



SUBCOMISIA
NATIONALA DE
RALLY RAID-MOTO



Federația Română de Motociclism

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL AL

RALIURILOR DE TOT-TEREN 2025

1 ASPECTE GENERALE

FRM organizează „*Campionatul Național al Raliurilor de Tot Teren 2025*” conform regulamentului FRM, FIM Europe și Codului Sportiv al FIM Europe.

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

Regulamentul Particular va fi prezentat de fiecare organizator înainte de concurs și în conformitate cu Regulamentul FRM cu minim 30 de zile înainte de startul competiției.

Campionatul Național al Raliurilor TT va consta într-un număr de minimum patru etape. Numărul maximal al acestora poate varia în fiecare an, în funcție de calendar.

Pentru clasificarea finală sunt luate în considerare NUMAI punctele obținute conform regulii N-1 în cazul în care numărul de etape este de maxim 5. În cazul în care numărul etapelor este egal sau mai mare de 6 se aplică regula N-2, unde N reprezintă numărul TOTAL de etape înscrise în campionat.

Fiecare competiție trebuie să aibă o lungime minimă de 250 km de *probe speciale* și să dureze cel puțin 2 zile de concurs. Numărul de kilometri de probă se desfășoară în fiecare zi va fi la latitudinea organizatorului.

Totodata, alimentările în cadrul concursului trebuie să fie amplasate și stabilite la cel mult **90** de km (*cu o marjă de maxim +5%*).

Orice concurs desfășurat în paralel cu o etapă trebuie să fie autorizat de FRM.

Distanța dintre 2 etape de campionat trebuie să fie de minim 3 săptămâni. Nu există distanță de timp obligatorie între o etapă de campionat și o cupă regională sau alt eveniment de tip rally-raid.

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

Cluburile ce doresc să organizeze o **Etapă** în cadrul campionatului sunt obligate să anunțe intenția până la Adunarea Generală a Asociațiilor din anul în curs.

Cu maxim 30 de zile înainte de eveniment clubul organizator să pună toate documentele **disponibile** necesare la dispoziția comisiei pentru analiză.

Cluburile care doresc să organizeze o **Cupă** sunt obligate să anunțe Federația cu MINIM 45 de zile înaintea startului iar cu maxim 30 de zile înainte de eveniment să pună toate documentele **disponibile** necesare la dispoziția comisiei pentru analiză.

Comisia își asumă un rol de facilitator și susținător al sportului și va face tot ce îi stă în putere să ajute organizatorii prin consultanță în elaborarea corectă a acestor documente astfel încât să ne putem avea concursuri desfășurate în deplină siguranță

2 PARTICIPAREA

Pentru a participa la o etapă din „*Campionatul Național al Raliurilor de Tot Teren*”, un pilot trebuie să dețină un permis de conducere obișnuit și o licență FRM Anuală sau “*One Event*” (*o singură competiție*).

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

Piloții trebuie să se conformeze regulilor de circulație în vigoare în fiecare regiune traversată în timpul competiției.

Orice concurent penalizat pentru o încălcare a acestor regulamente poate, după o anchetă, să fie descalificat sau să i se impună alte penalizări de către Directorul de Concurs și confirmate de Juriul, conform prevederilor din Codul Disciplinar și de Arbitraj al FRM.

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

3 REGULAMENTUL PARTICULAR

Regulamentul Particular (RP) va fi elaborat de către organizator și va conține detalii importante privind aspecte precum traseul, viteza medie, condițiile de siguranță, taxa de participare și toate celelalte documente necesare (*potrivit exemplelor anexate și puse la dispoziție de Comisie*).

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

Organizatorii trebuie să afișeze sigla FRM în Regulamentul Particular al fiecărei curse.

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

- 1) Regulamentul Particular și toate eventualele modificări ale acestuia
- 2) Lista de înscriere a piloților, inclusiv clasa și alte detalii
- 3) Modificările Caietului Itinerar (*Road Book*) - acestea vor fi comunicate public (*Facebook, Sportity, etc*) printr-un canal pe care organizatorul îl va pune la dispoziția participanților.
- 4) Toate celelalte documente importante ale cursei

4 JURISDICȚIA

Concursul va fi supravegheat de un Juriu alcătuit în conformitate cu prevederile Codului Sportiv al FRM.

5 CAIETUL ITINERAR (*Roadbook-ul*)

Caietul Itinerar (*Roadbook-ul*) a fost conceput pentru a indica traseul și:

- principalele pericole
- descrierea terenului
- limitele de viteză

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

Informațiile oferite de echipa de deschidere a drumului vor fi comunicate concurenților în timpul instructajelor (briefing) și prin afișare. Itinerariul oficial al Raliului este descris în Caietul Itinerar înmânat concurenților și trebuie urmat în totalitate, sub sancțiunea unei penalizări care poate duce până la excluderea din cursă.

Caietele Itinerar trebuie să fie tipărite pe hârtie colorată, dar nu trebuie să fie pre-marcate. Distribuirea digitală a Caietului Itinerar exclusiv în format PDF trebuie să fie asigurată de către organizatori pentru concurenții care participă cu dispozitive digitale.

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

6 CLASELE

- **M1** - 125 cc - 390 cc
- **M2** - (se comaseaza cu m1)
- **M3** - 400- 650 cc monocilindru
- **M4** - (se comaseaza cu m3)
- **M5** - 650-750cc monocilindru
- **M6** - 650-1300cc bicilindru
- **QUAD** - Cvadriciclu
- **ADVENTURE** - clasă pepinieră pentru începători și amatori

6.1 Comasarea claselor

O clasă se constituie cu minim 3 participanți. Când într-o clasă nu se întrunește numărul minim de participanți, concurenții existenți trec în clasa superioară.

Aceștia pot fi premiați pentru rezultatele din Etapă în clasa superioară dar numărul de puncte luat în considerare pentru clasamentul general al campionatului va fi înjumătățit la clasa proprie.

6.2 Clasa Adventure

Este o clasă dedicată participanților amatori și nu se cumulează puncte de la o etapă la alta. Nu se acordă TITLUL DE CAMPION NAȚIONAL.

Clasa Adventure are o licență specială, viză medicală, și asigurare pentru evenimentul sportiv.

Concurenții vor fi împărțiți în 2 grupe:

- A1 - Monocilindrice
- A2- Pluricilindrice

Viteza maximă permisă pe probele speciale pentru această clasă este de 80km/h.

7 CURSA

7.1 NUMERELE

Înainte de prima cursă a sezonului, piloții trebuie să trimită un e-mail către Comisia de TT cu numerele pe care le aleg la adresa viorel@frm.ro, iar Comisia va informa organizatorii fiecărui raliu pentru a respecta numerotarea. Numărul va fi același și poate fi modificat doar de la an la an.

Pilotul își păstrează numărul chiar și în cazul schimbării motocicletei.

Numărul de concurs trebuie să fie afișat pe motocicleta și pe echipamentul pilotului. Numărul afișat trebuie să fie întotdeauna același (ex: *este interzis să ai un număr pe motocicleta și un alt număr pe echipament*).

7.2 POZIȚIILE DE PORNIRE ȘI STARTUL ÎN CURSĂ

Motocicletele vor fi primele care vor lua startul în cursă. Primul SSV va urma la un interval de timp care va fi stabilit de Directorul de Concurs, dar nu mai puțin de cincisprezece (15) minute după ultima motocicletă. Mașinile vor porni la un interval de cel puțin 30 de minute.

Ordinea de start a primei Etape va fi decisă de Directorul de Concurs prin rezultatele Prologului sau în baza clasamentului final al anului anterior în cazul primei etape. Prologul nu este obligatoriu.

În cazul în care nu există un prolog, ordinea de start a piloților va fi stabilită de directorul de concurs împreună cu reprezentanții Comisiei de Rally Raid pentru a asigura securitatea concursului.

După fiecare zi de concurs în cadrul etapelor, ordinea de start va fi stabilită în funcție de **clasamentul** zilei precedente.

Motocicletele și Cvadriciclurile vor pleca primele, urmate apoi de SSV, Mașini, și apoi Clasa ADVENTURE. În cazul în care o cursă are trasee diferite pentru motociclete, cvadricicluri și SSV, ordinea de start se poate schimba.

7.3 RUTELE ȘI TRAFICUL

Cursa se vor desfășura pe drumuri deschise circulației publice.

Prologul va fi închis circulației.

Toate etapele selective trebuie să fie protejate de trafic. Concurenții trebuie să respecte pe tot parcursul cursei regulile rutiere naționale și viteza maximă admisă și trebuie să acorde atenția cuvenită vehiculelor civile.

În special pentru vehiculele care trec prin zone rezidențiale, organizatorul trebuie să stabilească o limită maximă de viteză desemnată de 50 de kilometri, cu excepția cazului în care codurile și indicatoarele rutiere locale prevăd o limită mai mică. În fiecare caz, penalizările pot ajunge și până la excluderea din cursă.

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

7.4 VEHICULELE CARE SOSESC ÎN ZONA DE START

Vehiculele trebuie **să se prezinte în zona de start cu 15 minute înainte** de începerea cursei. În caz contrar, organizatorul poate ocupa poziția respectivă cu un alt concurent, iar concurentului care nu a ajuns la timp va lua startul ultimul în categoria sa (*motociclete, ATV, Adventure*).



7.5 PENALIZĂRILE

7.5.1 Penalizările pentru controalele ratate (CP - CO)

Penalizarea pentru ratarea unui Punct de Control (CP) este stabilită la 15 minute pentru fiecare încălcare. Penalizarea poate fi modificată de către Directorul de Concurs. Penalizarea pentru ratarea unui Control Orar (CO) este stabilită la 30 de minute pentru fiecare încălcare.

Penalizarea poate fi modificată de către Directorul de Concurs.

7.5.2 PENALIZĂRILE PENTRU PROBELE SPECIALE

- DNS - Un pilot nu reușește să ia startul - Va primi timpul maxim al probei speciale + 5 ore + penalizări CP + penalizări CO - (sau forfetare dacă este prevăzut) și va primi 0 puncte pe Proba Specială respectivă
- DNF - Un pilot nu reușește să termine cursa - Va primi timpul maxim al probei speciale + 2 ore + penalizări CP + penalizări CO - și va primi 0 puncte pe Proba Specială respectivă, și punctele obținute pentru prezentarea la start

7.5.3 PENALIZĂRILE PENTRU PROBELE DE LEGĂTURĂ

O penalizare este considerată ca fiind o pornire întârziată în fiecare zi, etapă sau etapă de legătură, în raport cu ora programată de organizatori. Orele de începere atât pentru Probele de Legătură, cât și pentru Proba Specială vor fi respectate cu strictețe, fără întârziere, la minut sau la secundă.

Penalizarea maximă pentru Proba de Legătură: timpul țintă + 1 oră + penalizări CP + penalizări CO.

7.5.4 PENALIZĂRILE PENTRU LIMITELE DE VITEZĂ

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

Pentru depășirea vitezei de până la **10 km/h**: penalizare de **½ minut** (0:00:30") pentru fiecare kilometru de depășire a limitei de viteză, pentru fiecare limită de viteză indicată în Caietul Itinerar, luând în considerare punctul cu cea mai mare viteză.

Pentru depășirea vitezei de până la **20 km/h**: penalizare de **1 minut** pentru fiecare kilometru de depășire a limitei de viteză, pentru fiecare limită de viteză indicată în Caietul Itinerar, luând în considerare punctul cu cea mai mare viteză.

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

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

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

Poate exista cazul excepțional în care organizatorul a impus o limitare de viteză (*de exemplu, 30-40 km/h*) pentru tranzitarea unei zone de stână sau fermă unde sunt prezenți câini sau alte animale ce pot pune în pericol siguranța piloților. Depășirea limitei impuse pentru păstrarea siguranței proprii este permisă în limita a 20 km/h.

Concurentul trebuie să se adreseze conducerii cursei în vederea rezolvării situației cu instrumentele de time tracking și penalizări. Organizatorul va anula penalizările și va adăuga timpul câștigat prin depășirea limitei de viteză.

Tot în acest caz sportivul poate beneficia de o neutralizare dacă se oprește și notifică organizatorul cu privire la pericolul la care se vor expune piloții ce urmează să treacă prin acel punct.

7.5.5 ALTE PENALIZĂRI

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

În cazul în care pilotul sau echipajul solicită ajutor prin intermediul telefonului mobil pentru asistență la orientare, penalizarea este de 15 minute. În cazul în care se efectuează mai multe apeluri, se stabilește penalizarea maximă, presupunând că concurentul nu a finalizat proba specială.

Pentru depășirea vitezei în bivuac sau pentru orice conducere periculoasă, penalizarea este de 30 de minute.

Pentru circulația pe drumurile publice fără cască, penalizarea este de 60 de minute.

7.6 LIMITELE DE TIMP

Limita de timp pentru legături este de +50% din timpul ideal. Din acel moment, se consideră că concurentul a abandonat proba de legătură. Limitele de timp pentru probele speciale depind de fiecare etapă în parte și sunt anunțate înainte de cursă, dar în orice caz, nu pot fi mai lungi decât dacă proba ar fi parcursă cu o viteză medie de 25 km/h.

Adică, dacă un concurent se deplasează lent în mod repetat (*și nu din cauza unei probleme provizorii, cum ar fi o pană de cauciuc sau o avarie care poate fi remediată*) și acesta continuă în acest mod, va fi avertizat de către comisarii de cursă.

Dincolo de această limită, concurentul va rămâne în urmă în cadrul etapei și, desigur, din cauza căderii nopții, va fi obligat să părăsească etapa și să se întoarcă pe drumurile locale, caz în care va fi considerat ca abandonând etapa. Legătura: În cazul în care un pilot sau un echipaj nu efectuează sau nu încearcă să efectueze legătura, penalizarea care va fi impusă pentru clasamentul zilei este timpul maxim pentru Legătură + 3 ore.

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

Orice penalizare trebuie să fie confirmată de Juriul Concursului.

8 LIMITELE ORARE ÎN CURSĂ

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

8.1 SOSIREA MAI DEVREME

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

8.2 URMĂRIREA PRIN GPS

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

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

cu durata opririi în minute. Niciun alt pilot nu va accepta un timp suplimentar, cu excepția cazului în care Directorul de Concurs îi solicită acestuia să oprească și să acorde asistență. În plus față de sistemul de urmărire există opțiuni de siguranță care sunt:

- A. Comunicarea instantanee cu pilotul
- B. Avertizarea de proximitate a altui vehicul (tip santinelă);
- C. Avertizările pentru !!! WP
- D. Avertizările de depășire
- E. Verificarea și înregistrarea WP
- F. Busola
- G. Versiunea publică online a afișajului de urmărire ar trebui să aibă o întârziere de cel puțin 30 minute (în versiunea publică nu sunt afișate date despre traseu sau WP).

9 SERVICE-UL ȘI ASISTENȚA TEHNICĂ

Realimentarea este permisă numai la Punctele de Service indicate (cu coordonatele și detaliile despre traseu) de către Organizator sau la Stațiile de Alimentare cu Combustibil de pe drumurile publice. Acestea trebuie să fie amplasate la o distanță maximă de 90 km și anunțate în RP.

Organizatorul este obligat să specifice în Regulamentul Particular sau prin canalele de comunicare agreate cu concurenții pentru fiecare probă și pentru fiecare punct de alimentare dacă se vor folosi canistre sau alimentarea se va face la Stație.

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

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

Numai pilotul poate lucra la motocicletă în afara Punctelor de Service indicate. Este permis ajutorul din partea altui concurent, însă acest timp nu va fi recuperat de concurentul terț.

Numărul de anvelope/roți de rezervă nu este restricționat. Echipile de service au dreptul de a utiliza datele GPS și/sau Caietul Itinerar pentru a urma traseul indicat către Punctele de Service.

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

10 CLASAMENTELE

Pentru fiecare cursă, clasamentul va fi următorul:

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

Premii speciale pentru fiecare concurs:

- Trofeul Special Feminin
- Trofeul Special pentru Juniori
- Veterani
- Motociclete de raliu clasice
- Alte trofee, de exemplu trofee pentru modele specifice (în acord cu un Producător)
- Cupe și medalii pentru Adventure

11 TROFEELE

- Se oferă cupe pentru locurile 1, 2 și 3 din fiecare clasă.
- Toți participanții care vor termina cursa vor lua medalii, dacă RP. prevede acest lucru.
- Cupe pentru câștigătorii clasei Moto în clasamentul general.

12. REZULTATELE CONCURSULUI

Clasamentul în cadrul fiecărui concurs este realizat prin însumarea:

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

Rezultatele fiecărei zile de cursă trebuie să fie disponibile online și rezultatele provizorii la 1 oră de la sosirea ultimului concurent în ziua respectivă.

Perioada de contestații este de o oră după afișarea rezultatelor provizorii. Contestațiile se depun în scris la directorul de Concurs, împreună cu taxa de contestație în valoare de 100 de euro.

După această perioadă, rezultatele sunt considerate finale și nu se mai pot modifica.

Lista de start trebuie publicată în ordinea rezultatelor fiecărei etape anterioare, inclusiv penalizările.

13 CEREMONIA DE DECERNARE A PREMIILOR

Ceremonia de decernare a premiilor pentru fiecare etapă de campionat național va fi organizată în locul și la ora indicate în Regulamentul Particular al concursului. **Toți piloții trebuie** să fie prezenți la această ceremonie. Piloții care nu sunt prezenți renunță dreptul de a fi premiați.

14 CALCULAREA REZULTATELOR

Pentru Campionatul Național al Raliurilor Tot Teren, punctele acordate **pentru fiecare probă** și fiecare clasă vor fi:

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

Fiecare concurent va primi 2 puncte pentru fiecare zi în care a luat startul în prima probă specială a zilei.

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

14.1 COEFICIENTUL DE PUNCTE BONUS

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

- 250 km - x1
- 500 km - x1.50
- 750 km - x1.75
- 1000 km - x2.25

Pentru integrarea tuturor tipurilor de trasee în coeficientul corect, acestea vor fi calculate cu o abatere de +/- 10% din distanțele menționate în clasele de coeficient.

Piloții care vor concura la

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

14.2 COEFICIENTUL ȘI CLASAMENTUL PE CLASE

Dacă nu sunt suficienți concurenți pentru a forma o clasă conform regulamentelor FRM (*minim 3 concurenți*), nu se va acorda titlul de campion

national. Concurenții aflați în această situație vor fi mutați la o clasă superioară cu jumătate din punctele obținute.

Dacă etapa se anulează la sfârșitul zilei, sportivii vor primi puncte pentru ziua încheiată - atât cele pentru start, cât și cele pentru ziua încheiată, cu mențiunea închiderii zilei respective din punct de vedere al organizării sportive.

Punctajul se acordă pentru fiecare probă specială, iar la final punctele se cumulează pentru rezultatul final al etapei.

Dacă o etapă nu se poate desfășura complet, punctele vor fi acordate astfel:

- Punctaj întreg dacă s-au făcut cel puțin 50% din numărul total de km al probelor speciale din cadrul etapei.
- Punctaj înjumătățit dacă s-au făcut sub 50% din numărul total de km al probelor speciale din cadrul etapei.

15 ZONA ECOLOGICĂ

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

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

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

16 SPONSORIZAREA

Organizatorul își rezervă dreptul de a pune autocolante pe vehiculele participanților. Acesta poate solicita concurenților montarea de material publicitar pe vehiculul de concurs și echipament, prin recomandarea poziționării stickerelor.

În cazul în care concurentul refuză oricare dintre variante, trebuie să plătească o taxă de înscriere dublă.

17 SIGURANȚA

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

Căștile trebuie să aibă omologarea FIM, DOT, ECE, sau omologare obligatorie pentru circulație pe drumurile publice.

Căștile deteriorate vizibil vor fi refuzate la verificările tehnice.

Este permisă utilizarea ochelarilor, a ochelarilor de protecție, precum și a vizierelor de cască. Materialul folosit pentru protecțiile pentru ochi și ochelari trebuie să fie din material incasabil. Vizierele căștilor nu trebuie să facă parte integrantă din cască.

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

Este interzisă utilizarea lentilelor cu folie laminată „Tear Off” la ochelarii de protecție.

Este permisă utilizarea sistemelor de ochelari de protecție „Roll Off”, în care folia de plastic transparent este reținută în interiorul dispozitivului și nu este aruncată. Nerespectarea acestui lucru va duce la descalificarea pilotului (sau alte penalizări date de Juriu). În plus, echipamentele de iluminat pentru toate categoriile trebuie să respecte în totalitate Convenția Internațională privind traficul rutier:

Farurile și luminile spate originale pot fi modificate sau înlocuite. Se pot adăuga lumini suplimentare. Fiecare vehicul trebuie să fie echipat cel puțin cu:

- Lumini frontale (min. 55 wați sau echivalent în „lumeni”).
- Un avertizor sonor, cu o intensitate minimă de 90 dB/A, măsurată la un metru.
- Cel puțin o oglindă retrovizoare.
- Un recipient fix de apă cu o capacitate de 2 litri sau un rucsac de hidratare de tip „Camelbak” cu o cantitate echivalentă de apă.

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

18 ECHIPAMENTELE MEDICALE

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

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

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

Fiecare vehicul trebuie să aibă cel puțin următoarele echipamente:

- Un Sistem de Urmărire
- Radio VHF

- Telefonul mobil

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

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

19 ECHIPAMENTUL DE SUPRAVIEȚUIRE

Echipamentul de supraviețuire obligatoriu este compus din următoarele elemente:

- Un recipient de apă flexibil de minimum 2 litri, de tip „Camelbak”, transportat de concurent. La fiecare realimentare organizatorii trebuie să asigure puncte de rehidratare în funcție de specificul concursului
- O pătură de supraviețuire din aluminiu (aproximativ 2 m x 1 m) care servește ca acoperire izotermă și ca semnal de legătură între pământ și soare. Funcționarea corectă a echipamentului de supraviețuire pe durata întregului concurs este responsabilitatea exclusivă a concurentului.

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

20 Anexe

Lexicul Caietului Itinerar 2024

ANEXA III - DOCUMENTELE STANDARD

5.14 LEXICUL CAIETULUI ITINERAR FIM

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

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

101 - Publicat la 21.04.2023

Controalele de Trecere

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

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