregime:

- a. - candidaților a căror înscriere a fost refuzată;
- b. - în cazul în care raliul a fost anulat.

9.6. Organizatorii vor rambursa taxele de înscriere a concurenților care din forță majoră nu s-au putut prezenta la startul raliului (înainte de încheierea verificărilor administrative) cu obligația înștiințării

organizatorilor printr-o scrisoare recomandată sau un alt mod de comunicare prevăzut în Regulamentul Particular, putând reține o cota de maxim 20% . Rambursarea se face cel târziu la o luna de la sfârșitul raliului.

9.7. Dacă în derularea unui raliu este prevăzut un transfer (aerian, maritim, feroviar etc.), acesta face parte integrantă din raliu și trebuie introdus în suma totală a taxei de înscriere.

10. IDENTIFICARE

10.1. Organizatorul va furniza fiecărui sportiv un set de identificare constând din 1 placută frontală și 2 placute laterale cu numărul de concurs aplicabile pe vehiculele de concurs în conformitate cu tipul acestuia, pentru toate vehiculele, precum și o bavetă cu dimensiunile minime de 26 cm x 30 cm, inscripționată cu numărul de concurs care trebuie purtată în mod vizibil pe spatele sportivilor care concurează pe vehicule de tip MOTO și QUAD . Aceasta trebuie poziționată la maxim 20 cm de gatul sportivului și trebuie să fie permanent vizibilă și neacoperită de alte părți de echipament (ex. "camel back").

Dimensiunea placutelor pentru motocicletele enduro trebuie să fie de 17 x 23 cm .

Dimensiunea placutelor pentru motocicletele Rally trebuie să fie de 25x18 cm.

Dimensiunea placutelor pentru vehicule de tip QUAD trebuie să fie de 28 x 18 cm.

Vehiculele de tip QUAD trebuie să aibe un ELERON (dimensiune minimă de 28x18 cm) care să permită citirea numărului de pe ambele părți laterale.

10.2. Placile cu numărul de concurs trebuie aplicate vizibil în față și pe părțile laterale spate ale vehicului de concurs pe toată durata raliului. În nici un caz nu trebuie să acopere, chiar și parțial numerele de înmatriculare ale vehicului.

10.3. În orice moment al raliului, absența sau poziția incorectă a unui panou sau a unei plăci, va conduce la o penalizare pecuniară de 10 % din taxa de participare, conform prevederilor RP. Înainte de startul în fiecare zi de concurs, absența sau poziționarea necorespunzătoare a cel puțin două plăci sau a vestei cu numărul de concurs va duce la o penalizare pecuniară de 20 % din taxa de participare conform prevederilor RP.

10.4. Însemnele de identificare vor fi aplicate anterior verificărilor tehnice care preced startul. Comisarii tehnici putând verifica în orice moment prezența acestora.

Se vor marca:

- partea de jos a motorului (carterul motor - cutia)

- o cutie de viteza atașată unui motor de schimb .

- cadrul nu trebuie nici schimbat nici reamplasat în timpul concursului dar poate fi întotdeauna demontat pentru revizie și reparație.

Absența sau falsificarea unui semn de identificare duce la descalificare.

10.5. Fiecare sportiv va purta, obligatoriu, pe toată perioada competiției, un semn distinctiv (de exemplu : ecuson, brațara, insigne etc.), eliberat de către organizator, pentru identificare. Numărul apelului de urgență și numele persoanei trebuie să fie înscrise pe brațara. Absența acesteia se va penaliza cu 10 % din taxa de participare.

10.6. În fiecare seară, organizatorul trebuie să fie în măsură de a furniza plăci cu numerele de concurs și bavete noi, concurenților care au solicitat acest lucru Oficialului responsabil cu sportivii. Condițiile de acordare a acestora vor fi menționate în RP.

11. ORDINEA DE START

11.1. O Super Specială se va putea derula sub forma unui Sector Selectiv. Timpii acestei Super Speciale vor conta pentru clasamentul raliului, și se vor cumula cu timpii primei zile de concurs. Ordinea și procedurile de start al acestei Super Speciale sunt lasate la inițiativa Organizatorului dar acest lucru trebuie să se specifice în Regulamentul Particular.

11.2. Startul în prima zi de concurs se va face în ordinea clasamentului Super Specialei, dacă aceasta are loc, ținându-se cont de categoria vehiculelor . Ordinea de plecare se face în funcție de categoria vehicului de concurs . Primii iau startul sportivii de la categoria Moto. După 10 minute iau startul sportivii de la categoria Quad. După minim 30 minute pot lua startul sportivii de la categoria SSV. Dacă o

Super Speciala nu a avut loc, atunci primii vor pleca sportivii care au mai punctat în campionat, în ordine crescătoare conform clasamentului din anul curent sau, în lipsa acestuia, conform clasamentului final al anului precedent. Următorii sportivi vor pleca în prima zi de concurs respectându-se ordinea crescătoare sau descrescătoare a numerelor de concurs. Primii 10 sportivi ai fiecărei categorii vor pleca din 2 în 2 minute, ceilalți participanți (unul câte unul sau doi câte doi) din minut în minut sau din 30 de secunde în 30 de secunde. Această procedură este valabilă și pentru zilele de concurs următoare. Pentru motive ce tin de siguranța sportivilor ecartul între plecările sportivilor se poate mari cu 50%.

11.3. Un singur start colectiv este permis într-un concurs, procedurile de start pentru celelalte zile de concurs sunt identice cu cele menționate mai sus. Ordinea de start se va da în ordinea ultimului clasament a Sectoarelor Selective ale zilei de concurs precedente sau a cumulului Sectoarelor Speciale a zilelor de concurs precedente dacă au fost terminate mai mult de o zi de concurs. Primii 5 concurenți al acestui clasament pot decide poziția lor de start. Preferințele lor trebuie date în scris Directorului de concurs până la ora 18:00 a zilei premergătoare startului. În cazul alegerilor identice de către mai mulți sportivi pentru ordinea de start prioritatea o va avea sportivul cel mai bine clasat. Sportivul mai puțin bine clasat se va plasa imediat după.

11.4. Ordinea de start a ultimei zi de concurs va fi la discreția Organizatorului. Procedurile pentru ordinea de start a primei și ultimei zile de concurs trebuie menționate în Regulamentul Particular.

11.5. În zi de concurs cu mai multe Sectoare Selective sau cu regrupări ordinea de start va fi cea de sosire în Controlul orar. Primii 10 sportivi vor pleca din 2 în 2 minute, ceilalți participanți (unul câte unul sau doi câte doi) din minut în minut sau din 30 de secunde în 30 de secunde.

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

11.7. Directorul de concurs care redactează ordinea de start, trebuie să țină cont de eventualele penalități exprimate în timp și atribuite concurenților în timpul ultimului Sector Selectiv și care se adaugă la timpii Sectoarelor Selective în cauza, pentru redactarea ordinei de start. Această procedură este aplicabilă cu condiția ca penalitățile să fie marcate în carnetul de pontaj a concurentului sau constatate prin alte mijloace de conducerea concursului. În caz de ex aequo se face în ordinea numărului de concurs.

11.8. Întârzierea la startul Super Specialei sau a unei zi de concurs este penalizată cu 1 minut pentru 1 minut întârziere. La o întârziere de peste 30 de minute, startul este refuzat și 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. Dacă Comisarul Tehnic al Raliului constată ca un vehicul este într-o stare incompatibilă cu o utilizare normală, el trebuie să informeze pe Directorul de concurs care poate dispune oprirea acestuia. În acest caz minutele necesare pentru intervenție se vor considera ca minute de întârziere pe un Sector de legătură. După terminarea intervenției se va da concurentului o altă ora de start cu condiția ca întârzierea acestuia să fie inferioară a 30 min.

11.11. În cazul în care concursul este unul cu participare auto - moto, primul autoturism va lua startul după ultimul sportiv al categoriei MOTO - FRM sau FIM, la un interval de minimum 30 minute.

11.12 SPECIALE DE CALIFICARE

Organizarea unei etape de calificare este obligatorie.

Etapă de calificare este o secțiune selectivă care permite stabilirea ordinii de start a evenimentului.

Toți concurenții trebuie să participe, iar rezultatul va conta pentru clasificarea evenimentului, precum și pentru orice penalități rutiere aferente. Se va aplica un multiplicator de 5 pentru fiecare timp din această specială.

Această Etapă de Calificări, organizată cu o zi înainte de **ziua de concurs 1**, va fi considerată Secțiunea 1 a **zilei de concurs 1** și va fi numită SS1A.

Următoarea secțiune selectivă a **zilei de concurs 1** va fi numită SS1B.

Se va desfășura sub forma unei Secțiuni Selective cu o lungime minimă de 2 km și maxim 20 km. Fiecare concurent va putea face o tură de recunoaștere cu propria sa mașină la viteză redusă, dacă recunoașterea este permisă. Acest lucru este menționat în Regulamentul Particular de către Organizator. Regulamentul particular trebuie să specifice viteza maximă de recunoaștere a etapei de calificare, precum și timpul maxim pentru această etapă de calificare.

Dacă lungimea Specialei de Calificări este între 2 și 10 km, se va aplica un coeficient multiplicator de 8 pentru fiecare dată a acestei etape.

Dacă lungimea Specialei de Calificări este între 10 și 20 km, se va aplica un coeficient multiplicator de 5 pentru fiecare dată a acestei etape.

Traseul Specialului de calificare nu trebuie să includă niciun punct de referință sau control al vitezei.

Respectarea strictă a traseului Special de calificare este imperativă.

Orice încălcare observată va fi sancționată la discreția Juriului FRM la propunerea directorului cursei.

Prima zi de concurs:

Ordinea de start a primei **zi de concurs** va fi conform clasarii la Speciala de Calificare:

Cei 10 sportivi cu cei mai buni timpi în etapa de calificare vor trebui să-și aleagă ordinea de plecare pentru **ziua de concurs** 1 după cum urmează:

Cei zece concurenți trebuie să fie prezenți pentru a face alegerea;

Acești zece concurenți vor începe neapărat pe primele cincisprezece locuri;

Concurentul clasat pe locul zece va alege o poziție printre primele zece locuri;

Concurentul clasat pe locul al noualea va alege apoi o poziție printre primele zece locuri.

Dacă alege locul ocupat de al zecelea, acesta din urmă își va vedea poziția schimbată (în primul rând în jos);

Concurentul clasat pe locul al optulea își va alege la rândul său poziția și așa mai departe până la concurentul care a stabilit cel mai bun timp în etapa de calificare.

Dacă mai mulți concurenți lipsesc pentru a face această alegere, aceștia vor fi plasați pe locurile libere rămase în ordinea inversă a clasificării etapei de calificare.

Dacă nu este organizată o Speciala de calificare (caz de forță majoră):

Ordinea de start pentru prima **zi de concurs** se va baza pe clasificarea provizorie a actualului Campionat FRM de Raliuri Cross-Country, sau pe clasificarea finală a Campionatului din anul precedent pentru primul eveniment al sezonului.

Primii 10 din acest clasament vor trebui să-și aleagă ordinea de plecare pentru **prima zi de concurs** conform procedurii descrise în paragraful anterior.

12. CIRCULAȚIA - VITEZA

12.1 În zonele agricole, forestiere sau sensibile din punct de vedere pentru mediu și securitate, este obligatorie respectarea cu strictete a itinerariului conform Caietului itinerar. Este strict interzis taierea virajelor la traversarea câmpiilor, padurilor, livezilor și mlastinilor. Aceasta regula trebuie strict respectată și în cazul Sectoarelor Selective cu o lungime sub 20 km. În acest caz acesta va trebui marcată (securizată) dacă este cazul. În cazul nerespectării acestor impuneri penalizările sunt:

a) prima infrațiune: se penalizează în timpi, 15 min.

b) a doua penalizare: descalificare.

12.2 Se interzice sub incidența descalificării din concurs :

– remorcarea și împingerea motocicletei de alte vehicule, transportul motocicletelor pe Sectoarele Selective ;

- blocarea intenționată a trecerii vehiculelor sau împiedicarea depășirii.

12.3 Transportul sau remorcarea vehiculelor de concurs pe un Sector de legătură atrage o penalizare de 3 ore, în afara cazurilor permise de RP sau de Juriu în cazurile excepționale.

12.4 Pe toată durata concursului, concurenții se vor conforma strict prescripțiilor Codului Rutier a țării pe teritoriul careia se desfășoară concursul.

Sportivii care nu vor respecta Codul Rutier al țărilor pe teritoriul carora se desfășoară concursul vor fi sancționați după cum urmează :

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

Agentii, funcționarii sau oficialii care constată o infrafracțiune la regulile de circulație comise de un concurent aflat în concurs pe etapele de legătură, trebuie să consemneze acest lucru în aceeași manieră ca pentru oricare participant la trafic. În cazul în care ei decid neoprirea concurentului în cauză, pot cere aplicarea penalizărilor prevăzute, sub rezerva ca:

- notificarea infrafracțiunii trebuie să parvina organizatorului printr-o nota scrisă și oficială, înaintea afișării clasamentului zilei de concurs pe durata careia s-a comis infrafracțiunea;
- procesul-verbal trebuie să fie suficient de amanunțit pentru a putea identifica concurentul în cauză, locul și ora exactă a producerii infrafracțiunii;
- faptele reprobate nu trebuie să lase loc diverselor interpretări.

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

Viteza luată în calcul va fi viteza maximă autorizată de Regulamentul Particular, majorată cu 10%.

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

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

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

Toți concurenții care nu se conformează acestor prescripții vor fi penalizați după cum urmează :

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

Penalitățile se vor cumula :

- în aceeași zonă
- pe aceeași zi de concurs
- pe ansamblul raliului.

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

Transportul unui sportiv în elicopter sau în orice vehicul al organizatorului pe toată ziua de concurs sau parțial, duce la descalificarea acestuia.

13 ASISTENȚA TEHNICĂ ȘI ALIMENTĂRILE

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

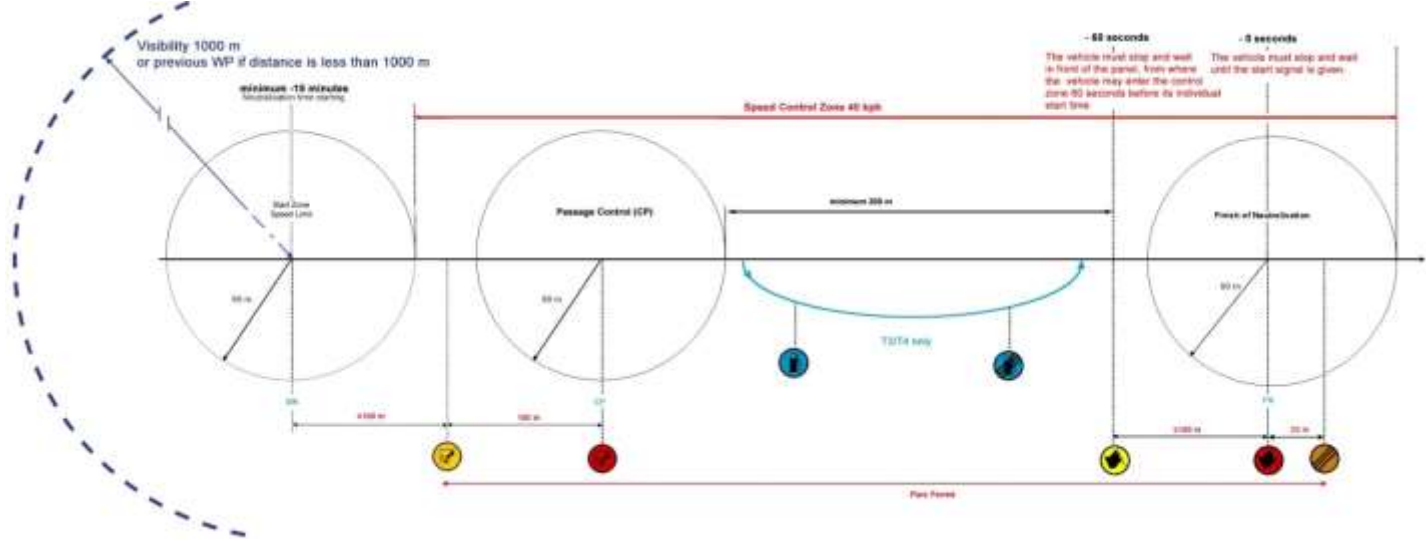
13.2 În cazul asistenței tehnice pe un Sector Selectiv, zona autorizată va trebui să fie :

- considerată ca o zonă cu viteză reglementată și va fi precedată de un control de trecere ;
- clar definită, semnalată pe teren cu panouri de « zonă de asistență » în Caietul Itinerar de concurs și Caietul Itinerar de asistență, astfel încât toți participanții să fie informați. Minim un comisar de traseu va trebui să fie prezent, pentru supravegherea și conformitatea acțiunilor întreprinse.

13.3 Toate asistențele aeriene sau din partea unui vehicul care nu este înscris în concurs sunt interzise între STARTUL și SOSIREA dintr-o zi de concurs, sub rezerva excluderii imediate din concurs. Viteza maximă în parcul de asistență este de 20 km/h. Pentru siguranța spectatorilor, Organizatorul va amenaja un culoar pentru vehicule și un altul pentru spectatori.

13.4 Este autorizată alimentarea numai în locurile prevăzute de Organizator și care sunt menționate în Caietul itinerar. Ele pot fi efectuate pe Sectoare selective și de legătură. Timpul de neutralizare este de 20 min pentru fiecare alimentare pe Sectorul Selectiv.

13.5 Organizatorul trebuie să oprească toate vehiculele. Parcul de alimentare nu este un Parc Service. În această zonă, este interzisă orice altă activitate, excepționând cea legată direct de alimentare. În toate zonele de alimentare, limita maximă a vitezei este de 20 km/h. În aceste spații, mecanicilor li se



recomanda să poarte echipament ignifug. Responsabilitatea alimentării revine concurentului. Pe toată durata alimentării, motoarele vehiculelor trebuie oprite, iar sportivi nu trebuie să se afle pe sau în vehicule. În caz de defecțiune, vehiculul poate fi mutat în afara zonei de alimentare fără a primi penalizări.

13.6 Fiecare Zona de Realimentare va fi precedată de un control ORAR. Sportivii vor preda carnetul de bord, iar după primirea timpului de intrare, fiecare sportiv va duce vehiculul în Zona de Realimentare. Alimentarea se va face în ordinea sosirii. După alimentare, sportivii se vor întoarce în zona de neutralizare, de unde vor recupera carnetul de bord. Un nou start se va da la sfârșitul perioadei de neutralizare. Neutralizarea se poate administra prin control GPS fără asistența unui arbitru. Sportivul va fi singurul responsabil de timpul de start pentru această neutralizare. Penalizarea pentru un start anticipat va fi: - 2 minute pentru fiecare 30 de secunde. Această penalizare se va aplica de asemenea pentru ieșirea din oricare altă neutralizare.

13.7 Zona de Realimentare nu este Parc service, astfel, orice asistență externă este interzisă în timpul realimentării sub rezerva penalizărilor dictate de Juriu.

13.8 În Parcul de Realimentare sunt permise exclusiv următoarele activități:

- instalarea roadbook-ului în derulator
- verificarea sistemelor de siguranță ale echipamentului
- reprovizionarea cu carburant, apă și hrană

13.9 Utilizarea aparatelor radio emisie-recepție, a receptoarelor HF, VHF, CB sau a radio telefoanelor în zona de Realimentare poate fi reglementată. Interzicerea sau limitarea acestora trebuie specificată în Regulamentul Particular.

14. ASIGURARI

14.1 Taxa de participare cuprinde prima de asigurare pentru răspunderea civilă a concurenților față de terțe persoane.

14.2 Asigurarea intră în vigoare odată cu începerea Verificărilor Administrative și tehnice ale concursului, și își pierde valabilitatea cu expirarea uneia dintre următoarele perioade:

- Perioada de contestații, apel, sau încheierea auditiilor
- Terminarea Verificărilor Administrative și tehnice de după concurs
- în momentul abandonului sau a excluderii din concurs
- sfârșitul decernării premiilor.

Valoarea despăgubirii trebuie să fie menționată în Regulamentul Particular al concursului.

14.3 Numele, adresa și datele de contact ale firmei de asigurări, cuprinzând asigurarea obligatorie de repatriere sanitară, de asemenea, numărul de contract, trebuie să figureze în Regulamentul Particular al concursului.

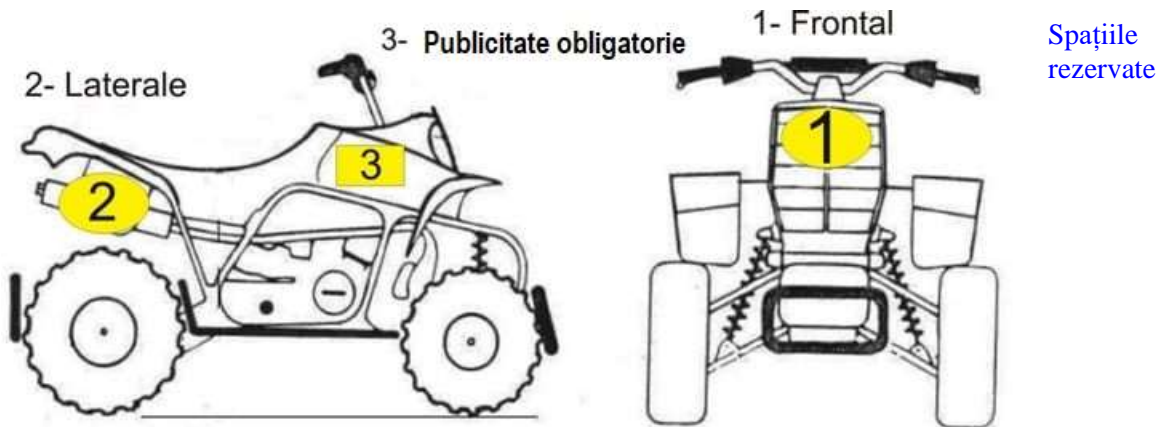
15. PUBLICITATE ȘI IDENTIFICARE

15.1 Se permite concurenților să aplice liber orice publicitate pe Vehiculele lor, respectând următoarele:

- a) să fie autorizate de regulamentele F.R.M. și de legislație.

- b) să nu contravină bunelor moravuri și obiceiuri;
- c) să nu afecteze spațiile rezervate publicității obligatorii (placa de raliu, numere de concurs);

15.2

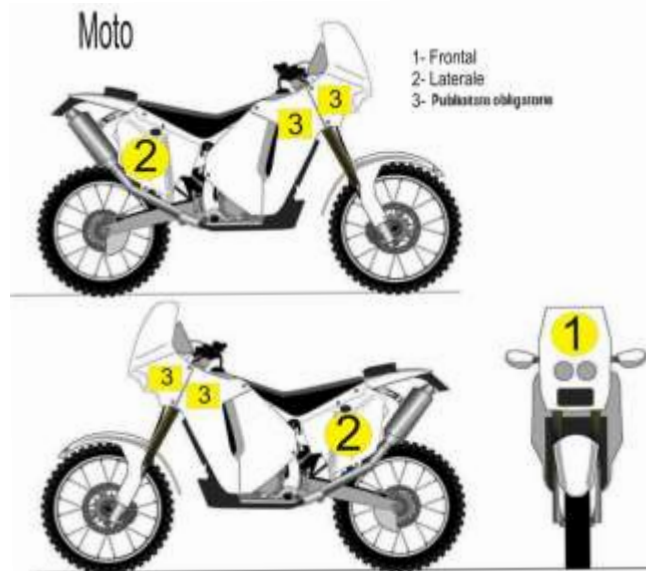


Organizatorilor colectiva obligatorie menționate în anexa obligatorie) .

15.3 Concurenții vor publicității pe toată Absenta sau publicității facultative va atrage valoarea taxei de abatere și respectiv În fiecare seara, să fie în masura sa noi concurenților la responsabil cu

15.4 Dacă un impună o publicitate, fi aceasta în al concursului.

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



pentru publicitate necumparabile sunt cele de mai jos (3-Publicitate

asigura o buna aplicare a durata Raliului tot Teren. poziționarea incorecta a obligatorii sau o penalizare de 10% din participare, pentru prima 20 %, în caz de recidiva. organizatorul va trebui furnizeze placi și veste cererea oficialului concurenții. organizator dorește să atunci va preciza care va Regulamentul Particular

facultativa poate face

16. CARNETUL DE BORD

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

16.1 La startul unui raliu, concurenții vor primi un carnet de bord pe care vor figura timpii impuși și timpii maximi autorizați pentru parcurgerea fiecărui Sector de Legătură și Sector Selectiv. Acest carnet de bord va fi depus la Controlul orar de la sosirea din fiecare zi de concurs și va putea fi înlocuit printr-un nou carnet de bord la startul zilei de concurs următoare. Sportivul este singurul raspunzator pentru carnetul sau de bord.

16.2 Orice rectificare sau modificare făcută pe carnetul de bord care nu a avut aprobarea scrisă a unui oficial, va conduce la penalizare cu excluderea din concurs.

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

16.4 Concurenții sunt obligați, sub rezerva unei penalizări putând merge până la excluderea din concurs să faca controlul trecerii lor la toate punctele menționate pe carnet și în ordinea lor de enumerare. Absenta unei vize sau neînmânarea carnetului de bord la un punct oarecare de control va conduce la o penalizare forfetara de minim 1 ora sau va merge până la excluderea din concurs conform indicațiilor din RP. Aceste penalizări forfetare putând varia de la o zi de concurs 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 și vehiculul de concurs va fi descalificat din concurs.

17. ZONE DE CONTROL

Toate controalele, după cum urmează: Controalele Orare, Startul și Sosirea din Sectoarele Selective, Controalele de Trecere și Controale de Direcții (intersecții, rascruci etc.) vor fi semnalate cu ajutorul unor panouri standardizate, astfel :

17.1 Începerea zonei de control este marcată cu un panou de avertizare pe fond galben. La o distanță de aproximativ de 100 m, amplasarea postului de control e marcată de un panou pe fond rosu. Terminarea zonei de control, la aproximativ 100 m, este marcată cu un panou pe fond bej cu 3 (trei) bare negre, transversale. Panourile vor fi puse întotdeauna pe partea dreapta în direcția de mers. Lățimea maximă a zonei nu va depăși 15m . Este recomandată delimitarea intrării și ieșirii din zona cu panouri duble oficiale.

17.2 Toate zonele de control, spațiul cuprins între primul panou de culoare galbena și ultimul panou de culoare bej, sunt sub regim de parc închis. Durata opririi nu trebuie să fie mai mare decât este necesar pentru operațiunile de control.

17.3 Ora oficială este ora GPS, definită în Regulamentul Particular al concursului. Ora ideala de pontaj, ramâne în responsabilitatea concurenților care pot consulta ceasul oficial plasat pe masa de control.

17.4 Concurenții sunt obligați, sub incidenta unei penalizări ce poate merge până la excluderea din concurs, să urmeze instrucțiunile sefului postului de control.

17.5 Un vehicul de concurs, indiferent de categoria din care face parte, trebuie să se deplaseze cu forțe proprii, cu motorul în mers; nu este admisă deplasarea acestuia cu ajutorul demarorului. În caz contrar, remorcarea și/sau împingerea de către un alt concurent aflat în concurs sunt autorizate . În zonele de control aceste acțiuni atrag următoarele penalizări :

a) Zona de start în ziua de concurs și/ 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 dată infracțiunea constatată, vehiculul va putea fi scos în afara zonei de control cu ajutor tert.

18. CONTROALE ORARE

18.1. Posturile de control orar vor începe să funcționeze cu 1 ora înainte de ora ideala de trecere a primului concurent, dacă Directorul de Concurs nu decide altfel.

Posturile de control orar vor înceta să funcționeze după 1 ora după ora ideală a ultimului concurent ținând cont de următoarele :

- 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 prezintă carnetul de bord, oficialului. Pontarea carnetului de bord nu se va face decât dacă vehiculul și sportivul, se găsesc în imediată apropiere a mesei de control.

18.3 Dacă un concurent nu poate prezenta vehiculul sau în stare de funcțiune la un control orar, va fi penalizat cu 1 min pentru fiecare minut întârziere. O întârziere mai mare de 30 minute poate duce la descalificare.

18.4 Procedura de pontaj începe în momentul în care vehiculul trece de panoul de intrare în zona de Control Orar.

18.5 Între panoul de intrare în zona și postul de control se interzice concurentului să oprească sau să adopte o alură anormal de lentă.

18.6 Ora ideală de pontaj este aceea obținută prin adunarea timpului impus acordat parcurgerii Sectorului de Legătură la ora de sosire din Sectorul Selectiv. Acești timpi sunt exprimați în ore și minute și sunt întotdeauna indicați de la 00.01 la 24.00.

18.7 Sportivul nu primește nici o penalizare pentru avans dacă ora de intrare în zona de control corespunde derulării minutului ideal de pontaj sau a celui pe care îl precede.

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

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

18.10 Reguli pontaj :

a) Orice diferență între ora reală și ora ideală de pontaj va fi penalizată cu 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut de întârziere 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 fracțiune de minut.

18.11 La Controalele Orare de la sfârșitul zilei de concurs , sportivii sunt autorizați să pondeze în avans fără a primi penalizări.

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

18.13 Aplicarea penalității forfetare pentru depășirea timpului autorizat poate fi modificat, în orice moment, prin decizia Juriului, la propunerea Directorului de concurs. Concurenții vor fi informați cât mai repede posibil. Descalificarea din concurs pentru depășirea întârzierii maxime admise nu poate fi pronunțată decât la terminarea zilei de concurs.

a) Dacă un Sector Selectiv cronometrat este urmat de un Sector de legătură, ora de pontaj înscris în carnetul de control reprezintă ora de sosire a Sectorului Selectiv și ora de plecare în noul sector.

b) Atunci când un Control Orar este urmat de startul într-un Sector Selectiv, cele două posturi pot fi cuprinse într-o singură zonă de control ale căror panouri vor fi dispuse după cum urmează:

b1) - panou galben cu ceas (început de zonă);

b2) - după 100 m panou roșu cu ceas (post de Control orar);

b3) - la o distanță de 50 la 200 m ,panou roșu cu fanion (start în SS);

b4) - la 100 m mai departe panou final bej cu trei bare negre transversale.

c) Dacă startul într-un Sector Selectiv coincide cu începutul unei zile de concurs, ora de start în Sectorul Selectiv este identică.

d) La sosirea dintr-un Sector Selectiv, punctul de Stop este împreună cu postul de Control Orar. Panourile vor fi cele prevăzute la Anexa.

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

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

b) Dacă în caz de incident exista o divergență între cei doi timpi de pontaj notați, ora de start în Sectorul Selectiv va fi cea reală, exceptând decizia contrară a Juriului.

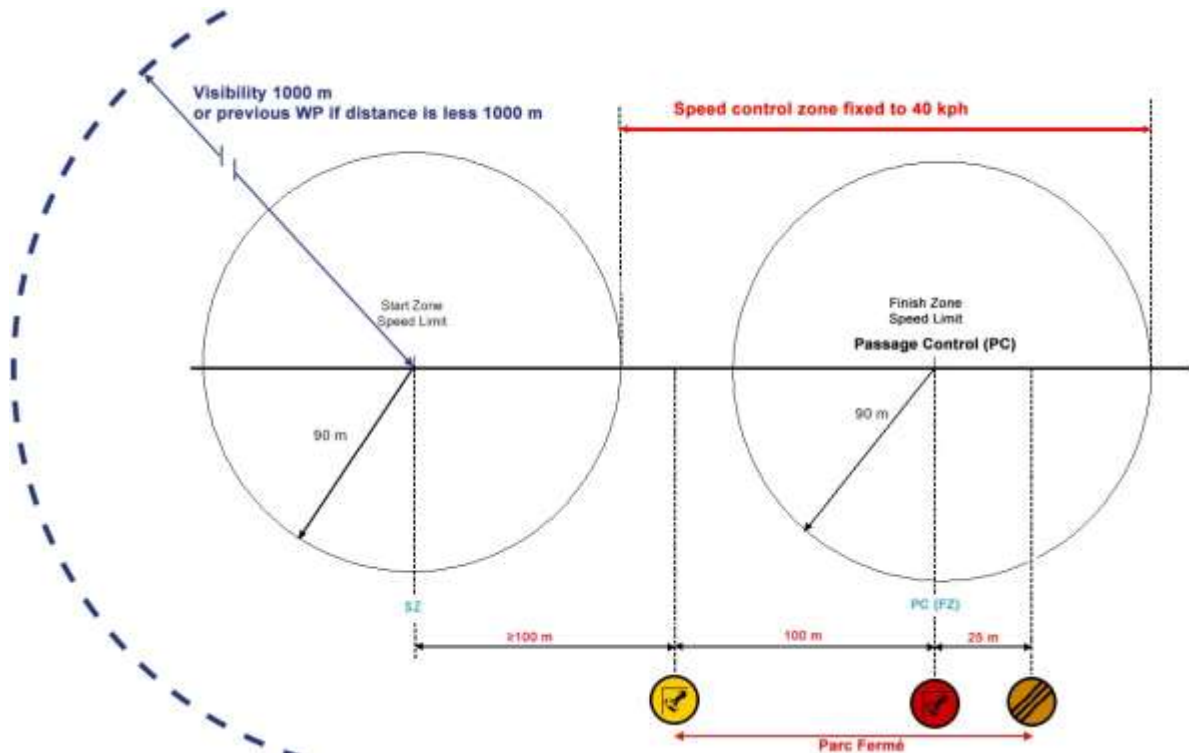
19. CONTROALE DE TRECERE (CT)

19.1. Pentru a verifica dacă concurenții respecta traseul din Caietul Itinerar (road-book), Controale de Trecere vor fi obligatoriu amplasate semnificativ, menționate și numerotate în Caietul Itinerar.

Zona de control va fi delimitată cu panouri astfel :

- panou galben cu “stampila”(începutul zonei)
- după aproximativ 100 m, panou roșu cu “stampila”(postul CT)
- la sfârșit, 25 m mai departe panou final bej cu trei bare negre transversale (terminare de zona)

Amplasamentul acestor Controale de Trecere trebuie să fie vizibile și să fie semnalate concurenților prin drapele pe cât posibil, pentru a putea fi localizate în teren plat sau variat. Este obligatoriu de a delimita intrarea și ieșirea din zona cu panouri oficiale pe ambele parti ale drumului.



Ora de trecere a concurenților, măsurată la nivel de secunda, va fi notată pe o foaie de pontaj de către responsabilul postului.

19.2 Ora de închidere a CT-urilor:

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

- distanța parcursă după startul în acel Sector;
- de media orară a Sectorului considerat (Selectiv sau Orar) impus prin timpul maxim autorizat;
- ora ideală a ultimului concurent majorată cu 60 de minute; Aceasta ora trebuie să fie menționată în carnetul de bord sau printr-un buletin informativ.

20. SECTOARE SELECTIVE (SS)

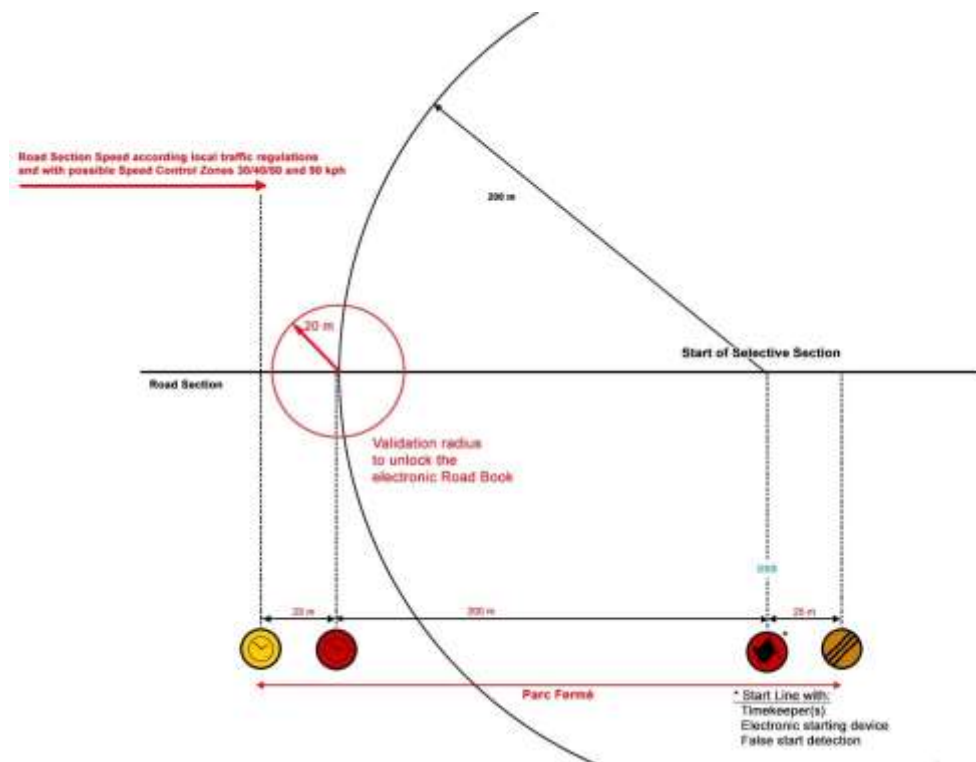
Pentru Sectoarele Selective timpii de sosire vor fi înscrși maxim la secunda exceptând Super Specială unde se va înscrie până la nivel de 1/10'' de secunda pentru departajarea în caz de egalitate. Odată clasamentul stabilit și având determinate pozițiile de start a primului Sector Selectiv, zecimile de secunda vor fi suprimate rămânând secunde inferioare.

20.1 Pe parcursul unui Sector Selectiv purtarea unei căști, omologate FIM, este obligatorie pentru toti concurenții, sub sancțiunea excluderii din concurs.

20.2 Este interzis, cu excepția unor cauze de forta majora, concurenților de a circula în sens invers pe parcursului Sectorului Selectiv (SS), sub rezerva unei penalități care poate duce până la excluderea din concurs.

20.3 La startul Sectoarelor Selective (SS), concurentul, va veni și se va opri în fața postului de control de start, oficialul din post va înscrie în carnetul de bord al concurentului ora reala de start al acestuia (ora și minutul), apoi va anunța: 30 sec., 15 sec., 10 sec. și ultimele 5 secunde una câte una. Dupa ultima secunda se va da semnalul de START, care va fi urmat imediat de demarajul motocicletei.

O staționare mai mare de 30 secunde pe linia de start, după semnalul se start, va fi penalizată cu 2 (doua) minute



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

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

20.6 Dacă un concurent nu poate prezenta vehiculul său în stare de funcționare la Startul Sectorului Selectiv, va fi penalizat cu 1 min pentru fiecare minut intarziere.

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

- a. - panou galben cu fanion sah (începutul zonei);

- b. - după 100 m , panou rosu cu fanion sah (sosire lansată) ;
- c. - la o distanța 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 imprimanta. Aceste cronometre vor fi dublate cu cronometre manuale.

La o distanța de 150 - 300 m după SOSIRE, echipajul trebuie să se oprească la CO semnalizat prin panoul ceas – rosu și panoul rosu STOP. Oficialul din post va înscrie în carnetul de bord ora de sosire (ora,min.,sec.), care va fi identic orei de plecare în Sectorul de Legătură 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 pleca prin mijloace proprii, vor fi aplicate penalizările prevăzute de 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, asistența tehnică de concurs, alta decât prin mijloacele pe care echipajul în concurs le transporta sau primită de la un alt concurent aflat în concurs, este interzisă pe parcursul unui Sector Selectiv (SS). Zonele de asistență regulamentare vor fi indicate de către organizator.

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

20.10 Concurenții care refuza 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 considera 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.

Totii concurenții responsabili sau co-responsabili de întreruperea Sectorului Selectiv, nu vor putea beneficia, în nici un caz, de aceasta 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. Un nou start va fi dat pentru zona de Sector selectiv rămasă de parcurs. Clasamentul pentru acel sector selectiv va fi stabilit făcând suma timpilor 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 datorita celor întârziți și/sau abandonați. Timpul de oprire poate să difere pentru sportivi.






























21.2 La sosirea lor în regrupari, concurenții trebuie să predea carnetul lor de control oficialilor. Ei vor primi instrucțiuni referitoare la ora de plecare. Ei trebuie să conducă vehiculele imediat și direct în Parcul Închis, ordinea de plecare fiind cea de sosire.

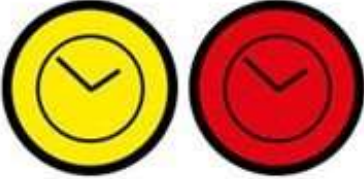









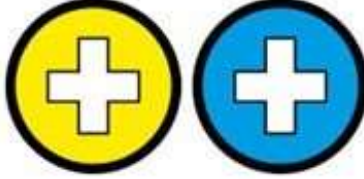

21.3 La propunerea Directorului de concurs, Juriul, poate din motive de securitate, să decida oprirea unei zile de concurs înainte de termen. În aceasta situație, va fi instalat un control orar ce va reprezenta sfârșitul zilei de concurs (la fel pentru Sectoarele Selective, unde Controlul Orar va fi identic cu postul STOP), iar timpul realizat va servi la stabilirea clasamentului acestei zi de concurs. La decizia Conducerii

cursei, aceasta zi de concurs poate sau nu să continue, sa fie neutralizată, sa fie parcursă în convoi sau în regim de parc închis.

22.SEMNALIZAREA CONTROALELOR

Regulamentul Campionatului Național Individual de Raliuri Tot-Teren - 2022

CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Direction of travel Sens du parcours	⇨	⇨	⇨
	←————— PARC FERME —————→		
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANNEAUX JAUNES - Début de zone	RED SIGNS - Compulsory stop PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS - End of zone PANNEAUX BEIGES - Fin de zone
PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →	
TIME CONTROL (TC) CONTRÔLE HORAIRE	 ← 25 m min →	 ← 25 m →	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
TC AT SERVICE PARK EXIT CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	 ← 5 m →	 ← 5 m →	
TIME CONTROL (TC) AND SS START CH ET DEPART DE SS	 ← 25 m min →	 ← 50-200 m →	 ← 25 m →
SS START NEXT PART OF AN SS COMMENCER LA PARTIE SUIVANTE D'UN SS	 ← 100 m →	 ← 25 m →	
FINISHES OF SS Finitions D'ES	 ← 100 m →	 ← 150-300m → FLYING FINISH (NO STOP) LIGNE D'ARRIVEE	 ← 25 m →
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)			
BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBOLE NOIR SUR FOND BLEU			
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS		Signs for all tyre operations; only tyre marking and tyre checking allowed in this zone. Panneaux pour toutes les opérations liées aux pneus; seul le marquage et le contrôle des pneus sont autorisés dans cette zone.	
REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT		Signs for all refuel operations (not on public fuel stations); only refuelling allowed in this zone. Panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements, (pas sur les stations d'essence publiques); seul le ravitaillement est autorisé dans cette zone.	
SERVICE ZONES ZONES DE SERVICE		Sign for service operations outside the service park/bivouac Panneaux pour toutes les opérations liées aux services en dehors du parc d'assistance / bivouac	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS		Sign for media zones, only actions permitted by the regulations are allowed in this zone. Panneaux pour les zones réservées aux médias	

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

Toate controalele (controalele orare, start și sosire din Sectoarele Selective, controalele de trecere) trebuie să fie indicate prin panouri standardizate. Panourile trebuie să se găsească pe partea dreapta a sensului de mers. Lățimea maximă a zonei nu poate fi mai mare de 15 m.20

În zonele mai aglomerate d.p.d.v. al circulației, este obligatorie dispunerea panourilor pe ambele parti ale drumului. Nerespectarea intrării, ieșirii, de asemenea a sensului de circulație în aceste zone atrage următoarele penalizări :

- prima infrațiune 10 min
- a doua infrațiune 1 ora
- a treia infrațiune și următoarele 3 ore .

Aceste penalizații se aplica și concurenților care reintra într-o zona de control după ce carnetul lor de control a fost vizat.

23. PENALIZAREA FORFETARA

23.1 O sancțiune forfetara este aplicată pentru depășirea timpului maxim autorizat sau nerespectarea regulilor sportive. Sancțiunile forfetare sunt următoarele :

- a) depășirea timpilor impuși pe sectorul de legătură.
- b) depășirea timpilor maxim autorizați pe sectorul selectiv

23.2 În aceste doua cazuri, o singura penalizare forfetara va fi atribuita pe zi de concurs.

23.3 Forfetarea unui Sector Selectiv sau Sector de legătură se poate face numai din motive tehnice declarate și verificate de comisarul tehnic.

23.4 Un sportiv ce a primit o penalizare forfetara nu va putea fi clasat în fata altui concurent ce nu a primit acest tip de penalizare. În cazul acumulării mai multor penalizari forfetare, sportivul în cauza nu se va putea clasa pe o pozitie superioara unui concurent ce a acumulat un numar mai mic de penalizari forfetare.

24. PARC ÎNCHIS

24.1 Alte prescriptii :

- a) Orice procedura de reparație sau alimentare este interzisă – în Parcul Închis de start al Concursului.
- b) Punerea în mișcare prin remorcare sau împingere de către un alt concurent înca în concurs în interiorul Parcului Închis, va fi penalizată cu 1 minut.
- c) Vehiculele sunt în Parcul Închis de la intrarea lor într-un parc de start, de regroupare sau de la terminarea zilei de concurs și până la plecarea din acestea.
- d) Vehiculele sunt în Parcul Închis de la intrarea lor într-o zona de control și până la ieșirea din aceasta .
- e) Vehiculele sunt în Parcul Închis de la sosirea lor la sfârșitul Concursului și până la expirarea perioadei de depunere a reclamațiilor.

În caz de reclamații, regimul de parc închis se prelungeste pana la decizia Juriului vis a vis de reclamația în cauza.

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

24.3 Înaintea ieșirii din toate parcurile sau la startul unei zile de concurs, dacă comisarii tehnici ai competiției constată că un vehicul este într-o stare incompatibila cu o utilizare normala, ei trebuie să informeze imediat Directorul de concurs, care va putea cere remedierea defecțiunilor. În aceasta situație, minutele atribuite efectuării remedierilor vor fi considerate ca tot atâtea minute de întârziere înregistrate pe un Sector de Legătură. Pentru a nu permite concurentului de-a încerca să recupereze întârzierea datorată remedierilor, acesta va primi o noua ora de start. Toate întârzierile mai mari de 30 min. vor duce la excluderea din concurs.

24.4 După parcare vehiculului în Parcul Închis, acesta poate fi acoperit cu o prelată. Sportivii trebuie să părăsească imediat Parcul Închis, fiindu-le interzisă revenirea.

24.5 Excepție de la regimul de Parc Încbis, dar numai sub responsabilitatea unui oficial, este permis unui sportiv în Parcul Încbis de start, de regrupare sau de sfârșit de zi de concurs:

- să schimbe, cu mijloace aflate la bord, unul sau doua cauciucuri desumflate sau deteriorate ;
- să schimbe farul, unul sau doua lampi semnalizare față / spate.

- SĂ ÎNTRE ÎN PARC CU 15 MINUTE ÎNAINTE DE ORA SA DE START PENTRU MONTAREA CAIETULUI ITINERAR (ROADBOOK) ÎN DERULATOR

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

25. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE

25.1 Toti concurenții participanți la un Concurs trebuie să se prezinte complet cu vehiculul de concurs, la verificările administrative și tehnice prevăzute conform programului Concursului în RP. Penalizările financiare pentru întârzierea la verificările tehnice preliminare, față de programul stabilit de Organizator vor fi menționate în RP.

Startul va fi refuzat tuturor concurenților care se prezinta la verificările administrative și/sau tehnice peste limita prevăzută de Regulamentul Particular al Concursului, în afara cazurilor de forta majora recunoscute de Juriu.

25.2 Verificările comporta controlul documentelor menționate în Regulamentul Particular al Concursului :

- Dovada achitarii taxei de participare (chitanta, ordin de plată, etc)
- Cartea de identitate al sportivului
- Licență de concurent/pilot;
- Permis de conducere;
- Carnetul de sănătate (tip F.R.M.) al sportivului
- Certificat de înmatriculare al vehiculului cu ITP în vigoare pe perioada desfășurării concursului;
- Polita de asigurare de accidente valabila pentru competiții sportive
- Diverse autorizații, etc,
- Asigurarea RCA - carte verde valabila pe perioada desfășurării concursului;

25.3 Dupa admiterea din punct de vedere al verificărilor administrative concurenții se vor prezenta cu vehiculele lor, având montate placile de raliu și panourile cu numarul de concurs, la verificarea tehnica care se face într-o ordine aleasă: pe marci și modele conform grupelor în care acestea au fost înscrise, în conformitatea cu elementele de securitate și în conformitate cu Codul Rutier. Dupa verificările tehnice, în cazul în care un vehicul nu este conform reglementărilor tehnice și/sau de securitate, Juriul va putea acorda o amânare pentru punerea în conformitate a acelu vehicul.

25.4 Startul va fi refuzat tuturor vehiculelor care nu vor fi în conformitate cu prescripțiile Regulamentului de Securitate FIM și a prezentelor Prescripții Generale și a caror stare constituie sau poate constitui o sursă de pericol. Orice refuz de a prezenta vehiculul la un control cerut de Comisarii tehnici duce la descalificare.

25.5 Pe parcursul Concursului pot fi facute verificări suplimentare, atât asupra concurentului, cât și a vehiculului. În orice moment al Concursului, concurentul este responsabil de starea tehnica a vehiculului său. Prezentarea vehiculului la verificarea tehnica, se considera ca o declarație de conformitate.

25.6 În cazul aplicării de noi elemente de identificare, acest lucru intra în sarcina concurentului care este responsabil de protejarea lor până la sfârșitul concursului, absentă acestora ducând la excluderea din concurs. O notificare scrisă trebuie adresată concurenților în cauza.

25.7 O verificare completă și amanunțită, comportând demontarea motocicletelor clasate pe primele locuri ale clasamentului general și ale fiecărei grupe și categorie, dar și eventual a oricarui alt vehicul, va fi la discreția decizională absolută a Comisariilor Sportivi luată din oficiu, în urma unei reclamații sau la propunerea Directorului de Concurs.

26. CLASAMENTE F.R.M.

Punctajul se va acorda în urma clasamentelor finale de la sfârșitul fiecărei zile de concurs.

Se va aplica regula de N-1 cu minim 4 competiții desfășurate. (conform AG martie 2022)

Totalul punctelor obținute la sfârșitul fiecărui eveniment prin cumularea punctelor zilnice generează clasamentul concursului

26.1. Se va stabili un clasament pentru:

- Categoria 1: MOTO (titlu de campion național)

RALLY FIM - Motociclete Rally și motociclete Enduro adaptate pt raliuri tot-teren, cu capacitatea cilindrică mai mică sau egală cu 450 cmc. (Cupa României)

RALLY OPEN - Motociclete Rally și motociclete Enduro adaptate pt raliuri tot-teren, cu capacitatea cilindrică mai mare de 450 cmc. (Cupa României)

- Categoria 2: QUAD (titlu de campion național)

- Cvadricicluri adaptate pentru raliuri tot-teren, în conformitate cu

Reglementările tehnice FRM pentru raliuri Tot-Teren.

- Categoria 3: SSV (cupa României) se aplică din 01.01.2023

- Vehicule de tipul Side by Side, adaptate pentru raliuri tot teren, în conformitate cu Reglementările tehnice FRM pentru raliuri Tot-Teren.

- Categoria 4: PROMO RALLY

- Motociclete Enduro și Dual-Sport, cvadricicluri și vehicule de tipul Side by Side, echipate pentru off-road dar fără echipamente specifice raliurilor tot-teren. (Cupa României)

- Viteza maximă recomandată pentru concurenții din această categorie este de 80km/h

Dacă au luat startul minim 5 sportivi atât la categorie cât și la clasa de cilindree, la o Competiție, atunci punctele atribuite în funcție de locul ocupat vor fi cele de la articolul 26.4 din prezentul regulament.

În cazul în care nu este îndeplinită condiția de mai sus, se va acorda un punctaj parțial, după cum urmează :

Locul I = punctajul integral aferent locului III

Locul II = punctajul integral aferent locului V

Locul III = punctajul integral aferent locului VII, și așa mai departe.

Clasamentul pe echipe se va face în funcție de clasamentul OPEN. Componenta echipei este de 2 până la 5 sportivi. În calcul se vor lua timpurile celor mai buni 2 sportivi clasificați în OPEN în cadrul aceluiași concurs. Înscriserea echipelor în campionat se va face cel târziu înainte de prima competiție.

26.1 Penalizările vor fi exprimate în ore, minute și secunde. Clasamentul final va fi stabilit prin adunarea timpurilor realizate în Sectoarele Selective și ale penalizărilor dobândite în Sectoarele de Legătură și ale altor penalizări exprimate în timp. Cel care va obține cel mai mic total va fi declarat câștigător al clasamentului general, fiind urmat de ceilalți în ordinea crescătoare ale penalizațiilor. Clasamentele pentru grupe, clase de cilindree și ale celorlalte categorii vor fi stabilite în același mod.

26.2. În caz de egalitate într-un Concurs, va fi proclamat câștigător cel care a realizat cel mai bun timp pe primul Sector Selectiv, (Super Specială nu intra în calcul). Dacă acest criteriu nu este suficient pentru departajare, vor fi luați în considerare timpurile din Sectorul Selectiv 2, 3 și așa mai departe. Aceleași reguli de departajare, în caz de egalitate, pot fi aplicate în orice moment Raliului Tot-Teren.

26.3 Clasamentele oficiale ale raliului vor fi afișate cel mai târziu la 1 ora de la sosirea ultimului concurent. Perioada de reclamații este de 30 de minute de la ora de afișare a clasamentului general oficial al Raliului.

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

10 puncte ; Locul 12 : 9 puncte ; Locul 13 : 8 puncte ; Locul 14 : 7 puncte ; Locul 15 : 6 puncte ; Locul 16 : 5 puncte ; Locul 17 : 4 puncte ; Locul 18 : 3 puncte ; Locul 19 : 2 puncte ; Locul 20 : 1 punct.

26.5 Clasamentul final va fi calculat prin însumarea tuturor punctelor obținute dealungul întregii desfășurări și va cuprinde toți sportivii participanți.

26.6 Sportivii care participă la etapele campionatului vor fi prezenți în clasamentul finalului de an.

26.7 În caz de egalitate la sfârșitul de an departajarea se va face în funcție de punctajul obținut la ultima zi de concurs unde cei doi piloți s-au întâlnit direct în competiție. În cazul în care acest lucru nu este posibil se va lua în considerare ziua de concurs anterioară, până se va putea face departajarea.

27. PROTESTE - RECLAMAȚII - APELURI

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

27.1 Toate protestele trebuie făcute în acord cu reglementările Codului Disciplinar și de Arbitraj FIM.. Ele trebuie făcute în scris și depuse numai de persoanele direct interesate, la secretariatul competiției în cel mult 30 minute de la comunicarea rezultatelor provizorii însoțite de taxa de protest **de 100 euro**, care nu se va restitui, dacă contestația nu este justificată. Fiecare protest trebuie să se refere la un singur subiect.

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

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

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

27.5 Oricine este nemulțumit de hotărârile Juriului de Concurs poate face contestație la Comisia de Disciplină. Contestația trebuie semnată și depusă de contestatar la secretariatul F.R.M. în cel mult 3 zile (data poștei) de la pronunțarea hotărârii Juriului de Concurs. Taxa de contestație este de 200 euro platibilă în lei la cursul B.N.R. și va fi depusă de contestatar la secretariatul F.R.M. În cazul în care contestatarul are câștig de cauză, taxa de contestație îi va fi returnată, aceasta fiind suportată de către perdant. Eventualele cheltuieli ocazionate de judecarea contestației cad în sarcina exclusivă a contestatarului.

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

27.7 Concurenții pot face apel la deciziile pronunțate adresându-se Comisiei de Apel FRM, în conformitate cu stipulările Codului Disciplinar și de Arbitraj.F.R.M..

Protestele vor fi judecate de către Juriul de Concurs pe loc, în conformitate cu prevederile prezentului regulament, iar hotărârile vor fi comunicate în scris protestatarilor. Nerespectarea hotărârii Juriului de concurs atrage după sine suspendarea până la sfârșitul sezonului competițional.

28. CRONOMETRAREA

28.1 Cronometrajul este plasat sub responsabilitatea Directorului de Concurs .

28.2 Responsabilii cu cronometrarea trebuie să fie posesori ai licenței F.R.M.. De asemenea, toți oficialii de pe traseu trebuie să fie posesori ai unei licențe F.R.M., pentru funcția pe care o au în raliu.

28.3 Pentru a putea efectua în mod corespunzător activitatea, cronometrul trebuie să utilizeze sistemul de cronometraj cel mai adecvat.

28.4 Cronometrorii vor avea asupra lor cronometre de rezerva (care înregistrează timpul la 1/100 secunde) pentru orice probleme, defecțiuni ce ar putea să apară în timpul desfășurării raliului.

28.5 Concurenții trebuie să accepte toate tipurile de sisteme de cronometraj, inclusiv datele GPS furnizate de aparatele GPS aflate în posesia sportivilor.

29. CARBURANTUL

Carburantul este benzina fără plumb, cel existent la stațiile de alimentare și care trebuie să fie conform Reglementărilor Tehnice ale FRM pentru fiecare categorie de vehicul .

30. ABANDON - DESCALIFICARE

30.1 În caz de abandon și pentru a evita cautățile inutile și de a întârzia cursa este obligatoriu ca sportivii în cauză să anunțe Directorul de concurs, Organizatorul sau PC-ul raliului și să specifice identitatea, poziția și intenția sa.

30.2 Cei care nu respectă această clauză importantă de securitate vor fi amendați conform deciziei Juriului de concurs sau conform RP.

30.3 Organizatorul va trebui să menționeze numărul de telefon al secretariatului concursului pe brațara de identificare sau în caietul itinerar.

30.4 Concurentul este singurul responsabil de comunicarea poziției lui, dacă el transmite acest lucru printr-o terță persoană.

30.5 În caz de abandon sau descalificare, concurentul trebuie să bareze cu negru numerele de concurs sub rezerva unei amenzi prevăzută în R.P., de asemenea putând fi sancționat și de F.R.M..

31. ÎNCHIDEREA TRASEULUI

Un vehicul al organizatorului va parcurge sectorul selectiv luând la bord sportivii, precum și vehiculele acestora care nu mai sunt în stare de funcționare.

Sportivii care refuză acest lucru vor da o declarație pe propria lor răspundere, semnată, în acest sens echipei de închidere.

32. ACOPERIRE MEDICALĂ

32.1 F.R.M. adoptă și recunoaște integral și necondiționat Codul Antidoping al F.I.M.. Sportivii trebuie să posede un carnet de sănătate eliberat de F.R.M. până la începutul lunii martie a anului competițional în care vor fi consemnate:

- nume, prenume, vârsta, adresa, telefon, persoana de contact în caz de accident.

- grupa sanguină și Rh.

- viza medicală anuală eliberată de o Policlinică de medicină sportivă.

- clasa de participare.

- afecțiuni ce necesită condiții speciale de tratament (alergii, astm, alte afecțiuni de care trebuie ținut seama în cazul unui accident, etc.).

- diagnosticul și recomandările medicale (apt/inapt de concurs și perioada) date de medicul care l-a consultat pe sportiv după producerea unui accident.

Numele, prenumele, grupa sanguină și Rh-ul sportivului trebuie să fie înscris pe casca de protecție.

32.2 Organizatorul trebuie să se asigure că, în caz de accidente, sportivii au acces rapid și necondiționat la un spital cu servicii permanente de chirurgie, ortopedie, medicala, neurologie, radiologie și A.T.I.

a. Controale medicale speciale

La cererea Directorului de Concurs sau a Medicului de Concurs, orice sportiv este obligat să efectueze la fața locului un control medical sau al alcoolemiei. În urma rezultatelor unui asemenea control, Directorul de Concurs poate interzice unui sportiv participarea la cursă.

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

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

b. Personalul medical

Medicul de Concurs trebuie să fie un medic sau paramedic cu drept de libera practica pe teritoriul tarii unde se desfășoara concursul, specializat în tratamentul de urgenta al accidentelor rutiere, precum și în resuscitarea cardiorespiratorie. Este obligatorie prezenta a încă doi asistenți medicali cu calificare asemanatoare celei a Medicului de Concurs. Personalul medical va purta un pieptar (halat) alb cu o cruce roșie pe spate sau orice alta imbracaminte specifica. Doctorul responsabil de competiție va completa și parafa eventualele rapoarte de accidente. Conform codului medical FIM,

c. Echipamente medicale

Este obligatorie prezenta ambulanțelor la buna desfășurare a raliului. Acestea trebuie să fie dotate cu aparatura pentru resuscitare cardiorespiratorie și cu personalul necesar (medic și un asistent medical). De asemenea, aceste ambulanțe trebuie să fie dotate cu aparatura de comunicație pentru a fi în permanenta legatura cu Directorul de concurs și cu PC raliului. Aceste ambulanțe vor fi prezente la :

- start zi de concurs
- startul în Sectorul Selectiv
- la sosirea din Sectorul Selectiv și la bivouac.

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

Dacă, din diverse motive, toate ambulanțele părăsesc zona raliului, cursa va fi întreruptă și se va relua numai dupa revenirea ambulanțelor cu echipamentul de resuscitare cardiorespiratorie.

33. ECHIPAMENTUL DE PROTECȚIE ȘI SUPRAVIEȚUIRE

33.1 Sportivii sunt obligați să poarte pe echipament de protecție specific, în conformitate cu Regulamentul Tehnic al FRM. Existența acestui echipament și componenta acestuia se va menționa în Regulamentul Particular și va putea fi controlată înainte de startul în fiecare zi de concurs .Purtarea căștii de protecție omologate, a ochelarilor, a mănușilor și a cizmelor este obligatorie, în caz contrar se refuza startul. Purtarea protecției armura dorsale și față este facultativa, de asemena purtarea celorlate protecții.

33.2 Absenta unei părți a echipamentului sau a acesteia în totalitate atrage refuzul startului. Concurentul va avea 30 min la dispoziție pentru a se conforma regulamentului. Dupa acest interval de timp se va pronunța excluderea din concurs.

33.3 Sportivii trebuie să dețină asupra lor un telefon mobil GSM înregistrat la o rețea de telefonie naționala, protejat sau rezistent la apa, capabil de a primi și iniția apeluri, prevăzut cu o sonerie puternica, care va fi deschis pe durata competiției. Numarul acestuia va fi comunicat organizatorului în fișa de înscriere. Rețelele naționale acceptate pentru fiecare competiție vor fi comunicate prin Regulamentul particular.

33.4 Sportivii pot avea în posesie, montat pe vehiculul de concurs un aparat GPS capabil să înregistreze traseul și viteza de deplasare. Buna și continua funcționare a echipamentului GPS pe toată durata concursului va aparține sportivului. Aparatul GPS trebuie sa ofere posibilitatea descarcarii și încărcarii de date. Aparatele GPS vor fi predate la sfârșitul fiecărei zile de concurs organizatorului (tehnicianului GPS) în vederea descarcarii datelor. Datele din acesta vor fi folosite în vederea analizării traseului parcurs și a vitezelor de deplasare. Modelele de acceptate vor fi comunicate prin regulamentul particular. Pentru orice alt model decat cele comunicate este necesar acordul scris al organizatorului.

33.5 Sportivii vor avea asupra lor O TRUSĂ MEDICALĂ. Conținutul obligatoriu al acesteia va fi comunicat prin regulamentul particular.

33.6 Fiecare sportiv sau vehicul poate fi dotat de către organizator cu un echipament de urmărire, în speta cu un dispozitiv de urmărire prin satelit. Acesta trebuie să fie ușor de folosit, fără intervenție mecanică.

33.7 Organizatorul poate să prevadă și să impună prin Regulamentul Particular și alte dotări și mijloace care duc la mărirea gradului de securitate a sportivilor sau a competiției.

34. CODUL DE DISCIPLINĂ ȘI ARBITRAJ

34.1.Principii

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

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

34.2.Sanctiuni

Sanctiunile sunt:

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

34.3. Definirea sancțiunilor

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

egida F.R.M.

34.4. Cumulul de sancțiuni

Se pot dicta mai multe sancțiuni simultane împotriva celor vinovați.

34.5. Organele de disciplină și de apel

Acestea sunt:

- Directorul de Concurs
- Juriul de Concurs
- Comisia de Disciplină
- Comisia de Apel

34.6. Directorul de Concurs

Este numit de F.R.M..

34.7. Autoritate și competența

Directorul de Concurs poate sancționa automat:

- sportivi, participanți, oficiali și organizatori pentru încălcări ale regulamentului petrecute în timpul unei zi de concurs.
- orice acțiune voluntară sau involuntară a unei persoane sau grup de persoane săvârșită împotriva prezentului regulament sau a indicațiilor unui oficial în timpul unei zi de concurs.
- orice act de corupție, fraudă, sau care prejudiciază interesele competiției sau sportului, săvârșit de o persoană sau de un grup de persoane în timpul unei zi de concurs.

34.8. Sancțiuni ce pot fi dictate de Directorul de Concurs

Directorul de Concurs poate dicta următoarele sancțiuni :

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

Directorul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplină aplicarea unei sancțiuni mai severe.
Nerespectarea hotărârilor Directorului de Concurs atrage după sine descalificarea.

34.9. Juriul de Concurs

Este format din:

- 1 președinte de juriu
- 2 membri juriu

34.10. Competența

Juriul de Concurs judeca toate protestele formulate împotriva hotărârilor luate de Directorul de Concurs sau a altor încălcări ale regulamentelor în vigoare.

34.11. Sancțiuni ce pot fi dictate de Juriul de Concurs în urma unui protest

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

Juriul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplină aplicarea unei sancțiuni mai severe.

34.12. Comisia de Disciplină

Este formată conform prevederilor Statutului F.R.M..

Comisia de Disciplină judeca toate contestațiile formulate împotriva hotărârilor luate de Juriul de Concurs.

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

34.13. Sancțiuni ce pot fi dictate de Comisia de Disciplină

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

34.14 Comisia de Apel

Comisia de Apel judeca apelurile formulate împotriva deciziilor Comisiei de Disciplină, în conformitate cu Codul de Disciplină și Arbitraj al F.R.M.

. Sancțiuni ce pot fi dictate de Comisia de Apel:

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

35. TABELUL RECAPITULATIV AL PENALIZĂRILOR

								Decizii / Penalizări la
--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------------

Regulamentul Campionatului Național Individual de Raliuri Tot-Teren - 2022

Nr. Crt.	Abaterea constatată	Nr. Art.	Sanctiuni dictate de ASN	START Refuzat	Excludere din concurs	Penalizări exprimate în timp	Penalizări financiare	Iatitudinea Comisarilor Sportivi
1	Absenta la Briefing	2.2					Conform Reg.Partic.	
2	Manevra neloiala, incorecta sau frauduloasă efectuată de un concurent	7.2	X		X			Penalizare forfetara, putând ajunge pana la excluderea din concurs
3	Vehicule ce nu corespund grupei în care au fost înscrise	9.4					Conform Reg.Partic.	
4	Absenta sau amplasarea greșită a unui panou de numere sau a unei plăci de raliu	10.3					10% din taxa de participare	
5	Absenta sau amplasarea greșită a cel puțin doua panouri de numere sau ale plăcilor de raliu	10.3						
6	Absenta sau falsificarea unui semn de identificare	10.4			X			
7	Absenta brațării sau a ecusonului de identificare	10.5					10% din TP	
8	Întârzierea la startul Super Specialei sau a unei zi de concurs: - până la 30 min - peste 30 min. întârziere	11.8		X	X	+1 minut		
9	Pontarea în avans	11.9				+1 minut		
10	Este strict interzis taierea virajelor la traversarea câmpiilor, padurilor, livezilor și mlaștinilor. a) prima infracțiune: b) a doua infracțiune	12.1				15 minute		
11	Se interzice: - remorcarea, transportul motocicletelor pe SS ; - blocarea intenționată a trecerii motocicletelor sau împiedicarea depășirii	12.2			X X			
12	Se interzice: -remorcarea, transportul motocicletelor pe Sectoarele de legătură; - transportul cu elicopterul sau alt vehicul	12.3		X		3 ore		
13	Nerespectarea Codului Rutier -prima infracțiune -a doua infracțiune -a treia infracțiune	12.4		X		30 minute 60 minute		
14	Nerespectarea vitezelor pe SS impuse de Reg. Particular -prima infracțiune -a doua infracțiune -a treia infracțiune	12.5		X		30 sec/km 2 min/km		
15	Nerespectarea timpului de neutralizare, ieșire anticipată	13.6				2 min pentru fiecare 30 secunde		
16	Absenta sau deteriorarea unei publicații obligatorii sau facultative -prima infracțiune -a doua infracțiune	15.3					10% din TP 20% din TP	
17	Refuzul publicației facultative	15.5					100% din TP	
18	Modificarea neautorizată a carnetului de bord	16.2			X			
19	Absenta unei vize sau neprezentarea carnetului de bord la toate Controalele	16.4				Minim 1 ora		Penalizare forfetara, putând ajunge pana la

Regulamentul Campionatului Național Individual de Raliuri Tot-Teren - 2022

								excluderea din concurs
20	Pierderea carnetului de control	16.5				5 minute		
21	Prezentarea carnetului la vizat fara motocicletă/vehicul	16.6						
22	Remorcare,impingere: În cursul aceleiași zi de concurs: - zona de CT - zona de CO - zona de start în zi de concurs - zona de start în SS -zona de sosire din SS,STOP	17.5		X X		5 minute 15 minute 15 minute		
23	Este strict interzisă patrunderea sau ieșirea într-o zona de control, pe o alta direcție decât cea prevăzută în caietul itinerar (road-book) al Raliului .	17.2			X			
24	Circularea în sens invers pe un Sector Selectiv	20.2			X			Penalizare forfetara, putând ajunge pana la excluderea din concurs
25	Staționarea mai mult de 30 sec. pe linia de start dupa semnalul de start	20.3				2 minute		
26	Luarea startului înainte de semnalul oficialului - prima abatere - recidiva	20.5				1 minut		Penalizare forfetara, putând ajunge pana la excluderea din concurs
27	Oprirea între panoul galben și cel rosu de SOSIRE	20.7			X			
28	Echipaj ce refuza startul într-un Sector Selectiv la ora și ordinea sa	20.10				15 minute		
29	Nerespectarea intrarii,ieșirii de asemenea a sensului de circulație în zonele de control atrage următoarele penalizări : - prima infrațiune - a doua infrațiune - a treia infrațiune și următoarele	22				10 minute 1 ora 3 ore		
30	Punerea în mișcare a vehiculului în Parcul Închis prin remorcare sau împingere	24.1				1 minut		
31	Infrațiuni la regimul de Parc Închis	24.2			X			
32	-întârzierea la verificările tehnice preliminare - întârzierea la verificările administrative și/sau tehnice peste limită de timp din RP	25.1		X				Conform Reg.Partic.
33	-Vehiculele ce nu respecta regulamentul de securitate. - neprezentarea motocicletei la	25.4		X				

Regulamentul Campionatului Național Individual de Raliuri Tot-Teren - 2022

	verificări,solicitate de comisarii tehnici			X				
34	Neanunțarea abandonului la PC concursului	30					Conform Reg.Partic	
35	Sustragerea sau refuzul unui sportiv de a efectua un control medical special sau al alcoolemiei	32.2						
36	Nepurtarea căștilor omologate și a celorlalte materiale de protecție și securitate	33						

NOTA :

Este responsabilitatea cluburilor/asociațiilor să își instruiască proprii membri în vederea cunoașterii prevederilor acestui regulament și a anexelor sale.

Necunoașterea acestui regulament și a anexelor sale nu exonerează pe nimeni de răspundere și de eventualele sancțiuni.

36. DISPOZIȚII FINALE

36.1. Prezentul regulament intra in vigoare la 12.03.2022

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

TRACKS		CONTROL		SYMBOLS		SYMBOLS		DIRECTION	
	TARMAC ROAD	DSS	DEPARTURE SELECTIVE SECTION		FENCE		PETROL STATION	180	BEARING (CAP)
	TRACK	ASS	ARRIVAL SELECTIVE SECTION		BARBED WIRE FENCE		MONUMENT	180_A	BEARING AVERAGE
	OFF PISTE OFF TRACK	CP	PASSAGE CONTROL		RAILROAD		ANIMALS INDIVIDUAL	180_C	BEARING CALCULATED
	LESS VISIBLE OLD TRACK		START / FINISH NEUTRALISATION		HOLE		ANIMALS	OBLIC	OBLIC BEARING
P	PISTE TRACK		START NEUTRALISATION WITH SPEED LIMIT		HOLE COLLAPS		CONE	ABBREVIATIONS	
PP	MAIN PISTE PRINCIPAL TRACK		START / FINISH TRANSFER		RIDGE		TYRE	L	LEFT RIGHT
RO	ROAD		START TRANSFER WITH SPEED LIMIT		RUTS		CAIRN	L/R	LEFT AND RIGHT
P//	PARALLEL TRACKS	T:25	NEUTRALISATION / TRANSFER TIME IN MINUTES		TWISTY		ROCKS INDIVIDUAL	R/L	RIGHT AND LEFT
HP	OFF PISTE		WAITING FOR RESTART		BUMPY		MOUNTAIN INDIVIDUAL	onL	ON LEFT ON RIGHT
	OFF PISTE FORBIDDEN		STOP FOR RESTART		LATERAL INCLINATION		CAMEL GRASS	onR	ON LEFT ON RIGHT
FPP	FOLLOW MAIN PISTE		REFUELING ZONE		UP HILL DOWN HILL		VEGETATION	kpL	KEEP TO THE LEFT
FRO	FOLLOW ROAD		MEDIA ZONE		ELECTRIC POLE		VEGETATION GRASS	kpR	KEEP TO THE RIGHT
SA	SAND		SERVICE ZONE		ELECTRIC LINE		TREE INDIVIDUAL	kpS	KEEP STRAIGHT
GV	GRAVEL		TYRE MARKING/ CHECKING ZONE		HIGH VOLTAGE TOWER		PALM TREE	+√	MORE VISIBLE
SAFETY			ZONE END		ANTENNA MAST		SMALL WADI	-√	LESS VISIBLE
	DANGER 1	ON TRACK			WELL		LARGE WADI	±√	MORE / LESS VISIBLE
	DANGER 2		BUMP		WATER TANK		SANDY WADI	/	ON
	DANGER 3		DIP HOLE		POST		RIVER	IN	IN INTO
	DANGER FOR ALL SYMBOLS		COMPRESSION		KILOMETER MARKER		WATER SEA, LAKE	ET	AND NEXT
	START / DEPART SPEED LIMIT		DITCH		BARREL		PLAIN	A	AT
	FINISH SPEED LIMIT		SUMMIT		SIGN POST		TOWARDS	CX	STONY
	STOP		STEP UP		ROAD WORK		DISTANCE	E3	NARROW
	SLOW DOWN		STEP DOWN		HOUSE BUILDINGS	DUNES / SAND		Q^T	QUIT LEAVE
	RESTRICTED AREA		CONCRETE		CHURCH MOSQUE		SAND PLAIN	TJS	ALWAYS
25,25	DANGER 2 IF RED LINE UNDER KM		UNDER BRIDGE		RUINS INDIVIDUAL		BIG BOWL IN DUNES	NBX	MANY
WAYPOINTS			ABOVE BRIDGE		FORT		SAND SPIT	IMP	IMPERATIVE
	WAYPOINT MASKED		LEFT OVER CREST		CEMETERY		DUNE	EFF	COLLAPSED
	WAYPOINT CONTROL		RIGHT OVER CREST		VILLAGE		BROKEN DUNE	ORN	RUTS UNDULATION
	WAYPOINT SAFETY		GATE BARRIER		BIVOUAC CAMP		DUNES	BAD	BAD
	WAYPOINT NAVIGATION		CATTLE GATE BARRIER		TUNNEL	DN	ONE DUNE	RP	REJOIN
	WAYPOINT VISIBLE		GATE BARRIER		PIPELINE	DNX	DUNES	BTW	BETWEEN
	WAYPOINT ECLIPSE		WATER CROSSING		WALL	DNT	DUNETTES SMALL DUNES	MODIF	MODIFICATION OPENING CAR
	WAYPOINT NUMBER		SHORT DISTANCE TO NEXT BOX		STONE WALL	L1 L2 L3	LEVEL OF DUNES	NEW NOTE	NEW NOTE OPENING CAR
								BIG	WRITTEN AS TEXT
								SMALL	
								FOLLOW	

Regulamentul Campionatului Național Individual de Raliuri Tot-Teren - 2022

CONTROL TYPE TYPE DE CONTRÔLE	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Direction of travel Sens du parcours	⇨	⇨	⇨
	←----- DADA' EFDAE -----→		
	End of DES - Fin		
PASSAGE CONTRÔLE DE PASSAGE			
TIME CONTROL (1) CONTRÔLE HORAIRE			
TC AT SERVICE PA ENTRANCE CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE			
TC AT SERVICE PA EXIT CH SORTIE DU PA D'ASSISTANCE			
TIME CONTROL (1 AND SS START) CH ET DEPART DE			
SS START NEXT PART OF AN SS COMMENCER LA PARTIE SUIVANTE D'UN SS			
FINISHES OF SS Finitions D'ES	← 100 m →	← 150-300m → FLYING FINISH (NO STOP) LIGNE D'ARRIVEE	← 25 m →
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)			
BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SYMBOLE NOIR SUR FOND BLEU			
TYRE MARKING / CHECKING MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS		Signs for all tyre operations; only tyre marking and tyre checking allowed in this zone. <i>Panneaux pour toutes les opérations liées aux pneus; seul le marquage et le contrôle des pneus sont autorisés dans cette zone.</i>	
REFUEL ZONE ZONE DE RAVITAILLEMENT		Signs for all refuel operations (not on public fuel stations); only refuelling allowed in this zone. <i>Panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements, (pas sur les stations d'essence publiques); seul le ravitaillement est autorisé dans cette zone.</i>	
SERVICE ZONES ZONES DE SERVICE		Sign for service operations outside the service park/bivouac <i>Panneaux pour toutes les opérations liées aux services en dehors du parc d'assistance / bivouac</i>	
MEDIA ZONES ZONES MEDIAS		Sign for media zones, only actions permitted by the regulations are allowed in this zone. <i>Panneaux pour les zones réservées aux médias</i>	