

**BROKERNET  
TEREP-RALLYE  
ORSZÁGOS BAJNOKSÁG  
2009. évi ALAPKIÍRÁSA**



**Készítette:** az MNASZ Terep-rallye Szakági Bizottság  
**Jóváhagyta:** az MNASZ Intéző Bizottság  
**Kiadja:** az MNASZ Titkárság

## TARTALOMJEGYZÉK

### I. fejezet: **AZ FIA 2009 –ES TEREP RALLY ÉS NEMZETKÖZI BAJA KUPA VERSENYEIRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK ÉS AZOK ALKALMAZÁSA AZ MNASZ OB FUTAMAIN**

1.	DEFINÍCIÓK – A VERSENYEK JELLEMZŐI	5
2.	AZ ESEMÉNY REGISZTRÁCIÓJA	6
3.	MEGHATÁROZÁSOK	6
4.	SZABÁLYOK	11
5.	VERSENYKIÍRÁS ÉS A KÖZZÉTÉTEL FELTÉTELEI	11
6.	VERSENYKIÍRÁS VÁLTOZTATÁSA, VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS	12
7.	A SZABÁLYOK ÉRTELMEZÉSE ÉS ALKALMAZÁSA	12
8.	KVALIFIKÁCIÓ EGY FIA-KUPA VERSENYRE	12
9.	RÉSZTVEVŐ GÉPJÁRMŰVEK	13
10.	GUMIK	14
11.	ADATRENDSZER	14
12.	VERSENYZŐPÁROS /EGYSÉG/	14
13.	HIVATALOS SZEMÉLYEK	15
14.	NEVEZÉSEK	16
15.	AZONOSÍTÁS	18
16.	REKLÁMOK	19
17.	JELÖLÉSEK	21
18.	RAJTSZÁMOK KIOSZTÁSA	21
19.	RAJTSORREND	22
20.	ITINER és NAVIGÁCIÓ - ÁLTALÁNOS SÁGOK	23
21.	ITINER	25
22.	HIVATALOS ÚTVONAL	26
23.	„GPS” MŰKÖDÉSE	27
24.	GPS DEKÓDOLÁSA	27
25.	SEBESSÉGKORLÁTOZOTT ZÓNA	28
26.	ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁS	29
27.	KÖZLEKEDÉS – SEBESSÉG	30
28.	A VERSENY KÖZBENI VISELKEDÉS ELŐÍRÁSAI	30
29.	ÚTVONAL ELŐKÉSZÍTÉS ÉS PÁLYAELLENŐRZÉS	32
30.	SZERVIZ és ÜZEMANYAGTÖLTÉS	32
31.	MOTORCSERE	34
32.	BIZTOSÍTÁS	34
33.	MENETLEVÉL	36
34.	ELLENŐRZŐZÓNÁK	36
35.	IDŐMÉRŐ ELLENŐRZÉSEK	37
36.	ÁTHALADÁS ELLENŐRZŐ PONTOK	39
37.	SZELEKTÍV SZAKASZOK	39
38.	ÁTC SOPORTOSÍTÓ ÁLLOMÁSOK	40
39.	ELLENŐRZŐ ÁLLOMÁSOK JELZÉSEI	41
40.	PARC-FERMÉ	43
41.	ADMINISZTRATÍV ELLENŐRZÉS, TECHNIKAI GÉPÁTVÉTEL	43
42.	ÓVÁSOK – FELLEBBEZÉSEK	44
43.	ÉRTÉKELÉS, DÍJAZÁS	45
44.	BÜNTETÉSEK	47
45.	DÍJAK	51
	<b>1. Függelék: LOGÓK</b>	<b>53</b>
	<b>2. Függelék: T2 CSOPORTOS JÁRMŰVEK</b>	<b>54</b>

## **II. fejezet: KÖZÖS SZABÁLYOK AZ OTRB VERSENYEIRE:**

1.	MNASZ MÉDIAJOGAIRA VONATKOZÓ SZABÁLY	55
2.	A RENDEZŐI LICENC	55
3.	VERSENYEK KIÍRÁSA	56
4.	A VERSENYEK RENDEZÉSÉNEK LEMONDÁSA	56
5.	TILTOTT VERSENYEK	56
6.	ORSZÁGOS TEREP-RALLYE BAJNOKSÁG	57
7.	AZ OTRB KERETÉN BELÜL RENDEZETT VERSENYEK JELLEMZŐI:	57

## **III. fejezet AZ OTRB VERSENYEINEK RENDEZÉSI FELTÉTELEI**

1.	AZ OTRB VERSENYEI ÉS AZOK JELLEMZŐI	58
2.	BALESETEK BEJELENTÉSI KÖTELEZETTSÉGE	58
3.	AZ ELŐFUTÓ ÉS ZÁRÓKOCSIKRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK	58
4.	RENDEZŐI KÖTELEZETTSÉGEK	58
5.	AZ OTRB VERSENYEK BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSAI	59
5.1.	A VERSENYZŐK BIZTONSÁGA.	59
5.2.	A NÉZŐK BIZTONSÁGA.	59
5.3.	A RENDEZVÉNY BIZTONSÁGÁRA VONATKOZÓ RENDEZŐI ELŐÍRÁSOK.	59

## **IV. fejezet TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA**

1.	A TEREP-RALLYE "H" CSOPORT ÉS CHALLENGE KUPA FUTAMOK	61
2.	A TEREP-RALLYE "H" CSOPORT ÉS CHALLENGE KUPA VERSENYEINEK AUTÓI	61
3.	A TEREP-RALLYE "H" CSOPORTBA ÉS CHALLENGE KUPÁRA NEVEZHETŐ VERSENYZŐK	62
4.	A TEREP-RALLYE "H" CSOPORT ÉS CHALLENGE KUPA ÉRTÉKELÉSE, DÍJAZÁSA	62
4.1	A TEREP-RALLYE "H" CSOPORT ÉS CHALLENGE KUPA ÉVES ÉRTÉKELÉSE, DÍJAZÁSA	62

**1. sz. melléklet - KIÍRÁS KIEGÉSZÍTÉS** 63

**2. sz. melléklet - NEVEZÉSI LAP** 66

**3. sz. melléklet - EREDMÉNY STANDARD** 67

**4. sz. melléklet – SZABVÁNY ITINER LAP** 68

**5. sz. melléklet - RAJTSZÁMLISTA 2009.** 69

**6. sz. melléklet: NEMZETI PRIORITÁS ÉS VÁLOGATOTTAK** 70

# I. Az FIA 2009-ES TEREP-RALLYE ÉS NEMZETKÖZI BAJA KUPA VERSENYEIRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK ÉS AZOK ALKALMAZÁSA AZ MNASZ OB FUTAMAIN

## BEVEZETÉS

Ezen szabályzat célja, hogy összefoglalja az FIA terep-rallye világpupa, és a nemzetközi Baja kupa versenyekre vonatkozó szabályokat. Ezek alkalmazása ajánlott valamennyi terep-rallye eseményen, ideértve Baja versenyeket is, valamint a terep-rallye világpupára és nemzetközi Baja kupára kandidatező eseményeken. Az itt leirt szabályok megsértése jelentésre kerül a versenyek Felügyelő Testületének, akik azt a Nemzetközi Sportkódex 152. és 153. pontja szerint büntetik. Ezen előírások adatait, azok kiegészítését, és megfelelő pontosítását az alábbi FIA Bajnokságok szabályai tartalmazzák:

- FIA Terep-rallye Világpupa (Világpupa)
- FIA Terep-rallye Nemzetközi Baja Kupa (Baja Kupa).

A fent említett szabályozás alól kizárólag az FIA-nak van joga felmentést adni.

**MNASZ:** Jelen szabályok az FIA Terep-rallye versenyek általános előírásai szerint és annak megfelelő sorrendben és számozással készültek.

A sportág speciális jellege miatt a hazai bajnokságban nem értelmezhető előírások

**"Csak: FIA"** jelzéssel szerepelnek.

Ezeket az **OTRB**-ben (*BROKERNET Terep-rallye Országos Bajnokságban*) nem kell figyelembe venni.

A nemzetközi szabályoktól alapvetően eltérő szabályozás nincs, ahol a hazai bajnokságban speciális kiegészítő előírások vannak, azt az adott FIA szabályok mellett **"OTRB"** felirat jelzi. Ezekre a külföldi résztvevők figyelmét a rendezőknek fel kell hívniuk.

## 1. DEFINÍCIÓK – a verseny jellemzői

**1.1** A terep-rallye verseny egy olyan sportesemény, amelynek az útvonala egy vagy több ország területén zajlik. Három különböző terep-rallye versenytípus létezik: Terep-rallye, Maraton Terep-rallye (Maraton), Baja Terep-rallye (Baja). A verseny rendezőinek be kell szereznie az útvonal által érintett országok ASN-jeinek hozzájárulását, illetve az FIA-ban nem képviseltetett országok esetén, az FIA hozzájárulását.

**Az Országos Terep-Rallye Bajnokság meghatározása a II. fejezetben található.**

**1.2** A *Terep-rallye* olyan esemény, amelynek hossza legalább 1200, legfeljebb 6500 km, és nem tart tovább 10 napnál (beleértve a technikai átvételt, és a Szuper-speciált is). A Világpupa részét képező terep-rallye verseny hossza legalább 2000 km (össztáv) és 1200 km (Szelektív Szakasz) kell legyen.

**1.3** A *Maraton* olyan esemény, amelynek útvonala több ország területét is érintheti. A verseny teljes távjának hosszabbnak kell lenni, mint 6500 km, ahol a Szelektív Szakaszok hossza több mint 4000 km. A Maraton nem tarthat tovább 31 napnál (beleértve a technikai átvételt, és a Szuper-speciált is)

**1.4** A Baja olyan terep-rallye, amely 1, vagy 2 nap alatt zajlik le.

1 nap alatt: teljesítendő táv: maximum 800 km

2 nap alatt: teljesítendő táv: maximum 1200 km, ahol a két szakasz között minimum 8, maximum 20 óras pihenőt kell tartani.

A Nemzetközi Kupa részét képező Baja versenyeken a Szelektív Szakaszok hossza legalább 400 km kell legyen.

A Nemzetközi Kupa részét nem képező Baja versenyek esetén, a Szelektív Szakaszok hossza legalább 300 km kell legyen.

## **2. AZ ESEMÉNY REGISZTRÁCIÓJA**

**2.1** Az eseményt, - legyen az bármilyen típusú – azon ország ASN-jének beeleegyzésével, ahol az esemény zajlik, regisztrálni kell a Nemzetközi Versenynaptárba. A verseny a regisztrációt végző ASN nemzetisége alatt zajlik.

**2.2** Amikor egy nemzetközi eseménynek a Nemzetközi Versenynaptárba történő regisztrációja iránti kérelmet először nyújtják be, az FIA részére meg kell küldeni egy, az esemény részleteiben ismertető aktát (általános itiner, a szelektív és közúti etapok hossza, biztonsági terv stb.)

**2.3** Valamennyi FIA címhez kapcsolódó eseményre (Világkupa, vagy Nemzetközi Kupa) az alábbi szabályok vonatkoznak:

**a)** Csak a 9 - 11. pontoknak megfelelő járművek tekinthetők elfogadottnak.

**b)** Amint az esemény aktáját és szabályait megvizsgálták, az FIA kiállítja az engedélyt. Az esemény biztonsági tervének meg kell felelnie az FIA biztonsági tervekre vonatkozó előírásainak.

**c)** Amennyiben az eseményhez egy nemzeti esemény is kapcsolódik, a nemzetközi terep-rallye verseny utolsó versenyzőjének rajtja, és a nemzeti verseny rajtja között legalább tíz percnél el kell telnie.

**2.4** Az FIA sport és technikai szabályaival, valamint a fentebb leírtakkal ellentétes bármilyen egyedi szabály egy speciális, az FIA-hoz benyújtott külön mentesítési kérelem tárgyát kell, hogy képezze. A kérelmet a Rendező nyújtja be, az eseményt regisztráló ASN előzetes egyetértésével. A kérelemnek indokoltnak kell lennie, és azt a Terep-rallye Bizottsághoz kell benyújtani. Amennyiben a kérelemnek helyt adtak, a mentességet az esemény versenykiírásában vastag betűvel kell feltüntetni.

**2.5** A naptárban az esemény az ellenőrzések napjától a díjátadó napjáig tart.

## **3. MEGHATÁROZÁSOK**

### **3.1 VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS:**

A végrehajtási utasítás (bulletin) szerves része az esemény szabályzatának, és arra hivatott, hogy kiegészítse, tisztázza, módosítsa azt.

**3.2 ASN:** Nemzeti Autósport hatóság

### **3.3 SZERVÍZ**

Szervíznek nevezzük egy jelenlévő személy korlátlan tevékenységét egy versenyben résztvevő járművön.

### **3.4 BIVOUAC (Kivéve Baja)**

a) Egy adott napi szakasz végén, és a következő szakasz elején elhelyezett időmérő állomások közötti terület, ahol az összes versenyző újra összegyűlik. A terület jelezve van az itinerben. A Bivouac-ban, a még versenyben lévők egymás között szabadon szervizelhetnek, valamint minden olyan szervizelés megengedett, amit a Szabályzat lehetővé tesz.

b) A Bivouac zóna egy körülbelül 500 méteres kör, amelynek középpontja a rendezők által felállított Rallye HQ (versenyközpont), és amelyben a következőknek kell lenni:

- Egy hivatalos hirdetőtábla

- A Rallye HQ addig működik, amíg egyetlen jármű is a szakaszon van. Az érkezési időmérő állomás, és a következő szakasz indítási időellenőrző állomása összevonható, de szelektív szakasz vége esetén 5 kilométernél, a következő napi kezdőpont esetén 10 kilométernél nem lehetnek messzebb a bivouac középpontjától.

c) A rendezők olyan bivouac-ot is felállíthatnak, ahol a szervizelés külön szabályozott. Az ilyen bivouac-ra vonatkozó eljárást a Versenykiírásban kell lefektetni.

### **3.5 VERSENYZŐI ELIGAZÍTÁS:**

A versenyzői eligazítást a versenyigazgató vagy a rendező megbízottja tartja meg, a versenyzőpárosok legalább egyik tagjának részére, akiknek az első eligazításon kötelező, a többin ajánlott a részvétel. A versenyigazgatónak jelen kell lennie az eligazításon. A versenyzői eligazítás biztonságra vonatkozó részét és az útvonallal kapcsolatos kiegészítéseket,

helyesbítéseket a versenyigazgatónak kell dátumoznia és aláírnia, majd az ő felelősségére a hivatalos hirdető táblára kell kifüggeszteni az eligazítás előtt, vagy legkésőbb az eligazításon.

**OTRB** az eligazításon minden versenyzőpáros egy tagjának kötelező résztvenni, melyet aláírással kell igazolni. Ennek elmulasztása 3.000,- Ft pénzbüntetéssel sújtandó.

### **3.6 MENETLEVÉL:**

az itinerben meghatározott különböző ellenőrzési pontok időrendi sorrendben történő igazoltatására szánt kártya.

### **3.7 NEVEZŐ:**

Azon természetes vagy jogi személy, aki a gépjárművet benevezte.

**OTRB** Nevezési joga van az OTRB valamennyi versenyére azoknak a sportegyesületeknek, sportkluboknak, szakosztályoknak, stb. (a továbbiakban: nevezőknek), akik 2009. évre érvényes, az MNASZ által kiállított, a terep-rallye szakágra érvényes nevezői licenccel rendelkeznek.

Az OTRB-on résztvevő nevező csak az egyesületéhez tartozó versenyzőpárost (párosokat) nevezhet az OTRB versenyekre a jelen szabályok figyelembevételével.

### **3.8 GYÁRTÓ**

Gyártó az, aki a FIA által homologizált, a gyártó nevét viselő, a nyilvánosság számára értékesített járműveket gyártja.

Ezen autók egyes különleges gyártmányai versenyzés céljából készülnek, és az FIA J függelékének felelnek meg.

A gyártók, versenyzési céllal, a gyártó saját nevét viselő gyártmányt is nevezhetnek, akár a saját vállalaton, akár szerződött partneren keresztül.

### **3.9 PC = ÁE – ÁTHALADÁS ELLENŐRZŐ ÁLLOMÁS.**

Egy olyan ellenőrző zóna, ahol a versenyzők menetleveleit sportbíróknak igazolni (pecsételni) kell, és amelynek WPM-nek, vagy WPE-nek kell lennie.

### **3.10 AZ ESEMÉNY TARTAMA:**

Minden esemény adminisztratív ellenőrzéssel és/vagy gépátvétellel kezdődik, (ha kivitelezhető: a tartalék-alkatrészek ellenőrzése is) és az alábbi időhatárok közül a legkésőbbi lejártáig tart:

- az óvási ill. fellebbezési határidő lejártáig, valamint az esetleges meghallgatások lezárásáig.
- a hivatalos szabályzat alapján lefolytatott ellenőrzés és az esemény utáni technikai ellenőrzés végéig.
- a díjátadó végéig.

### **3.11 DZ /SEBESSÉ GKORLÁTOZOTT ZÓNA KEZDETE/**

A sebesség ellenőrző zóna eleje, amelyet, ha lehetséges pontos jelöléssel és Útvonal-ponttal (WPM, vagy WPE) jelölni kell az itinerben. Ha a kettő között eltérés van, akkor az Útvonal-pont irányadó.

### **3.12 EGYSÉG: /VERSENYZŐK/**

Egység alatt a versenyzőt és a navigátor versenyző(ke)t kell érteni. A egység maximum 4 személyből állhat, és mindannyian az adott eseményre érvényes, éves FIA versenyzői és nevezői licenccel kell, hogy rendelkezzenek

Az **OTRB** versenyekre nevezhető, illetve a versenyen részt vehet, mint vezető versenyző - a terep-rallye szakágra érvényes - A vagy B jelű érvényes versenyzői igazolvánnyal (a továbbiakban: licenccel) rendelkező versenyző, továbbá, mint navigátorversenyző, minden - a terep-rallye szakágra érvényes - A, B és N jelű licenccel rendelkező versenyző.

Megjegyzés:

- A terep-rallye szakágra 2009-ben érvényes versenyzői licenc kiadásának feltétele, egy sikeres terep-rallye szabályismereti vizsga, amely két naptári évnél nem lehet régebbi. A vizsgákat a licenc kiváltása előtt szervezett formában, és az MNASZ által előre meghirdetett időpontban kell elvégezni.

### 3.13 SZAKASZ /NAPI SZAKASZ/

Az esemény azon részei, amelyeket legalább 6 órás szünet választ el. 12 - 20 vezetéssel eltöltött óra után kötelező egy legalább 6 órás szünetet beiktatni. 10 szakaszt követően egy legalább 18 órás szünetet kell beiktatni, kivéve, ha a versenyigazgató javaslata alapján a Felügyelő Testület másként dönt.

### 3.14 FZ /SEBESSÉ GKORLÁTOZOTT ZÓNA VÉGE/

A sebesség ellenőrző zóna vége, amelyet Útvonal-pont (WPE) jelöl.

### 3.15 GPS

A „GPS” kifejezés minden esetben az FIA követelményeinek megfelelő szabványú GPS-re utal.

**OTRB.** A Magyar előírások minden esetben az **MNASZ** követelményeinek megfelelő GPS-re utalnak.

### 3.16 SZABÁLYSÉRTÉS (SEBESSÉG ELLENŐRZŐ ZÓNA)

Szabálysértésnek az egy- vagy többrendbeli gyorsajtás minősül, adott sebességellenőrző zónán belül, amelyet DZ és FZ határoz meg. A második szabálysértésre akkor kerül sor, amikor egy új sebességellenőrző zónán belül történik egy, vagy többrendbeli gyorsajtás.

Amennyiben az Esemény során a szabálysértés ismétlődik, a harmadik szabálysértés (3 különböző zónában) bármely versenyző esetén büntethető. A büntetés - a gyorsajtás fokára tekintettel - akár kizárás is lehet.

### 3.17 GPS ADAT (SEBESSÉG ELLENŐRZŐ ZÓNÁBAN)

A „GPS” folyamatos működése során legalább 100 méterenként rögzít jelet, és a gyorsajtást kijelzi a képernyőn. Az ellenőrző technikus valamennyi gyorsajtást feljegyezheti, és bármikor a versenyzők tudomására hozhatja.

**OTRB.** A GPS a gyorsajtás tényét nem jelzi ki csak az adatokat rögzíti, a sebességtűllépés ellenőrzése letöltés után történik. Az egyéb speciális szabályokat a versenykiírásban kell megadni. A GPS a versenyzők által bejárt útvonalat is rögzíti és az itinert megadott GPS pontok ellenőrzését lehetővé teszi. Ezen ellenőrzéseket minden napi szakasz végén az ellenőrző technikus, a versenyzői összekötő bevonásával az ideiglenes eredménylista kifüggesztése előtt elvégzi.

### 3.18 HIVATALOS ÚTVONALLAP

Az itinertben szereplő összes rejtett, vagy látható útvonal-pontot feltüntetni.

### 3.19 MOTORKERÉKPÁR-VERSENNYEL EGYBEKÖTÖTT ESEMÉNY

Egy eseményt akkor kell motorkerékpár-versennyel egybekötöttnek tekinteni, ha a motoros esemény részben, vagy egészében az Esemény útvonalán zajlik:

- kevesebb, mint 18 órával az Esemény lezajlása előtt
- kevesebb, mint 6 órával a Terep-rallye verseny lefolyása után.

Események ily módon történő összekötésekor a Terep-rallye esemény és a motorkerékpár verseny között legalább 30 percnek el kell telnie, az első Szelektív Szakaszt tartalmazó szakasztól kezdődően.

**OTRB:** Az időközt az autós és motoros mezőny között a versenyigazgató határozza meg, de nem lehet kevesebb, mint 5 perc.

### 3.20 INFORMÁCIÓS ÉRTESÍTŐ

A rendező és/vagy a versenyirányítás által kiadott információ, melyet a versenyzők elolvasás után aláírásukkal igazolnak. Ezeket az információkat a lehető leghamarabb közzé kell tenni a versenyzők számára.

### 3.21 ÚTVONAL

Ezt az Esemény hivatalos itinere határozza meg, és az FIA előfutó autójának (ha van) személyzete ellenőrizte. Az útvonal napi szakaszokra oszlik, amely szakaszok egy vagy több Szelektív Szakaszra tagolódnak, melyeket közúti etapok kötnek össze. A Szelektív Szakaszokat úgy kell meghatározni, hogy a versenyzők többsége az út legnagyobb részét még nappal teljesíteni tudja. Szelektív Szakasz rajtjára éjszaka nem kerülhet sor. Egy napi szakaszon belül a Szelektív Szakasz hossza maximum 800 km lehet.

**OTRB:** A szelektív szakaszokat úgy kell megtervezni, hogy a mezőny a szelektív szakaszokat nappal teljesíthesse. Ezt úgy kell kiszámolni, hogy az adott napra vonatkozó csillagászati naplemente idejéből le kell vonni az adott szakasz limitidejét. Az egyes versenyzők rajtideje az így kiszámolt időt nem haladhatja meg a tervezés során. Az így szelektív szakaszt nem teljesítő versenyzők a Felügyelők által megállapított időt kapják.

### 3.22 FIA GÉPKÖNYV:

A versenyző ASN-je által kiállított és a gépjármű azonosítását végző FIA technikai megbízott vagy az esemény technikai ellenőre által ellenőrzött dokumentum. A gépkönyvet az ellenőrök kérésére bármikor be kell tudni mutatni.

### 3.23 NEUTRALIZÁCIÓ:

Azon időtartam, amely alatt a versenyzőket a versenyirányítás megállítja. (Parc Ferme Szabályok érvényesek)

### 3.24 MEGHATÁROZOTT BÜNTETÉS:

a) A meghatározott büntetés bizonyos, kizárásig terjedő büntetések helyettesítésére szolgál, melyek alkalmazására a tradicionális terep-rallye versenyeken a szabályok bizonyos részeinek megsértése miatt kerül sor. Ez lehetőséget ad a megbüntetett versenyzőnek a verseny folytatására normál versenyfeltételek mellett, annak ellenére, hogy komoly büntetést szabtak ki rá. A meghatározott büntetés időbüntetés formájában jelentkezik, amelyet a versenyzőre már kiszabott, a versenykiírásban feltüntetett egyéb időbüntetésekhez kell hozzáadni. A meghatározott büntetéseket a rendező határozza meg, ezek szelektív szakaszonként, etaponként, áthaladási ellenőrző pontonként változhatnak, figyelembe véve a szakasz jellegét, nehézségét. Egy meghatározott büntetés által sújtott versenyző idejét úgy kell kiszámolni, hogy a nem teljesített szelektív szakaszra vagy etapra meghatározott maximális engedélyezett időket összeadjuk, és azt megtoldjuk a nem teljesített szakaszokra vagy hiányzó ellenőrző pontokra előírányzott meghatározott büntetéssel.

b) Azon szakaszok esetében, amelyek hurok alakúak (a rajt és célvonal ugyanott, vagy egymáshoz nagyon közel van), vagy egyenes szakaszok, de a rajt és a célvonalat főút és/vagy műút köti össze, speciális, 100 órás büntetés is kiszabható, azokra a versenyzőkre, akik nem követik teljes egészében a hivatalos itinert. A szabály ismételt megszegése esetén akár kizárásnak is helye lehet.

**OTRB FORFAIT BÜNTETÉS:** Azon versenyzők, akik egy versenyen a napi szakaszra előírt útvonalat bármely okból (eltévedés, műszaki hiba, stb..) teljes egészében teljesíteni nem tudják, de a napi szakaszt záró parc-fermébe az **ideiglenes eredménylista kifüggesztésének tervezett idejéig** a járművükkel **önerőből, járó motorral** beállnak, az alábbi büntetés mellett a további versenyben részt vehetnek:

- a versenyzőpáros számára nem teljesített szakaszonként (IE-től IE-ig) az adott szakasz maximális engedélyezett ideje + 60 perc időbüntetés, a büntetés mértékétől való eltérést csak a TRSB engedélyezhet maximum a verseny kezdetéig.

- az esetlegesen kihagyott más ellenőrző pontokért járó büntetéseket a fentiekén túl nem kell figyelembe venni.

- Ez a lehetőség egy versenyen, **csak egy napi szakaszon** vehető igénybe. Ha az érintett napon több szelektív szakaszt rendeznek abban az esetben csak az a versenyzőt, értékelik akinek legalább egy értékelhető szelektív szakasza van

- Azokon a versenyeken, ahol a rendező Gyűjtőállomást/okat jelöl ki, a gyűjtőállomásokra való visszaállást a versenykiírásban kell szabályozni. Ilyen esetben a visszaállítás az adott gyűjtőállomás működési időszakán belül lehetséges. A gyűjtőállomás működési idejét minden esetben a útvonallapon kell meghatározni. Az így ismételten versenybe szálló versenyzők kizárólag a versenyben álló többi résztvevő után indíthatóak tovább, több forfaitoló versenyző esetén a sorrendet az aznapi Napi szakasz rajtsorrendje határozza meg.



### 3.25 SPORTBÜNTETÉS

Sportbüntetésnek nevezzük a következő okokból kiszabott büntetést:

- Gyorshajtás; áthaladás ellenőrző pont, vagy útvonal pont érintésének elmulasztása; sportszerűtlen viselkedés; vagy a szelektív szakaszon elkövetett egyéb kihágás.

### 3.26 GYŰJTŐ ÁLLOMÁS: (PARC FERME SZABÁLYOK ÉRVÉNYESEK)

a) Egyfelől a rendező által beütemezett megállás, hogy az előirányzott időtervet teljesítsék, másfelől a versenyben lévő egységek összegyűjtése. A megállás hossza egységenként változhat.

b) Az új rajtidőket a gyűjtő állomásra történő beérkezés sorrendjében kapják a versenyzők. A beérkező első tíz egység 2 perces időközönként indul.

### 3.27 ITINER

a) Minden versenyzőpáros számára biztosítani kell egy FIA formátumnak megfelelő, A5-ös méretű itinert, melynek tartalmaznia kell: maximum öt vízszintes távolságjelző vonalat, rajzokat és információkat, a földrajzi viszonyok és az utak néhány jellegzetességét, és/vagy a kötelező GPS pontokat, melyeket a versenyzők kötelesek szem előtt tartani és követni, büntetés, akár kizárás terhe mellett.

b) A lakott területek esetében, melyeken a versenyzők áthaladnak, kötelező bejelölni az elhaladás irányát, másfelől a lakott terület kezdetét és végét minimum útvonal pontokkal, és/vagy látható tereptárggyal jelölni kell.

### 3.28 ÚTSZAKASZ (Etap)

Az itinerben szereplő, két egymást követő időellenőrző pont közötti szakasz, amelyet meghatározott idő alatt kell teljesíteni.

**OTRB** Az etapon a tervezett átlagsebesség nem haladhatja meg a 40 km/h-t terepviszonyok között.

### 3.29 SZELEKTÍV SZAKASZ:

A szelektív szakasz egy mért idő alatt teljesített gyorsasági próba, melyet kizárólag a verseny résztvevői számára fenntartott útvonalon lehet megrendezni. Ezt a rendelkezést az esemény versenykiírásában fel kell tüntetni.

A szelektív szakaszok startját időellenőrzőnek kell megelőznie, és a szakasz végén időellenőrzőnek kell lenni.

### 3.30 SZUPER-SPECIÁL

a) Szuper-speciál (SSS1) rendezése opcionális, de ha megrendezésre kerül, akkor az első napi szakasz szerves része. Amennyiben van ilyen, úgy a versenyzők számára kötelező az azon való részvétel. Csak egy minimum 2, maximum 10 kilométeres Szuper-speciál rendezhető szelektív szakasz formájában, amely a következő napi szakasz rajtsorrendjét állapítja meg. A versenykiírásnak rendelkeznie kell arról, hogy a Szuper-speciál előzetesen bejárható-e, és ha igen, milyen formában.

b) Beleszámít a verseny értékelésébe, úgy mint az arra vonatkozó büntetések (road penalty). Ezen büntetések beszámítanak azon napi szakasz abszolút értékelésébe, és még aznap kiszabásra kerülnek.

### 3.31 CSAPATFŐNÖK

Az Eseményre nevezett egység képviselőjére írásban, megfelelően felhatalmazott személy, az egyesület nevére kiállított nevezői licenccel.

### 3.32 MEGCÉLZOTT IDŐ (Etap idő)

a) Minden etapot meghatározott megcélzott idő alatt kell teljesíteni, melyet a versenyzőknek be kell tartani.

b) Minden egység, aki korán érkezik, vagy túllépi ezen előírt etap teljesítési időt, büntetésben részesül, melyet percekben számolva kell meghatározni.

### 3.33 BECSÜLT IDŐ

A szelektív szakasz teljesítésére előírt, a rendező által tervezett idő.

### **3.34 MAXIMÁLIS ENGEDÉLYEZETT IDŐ:**

Az etapoknál megjelölt megcélzott időket meghaladó idő, vagy a szelektív szakaszoknál megjelölt maximális idő. Minden olyan egység, amely ezen maximális időt túllépi, előre meghatározott büntetéstől kizárásig terjedő büntetést kap mérlegelés nélkül. Ettől az időponttól kezdve az adott páros számára az ellenőrző állomásokat bezártnak kell tekinteni.

### **3.35 A MAXIMÁLISAN ENGEDÉLYEZETT IDŐ MÓDOSÍTÁSA**

Amennyiben a részt vevők több, mint fele nem tudja teljesíteni a normál, vagy szelektív szakaszt a maximálisan engedélyezett idő alatt, a felügyelők döntése alapján a versenyigazgató az engedélyezett maximális időt módosíthatja.

### **3.36 VALÓS IDŐ:**

A szelektív vagy közúti szakasz teljesítéséhez szükséges tényleges idő.

### **3.37 ÚTVONAL PONT:**

Hosszúsági és szélességi koordinátákkal meghatározott földrajzi pont. Számos fajtája létezik. Minden útvonal ponton kötelező az áthaladás.

### **3.38 WPE (ELHAGYÁSI PONT) Csak: FIA**

Olyan pont, amely felé akkor irányítja a GPS a versenyzőt a kijelzőn mutatva, ha e pontot megelőzően érvényesen áthaladt egy WPV, vagy WPM ponton. Ez esetben a WPM, WPV és a WPE pont közötti távolság irreleváns. Egymást követő WPE pontok esetén ugyanígy működik.

### **3.39 WPM (REJTETT PONT) Csak: FIA**

A GPS-ben tárolt, és az itinerben is feltüntetett kötelező áthaladási pont, amelynek koordinátáit a versenyzők nem ismerik. A GPS csak akkor irányítja a versenyzőt e pont felé, ha azt a versenyző legalább 3 km-re megközelítette.

### **3.40 LÁTHATÓ PONT (WPV) Csak: FIA**

A GPS-ben tárolt, és az itinerben is feltüntetett kötelező áthaladási pont, melynek koordinátáit a versenyzők ismerik. Látható pont esetén a GPS minden elérhető információt kijelez.

## **4. SZABÁLYOK**

**4.1** Terep-rallye versenyeket az alábbi szabályoknak megfelelően kell lebonyolítani:

- a FIA Sportkód és függelékei,
- jelen szabályzat és függelékei,
- jelen Kupa szabályai
- Az FIA által az eseményekre előírt követelmények,
- a versenykiírással.

Minden változást végrehajtási utasításban kell kihirdetni. A Versenykiírás 3. és 4. pontjában található információk a versenykiírás függelékének tekintendők.

**4.2.** Ezek alkalmazásával kapcsolatos bármely óvást, vagy amelyről nincs rendelkezés, a verseny Felügyelő Testülete vizsgál meg, s kizárólag ők jogosultak a döntések meghozatalára.

## **5. VERSENYKIÍRÁS ÉS A KÖZZÉTÉTEL FELTÉTELEI**

**5.1** A Versenykiírást az esemény előtt legalább 4 hónappal az FIA felé be kell nyújtani. Az FIA a megjegyzéseivel a verseny előtt 3 hónappal visszaküldi. Ezután a Versenykiírást a verseny előtt 2 hónappal a versenyzők részére közzé kell tenni, A5-ös formátumban. Azon előírásokat, melyeket a rendező a versenyre vonatkozóan alkalmazni kíván, egyértelműen fel kell tüntetni a versenykiírásban, s ezeknek összhangban kell lenniük az érvényes általános előírásokkal.

**OTRB:** Lásd: II. 3.

**5.2** A versenykiírásnak meg kell határozni, hogy hol és mikor teszik közzé a hivatalos eredményeket. Ha az eseményen az eredmények kifüggesztése késik, az új időpontot a hivatalos hirdetőtáblára kell kihelyezni. A Felügyelő Testület első ülésének időpontját is a versenykiírásnak kell tartalmaznia.

**5.3** A végső Versenykiírást közzé kell tenni az esemény internetes honlapján, és hozzáférhetővé kell tenni a versenyzők és tisztségviselők számára is nyomtatott formában.

## **6. VERSENYKIÍRÁS VÁLTOZTATÁSA, VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS**

**6.1** A versenykiírás rendelkezéseit csak a Sportkód 66-os és 141-es cikkelye alapján lehet módosítani.

**6.2** A versenykiírás szerves része minden módosítás és rendelkezés, ezeket dátumozott, számozott formában az alábbiak szerint kell a versenykiíráshoz csatolni.

- a verseny átvételének megkezdéséig a rendező bocsátja ki, és azt az ASN-nek, vagy az FIA-nak le kell pecsételnie,

- a rendezvény ideje alatt a Felügyelő Testület bocsátja ki.

A módosítások ez által a Versenykiírás szerves részévé válnak.

Amennyiben az esemény elkezdődött, a kiírásban, vagy rally útmutató 3-as és 4-es mellékletében bekövetkező változásokat ugyancsak végrehajtási utasításban kell közzé tenni.

**6.3** Ezen Végrehajtási utasításokat ki kell függeszteni a versenyközpontban és a Hivatalos hirdetőtáblán és azokat a csapatok tudomására kell hozni, hogy aláírásukkal igazolhassák az átvételt, valamint a versenyzők számára amilyen gyorsan csak lehetséges hozzáférhetővé kell tenni.

**6.4** Ezeket az utasításokat sárga papírra kell nyomtatni. Az oldalakat kötelezően be kell számozni (pl.: 2/4...stb.).

## **7. A SZABÁLYOK ÉRTELMEZÉSE, ALKALMAZÁSA**

**7.1** A versenyigazgató felelős az előírások, vonatkozó szabályok (Terep-rallye Kupák) és a kiegészítő szabályok betartásáért az egész verseny folyamán.

**7.2** A versenyigazgató köteles minden olyan fontos eseményről beszámolni a Felügyelő Testületnek, amely a jelen szabályzat, az adott kupára vonatkozó szabályzat, vagy a Versenykiírás alkalmazását teszi szükségessé.

**7.3** Minden a versenyzők által benyújtott óvás a Felügyelő testülethez kerül vizsgálatra, és a döntés meghozatalára. (a Sportkódex 151-es cikkelye alapján).

**7.4** Ehhez hasonlóan, minden olyan eseményben, melyre a szabályok nem térnek ki, a felügyelők kizárólagos joga a döntéshozatal (Sportkódex 141-es cikkely).

**7.5** Minden nemzetközi futam illetve kandidáló futam köteles hivatalos nyelvként az angolt vagy a franciát használni, és a választott nyelvet a kiírásban közölni. A szervező ország nyelvére történő fordítás ajánlott.

Minden, a szabályok magyarázatáról folytatott vitában a hivatalos nyelven írt szöveg a mérvadó.

## **8. KVALIFIKÁCIÓ EGY FIA-KUPA VERSENYRE** Csak: FIA

**8.1** Egy Esemény kizárólag abban az esetben válhat a két FIA Kupa egyikévé, ha már legalább egyszer, egy évvel az átminősítését megelőzően megrendezésre került. Az FIA megfigyelője ilyen esetben jelentést készít, amelyet a Terep-rallye Bizottság vizsgál meg, tekintettel a Motorsport Világtanácsának és az FIA Közgyűlésének esetleges javaslatára.

**8.2** Amennyiben a megfigyelő jelentése szerint az Esemény nem kielégítő, vagy az FIA Kupába felvételekor nem felel meg a szabályozásoknak és vállalt kötelezettségeknek, a következő évben a megfelelő kupába nem vehető fel. Úgyszintén nem vehető fel az esemény a megfelelő kupába a következő évben, ha a jelentés szabályszegéseket tár fel, vagy azt állapítja meg, hogy az esemény nem tudja a nézők, illetve a versenyzők biztonságát kellőképpen garantálni. A végső döntést a Terep-rallye Bizottság hozza meg.

**8.3** Legalább 10, a J függeléknek megfelelő jármű kell, hogy az Esemény rajtjánál megjelenjen. Amennyiben ez nem teljesül, az FIA visszautasíthatja az adott eseményt a következő évi Világkupa tekintetében.

8.4 Minden pályázó Esemény be kell, hogy tartsa a jelen szabályzatot, az adott kupa sportszabályzatát, valamint az FIA követelményeit, beleértve a biztonsági követelményeket is.

## 9. RÉSZTVEVŐ GÉPJÁRMŰVEK

9.1 A terep-rallye versenyeken T1 és T2 csoport esetén 3500kg maximális tömeggel, T4 csoport esetén 3500kg-ot meghaladó tömeggel rendelkező gépjárművek vehetnek részt, melyek rendelkeznek a közúti közlekedésben való részvételhez szükséges engedélyekkel, jelzésekkel. A gépjárműveknek meg kell felelniük a közúti közlekedési szabályoknak csakúgy, mint az FIA szabályok és jelen szabálykönyv által meghatározott biztonsági előírásoknak. A gépjárműveket a technikai előírások szerint az alábbi csoportokra kell felosztani:

**T1: Módosított terepjáró autók,**

**T2: Sorozatgyártású terepjáró autók,** melyek a terep-rallyra homologizáltattak, (a járműveknek meg kell felelniük a T2 előírásoknak (2. függelék)

**Két-kerék meghajtású kategória:** A T1 csoportban a rendezőknek biztosítani kell két-kerék meghajtású kategóriát

**T4: Sorozatgyártású Terepjáró Kamionok,** 3500 kg-ot meghaladó súlyú gépjárművek (csak maraton és tereprally eseményeken, ha a terep lehetővé teszi), két motortérfogat kategóriában: 1.géposztály, ahol a motor névleges hengerűrtartalom 10.000 ccm, vagy több és 2. géposztály, ahol a névleges hengerűrtartalom kevesebb, mint 10.000 ccm.

A T4 kamionok részére külön értékelés készül a nemzetközi tereprally és maraton eseményeken.

9.2 Azon sorozatgyártású gépjárművek, melyek már nem rendelkeznek T2 csoportos homologizációval a T1 csoportban indulhatnak, de kizárólag a T2 csoportnak megfelelő biztonsági és előkészületi szint betartása mellett. Ezen gépjárműveknek teljes mértékben meg kell felelni a 284. cikkely (T2 csoport) előírásainak.

### 9.3 4-KERÉK MEGHAJTÁSÚ JÁRMŰVEK KÖZÉP, VAGY HÁTSÓ MOTORRAL

Amennyiben egy 4-kerék meghajtású járműnek 2005. december 31. előtt kiállított, a motor elhelyezkedését egyértelműen jelölő FIA gépkönyve van, az elfogadható akkor is, ha a motor a tengelytávolság közepének hátsó részéhez van közelebb.

### 9.4 „SCORE” JÁRMŰVEK RÉSZVÉTELE A T1 CSOPORTBAN

A „Score” szabályzatnak megfelelő jármű akkor vehet részt a T1 Csoportban, ha a versenyző bizonyítja, hogy a járművét a „Nemzetközi Score Szervezet” elismerte. A járműnek rendelkeznie kell az e szervezet által megalkotott szabályozás GT2 cikkelye szerinti biztonsági-vizsgálati hitelesítő pecséttel. A jármű részvételéről végső soron az FIA Terep-rallye Technikai Munkacsoportja dönt.

#### AZ OTRB VERSENYEIN ELFOGADOTT JÁRMŰVEK

*Az OTRB versenyekre azok a járművek nevezhetők, illetve a versenyeken azok a járművek vehetnek részt, amelyek megfelelnek a jelen szabályzat, valamint a 2009. évi Technikai Szabályok nemzeti előírásainak, és nem sértik a hatályos Magyar Közlekedési jogszabályokat és rendelkeznek a közúti közlekedésben való részvételhez szükséges engedélyekkel, jelzésekkel, továbbá:*

- *érvényes, az MNASZ Autós Technikai Bizottság által kiállított gépkönyvük van,*
- *a zajszintjük a 98 +2 dB (A) értéket nem haladja meg.*
- *Szakág által előírt GPS berendezéssel és annak tartozékaival vannak ellátva. Az előírt berendezések listáját és a beszerelés feltételeit a TRSB az MNASZ honlapján hozza nyilvánosságra. A versenyzők a gépátvétel előtt kapják meg hivatalos GPS-üket, és a Technikai átvételen már a működő GPS-el kell megjelenni. Minden versenyzőpárosnak jogában áll egy – a listán szereplő típusú – második GPS-t is tartalékként magukkal vinni, ezt a második GPS-t a gépátvétel során be kell mutatni.*

Az OTRB versenyein belül T1, T2 csoportban következő géposztályok kerülnek kiírásra:

- **A** géposztály: 2000cm<sup>3</sup>-ig
- **B** géposztály: 2001-4000 cm<sup>3</sup>-ig
- **C** géposztály: 4000 cm<sup>3</sup> felett
- **D** géposztály: dízel

Valamennyi géposztályban a T1, T2 járművek közösen vesznek részt, és közösen értékeli azokat.

## 10. GUMIK

**10.1** 4-kerék meghajtásos járművel versenyző, T1 Prioritásos Versenyzők esetén minden versenyzőnek engedélyezett az egyedi gyártású gumiabroncs használata (az FIA listának megfelelően, vagy az év közbeni változás esetén FIA engedélye alapján, a rendezővel egyetértésben).

A technikai átvétel alatt a mintázatot regisztrálni kell, és a versenyzőknek meg kell nevezniük a gumitípust, valamint be kell mutatniuk egy, a lenyomatról készült rajtot (Minták és Méretek).

a) A Rally során csak ez a gumi használható.

b) A mintákhoz meghatározott méretek tartoznak, és ha a baloldali gumi különbözik a jobboldalitól, akkor a mintáknak szimmetrikusnak kell lenniük.

**10.2** 2-kerék meghajtású T1 járművek kizárólag egy gumigyártó kereskedelmi célú katalógusából választhatnak gumit.

**10.3** A gumik újravágása tilos

## 11. ADATRENDSZER

### 11.1 ADATRÖGZÍTŐ

A járművek FIA Adatrögzítővel szerelhetők fel, hogy teljesítményük a Világ Kupa eseményei, valamint a Nemzetközi Baja Kupa részét képező események alatt mérhető legyen.

Az FIA e cél elérése érdekében, saját jogán további korlátozásokat is bevezethet.

### 11.2 OSZTÁLYOK

Az FIA versenyek rendezőinek a következő osztályokat kell létrehozni:

Osztály            Jármű

T1.1            T1 4x4 benzines

T1.2            T1 4x4 dízel

T1.3            T1 4x2 benzines

T1.4            T1 4x2 dízel

T2.1            T2 benzines

T2.2            T2 dízel

T4.1            T4 10.000 köbcentiméteres, vagy annál nagyobb névleges hengerűrtartalommal

T4.2            T4 kevesebb, mint 10.000 köbcentiméteres névleges hengerűrtartalommal

## 12. VERSENYZŐPÁROS (EGYSÉG)

**12.1** Minden olyan egység indulhat a versenyen, amelyet az adott évben érvényes Nemzetközi FIA nevezői licenccel rendelkező nevező nevezett be.

**12.2** Ahol a nevező jogi személy, vagy bármilyen más okból nem tagja az egységnek, a nevezési lapon első helyen nevezett versenyző felel a verseny során a kötelezettségek betartásáért.

**12.3** A szerviz és tankoló zóna kivételével az egység minden tagja köteles a gépjármű fedélzetén tartózkodni, leszámítva a szabályzatok által feltüntetett eseteket. Amennyiben az egyik tag kiszáll a versenyből, vagy egy harmadik személyt felengednek a fedélzetre (kivéve, ha ez egy sérült személy szállítása miatt következik be), a gépjárművet ki kell zárni a versenyből.

**12.4** Egy napi szakasz alatt az egység akárcsak egy tagjának harmadik személy általi, földi vagy légi szállítása az egész egység kizárását eredményezi.

**12.5** Az FIA által homologizált védőfelszerelés (lásd L függelék 3. fejezetét) viselése a szelektív szakaszok során kötelező, kizárás terhe mellett.

Az FIA által elfogadott biztonsági öv viselése az esemény során végig kötelező.

Az egység felszerelésének és ruházatának ellenőrzése minden szelektív szakasz előtt és a verseny során bármikor az átvevők jogában áll.

### **13. HIVATALOS SZEMÉLYEK, (OTRB az MNASZ Általános Szabályai szerint.)**

**13.1** Az FIA egy megfigyelőt és egy technikai megbízottat jelöl ki, akiknek költségeit is állja (utazási, szállás költségek).

**13.2** A hivatalos személyek neveit tartalmazó listát legalább 4 héttel az esemény kezdete előtt meg kell küldeni a rendező ASN-jének, valamint az FIA-nak. Minden verseny esetén az FIA fogadja el a javasolt hivatalos személyek listáját.

- 3, különböző nemzetiségű sportfelügyelő alkotta testület, saját titkársággal

- 1, az FIA által delegált technikai megbízott

- 1 Versenyigazgató

- 1 Versenyigazgató helyettes

- 1 Versenytitkár

- 1 Biztonsági Felelős

- 1 Versenyorvos

- 50 nevezett egységre egy Összekötő, 100, vagy több nevezett egységre kettő.

- Minden 25 nevezett egységre egy technikai ellenőr

- 1 Technikai Ellenőr „Score” járművekhez (ha vannak)

- 1 FIA delegált és segítője a Nyitó autóhoz (Világ Kupán)

- 1 Állomásvezető és egy sportbíró, a szakasz minden ellenőrző pontján (vagyis egy adott szakaszon: szakasz eleje, a szelektív szakasz rajtját megelőző ellenőrző pont, a szelektív szakasz rajtja, áthaladási ellenőrzés, a szelektív szakasz vége, Stop ellenőrző pont, szakasz vége)

- Ténybírók: A Kódex 149c cikkelyével összhangban, a rendezők által kinevezett bármely személy, aki nemzetközi licenccel rendelkezik.

A ténybírók neveit tartalmazó listát ki kell osztani a versenyzőknek, az adminisztratív ellenőrzések alatt.

**13.3** A Felügyelő Testület 3 főből áll. Közülük kettőt, akik nem lehetnek a rendező ország állampolgárai, az FIA jelöl ki (köztük van az elnök is), a harmadikat pedig saját állampolgárai közül az eseményt rendező ország ASN-je. A Felügyelő Testület és a versenyigazgató között folyamatos és megfelelő kommunikációnak kell lennie, hogy bármilyen döntést késlekedés nélkül lehessen meghozni.

**13.4** Minden eseményre, ideértve a kandidáló eseményeket is, az FIA egy megfigyelőt küld. A megfigyelő ugyanazon az eseményen felügyelő nem lehet.

**13.5** Az FIA minden eseményre egy technikai megbízottat jelöl, aki a legfőbb technikai ellenőr lesz.

#### **13.6 Versenyigazgató**

Ezt a személyt a rendező nevezi ki, az FIA beleegyezésével. A versenyigazgató számára folyamatosan biztosítottak kell lenni, hogy adott területen a verseny lefolyását ellenőrizze.

**13.7** A versenyzői összekötőknek, akik közül legalább egynek két nyelven kell tudnia (angol/francia), jól látható jelzések alapján, könnyedén azonosíthatónak kell lenni.

Jelen kell, legyenek:

A technikai átvételnél és az adminisztratív ellenőrzéseknél,

A szakaszok rajtjánál és céljánál.

**OTRB: + a versenyzői eligazításon, GPS értékeléskor.**

Feladatuk:

A csapatok informálása, és a velük való folyamatos párbeszéd biztosítása

Minden feltett kérdésre megfelelő válasz adása

A szabályzattal és az esemény lefolyásával kapcsolatos mindenféle információ illetve kiegészítés nyújtása

Annak elkerülése, hogy olyan kérdések kerüljenek a Felügyelő Testülethez, amelyeket könnyedén meg lehet válaszolni. (pl. az időkről szóló viták tisztázása érdekében). Ez alól kivételt képez az óvás

## 14. NEVEZÉSEK

**14.1** Mindenkinnek, aki az eseményen részt kíván venni, a nevezési lapot megfelelően kitöltve, valamint a nevezési díjat el kell juttatni a verseny rendezőjéhez az alábbiak mellékelésével:

- teljes név, nemzetiség, cím, az egység tagjainak versenyzői licenc és vezetői engedély száma.

- A gépjármű jellemzői.

A szervezőnek meg kell említenie azon dokumentumok listáját, amelyeket az esemény szabályzata szükségesnek ítél.

Azoknak a nevezőknek, versenyzőknek, akik nem a rendező ASN-je szerinti állampolgársággal rendelkeznek, meg kell felelniük a Kódex 70. cikkelyének.

**14.2** Attól kezdve, hogy a nevezési lapot aláírták, a nevezők, és minden csapattag aláveti magát a Kódexben és a szabályzatokban előírtaknak. A résztvevőknek legkésőbb az adminisztratív átvételen alá kell írniuk a nevezési lapot. A nevezési lapon módosítás nem tehető, kivéve a versenykiírásban szereplő eseteket.

Az **OTRB** valamennyi versenyére a jelen szabályzat 2 sz. mellékletében megadott egységes elvek alapján szerkesztett nevezési lapot kell alkalmazni.

A tartalmilag hiányos, értelmetlen nevezésekkel kapcsolatban a rendező saját hatáskörében adatonként 1000.- Ft-ig, de maximum 5000.- Ft-ig terjedő pénzbüntetés mellett adatpótlást kérhet.

**14.3** Az egység valamely tagját csak a rendező beleegyezésével, és csak addig az időpontig lehet lecserélni, amíg az illető tag meg nem jelenik az adminisztratív ellenőrzésen. Ha az adminisztratív ellenőrzés és a technikai átvétel kezdetét vette, akkor az egység tagjainak (1,2,3 vagy 4) lecserélésére csak az FIA, vagy a Felügyelő Testület engedélyével kerülhet sor.

**14.4** Az adminisztratív ellenőrzésig a versenyző szabadon kicserélheti a benevezett versenyautót egy másikra.

**14.5** A nevezők listáját beleértve a prioritásos versenyzőket legalább 15 nappal az adminisztratív ellenőrzés előtt meg kell küldeni az FIA részére. Felügyelő Testület által elfogadott, a rajthoz engedélyezett, egységek listáját, az elfogadását követően 24 órán belül az FIA felé kell továbbítani.

**OTRB:** A nevezett versenyzők listáját az átvételek megkezdése előtt a hivatalos hirdetőtáblán közzé kell tenni.

**14.6** Amennyiben a verseny előtt megtartott ellenőrzés során kiderül, hogy a gépjármű nem felel meg a nevezés szerinti csoport kritériumainak, a technikai ellenőrök javaslata szerinti a Felügyelő testület másik csoportba áthelyezheti, vagy a versenyen indulást megtagadhatja.

**14.7** A nevezési lap csak a nevezési díj mellékelése esetén fogadható el.

**OTRB:** Az OTRB valamennyi versenyén az egyéni nevezési zárlatnak legalább 10 nappal a rendezvény időpontja előtt kell lennie. A nevezési zárlat után küldött nevezéseket helyszíni nevezésként kell kezelni. Az versenyre a nevező a helyszínen - az adminisztratív átvétel végéig 50 %-os pótdíj befizetése mellett is nevezhet. /helyszíni nevezés/.

**14.8** A nevezési díjakat vissza kell téríteni:

- azon versenyzőknek, akik nevezését nem fogadták el,
- amennyiben a verseny nem kerül megrendezésre,

**OTRB: Nevezési díjak: (ÁFÁ-val)**

- egyéni autós nevezési díj maximuma: 110.000.- Ft,
- egyéni autós nevezés díj másfélszeres szorzós rendezvény esetén: 165.000.- Ft,
- egyéni autós nevezés díj duplaszorós rendezvény esetén: 220.000.- Ft,
- autós csapatnevezési díj maximuma: 22.000.- Ft,
- autós csapatnevezés díj duplaszorós rendezvény esetén: 33.000.- Ft,

**14.9** A rendezők visszatérítik a nevezési díjakat egy bizonyos meghatározott visszatartott pénzösszeg mellett azon versenyzők részére, akik vis major okok miatt nem tudtak a verseny kezdeténél (az adminisztratív ellenőrzés vége előtt) megjelenni, amennyiben az ez irányú kérelmet a rendezőnek ajánlott levélben megküldik. A visszatérítéseket legkésőbb egy hónappal a verseny végét követően meg kell tenni.

**OTRB:** A nevezést és a versenyt illetően minden vitás esetet - a nevező és a rendező között - első fokon a TRSB dönt el.

**14.10** Amennyiben az eseményhez transzfer is tartozik (légi, vízi, vasúti, vagy más), annak költségeit a nevezési díjban szerepeltetni kell.

**14.11** A nevezés visszautasításának a Kódex 74. cikkelye szerinti rendelkezésekkel összhangban kell megtörténnie.

**OTRB:** Minden olyan nevezés, amely valótlan adatot tartalmaz, vagy a nevezési, illetve a verseny felelősségbiztosítási díjának befizetése elmarad, érvénytelen. Az ilyen okok miatt visszautasított nevezések esetében a nevezési díjat nem kell visszatéríteni.

Az OTRB versenyek rendezőinek jogában áll a versenyekre beérkezett nevezéseket az előzőekben foglaltakon túl is visszautasítani az alábbi korlátozások figyelembevételével:

a) A rendező nem utasíthatja vissza olyan versenyző nevezését, aki a nevezés egyéb feltételeinek megléte mellett a 2009-es évben legalább egy alkalommal elrajtolt, vagy az 2008-as versenyévadban az Országos Terep-rallye Bajnokság hivatalos eredménylistáján, mint értékelt versenyző szerepelt.

b) A rendező visszautasíthatja minden olyan versenyző nevezését, a fenti korlátozások alkalmazása nélkül, aki az év bármely terep-rallye OB versenyére benevezett, nevezését nem utasították vissza és ennek ellenére a verseny átvételén nem jelent meg úgy, hogy magát a versenyt megelőzően a rendezőnél elfogadható indokkal szóban (melyet írásban köteles 48 órán belül megerősíteni), vagy írásban nem mentette ki.

A rendező amennyiben a jelen feltételek figyelembevételével valamely versenyző nevezését visszautasítja, úgy köteles a versenyzőt a nevezési határidőt követő 7 napon belül ajánlott levélben - a nevezési lapon szereplő visszaigazolási címén - értesíteni. A rendező a visszautasított versenyzők nevezési díját, a b) pontban foglalt esetek kivételével köteles 7 napon belül visszafizetni.

A nevezések visszautasításával kapcsolatos vitás esetekben a TRSB vezetője jogosult állást foglalni, de nem teheti semmissé a visszautasítást, amennyiben a jelen feltételeket az kielégíti. Amennyiben valamely visszautasított versenyző a rendező szabályszerű értesítése ellenére is megjelenik a rendezvényen, a felmerült költségeivel kapcsolatban semmiféle kártérítési igényt a rendezővel szemben nem támaszthat.

**CSAPATNEVEZÉS AZ OTRB VERSENYEIRE**

A csapatnevezéseket a versenykiírásban megadott időpontig, de legkésőbb a gépátvétel befejezéséig kell a verseny rendezőjénél, illetve megbízottjánál kell leadni, a csapatnevezési díj egyidejű befizetésével együtt. A csapatnevezés határideje a technikai átvétel befejezésére kiirt időpont.

Az OTRB versenyein valamennyi – terep-rallye szakágra - érvényes nevezői licenccel rendelkező nevező - a T1, T2 csoportba tartozó járművek részvételével - egy, vagy több csapatot indíthat. Egy csapat két, vagy három járműből állhat, melyek bármely géposztályba tartozhatnak.

A csapatok tagjai lehetnek egy egyesületen belüliek és állhatnak különböző egyesületek képviselőiből is. A csapat tagjaiból legalább egy párosnak a nevező egyesület versenyzőjének



*kell lennie. A nevezést benyújtó egyesület az általa nevezett csapatért csapat-nevezőként felel. A csapatok összeállítását első színrelépésük után bővíteni még lehet, csapat-versenyben még nem indult tagokkal, de a már csapatversenyben részt vevő versenyzők más csapatban nem szerepelhetnek.*

*A csapatok elnevezése tetszőleges, de első versenyük után ezen változtatni már nem lehet.*

## **15. AZONOSÍTÁS**

**15.1** A rendezők valamennyi egységet ellátják egy készlet azonosító táblával, amelyben 2 rallye tábla, valamint 3 számtábla található.

**15.2** Az esemény ideje alatt a tábláknak az előírások szerint kell rögzítve lenni. Semmilyen körülmények között, még részben sem takarhatják el a jármű rendszám tábláit.

**15.3** A rajtszámtáblákat, melyek **50 cm** szélesek és **47 cm** magasak, a jármű jobb és bal oldalára kell erősíteni úgy, hogy oldalról jól láthatók, ahogyan a tetőn is, hátulról olvashatóan.

A rajtszámtáblák a rajtszámot, az esemény nevét, és a rendező esetleges szponzorának nevét tartalmazzák. E táblák alatt egy 50 cm széles, és 5 cm magas helyet szabadon kell hagyni. (lásd: N függelék)

**OTRB** *A jármű két oldalán a versenyző által elkészített, előre meghatározott éves rajtszám elhelyezése kötelező. (Az 2009. évre szóló rajtszám listát a szabályzat 5. sz. melléklete tartalmazza. A rajtszám listán nem szereplő versenyzőknek licenc kiváltáskor kell kérni a rajtszámuk számát.)*

*A rajtszámok mérete: 30 cm magas 4 cm vonal-vastagságú fekete színű számok.*

**15.4** 2 db - FIA XX. függelékének megfelelő - rallye tábla kerül előre és hátra. Mindezek matricaként vagy merev hordozón kell, hogy rendelkezésre álljanak.

- Az első és hátsó rallye táblákat a kerétkengelyekkel párhuzamosan kell elhelyezni, úgy hogy a rendszámtáblákat részlegesen sem takarhatják.

**15.5** Egy rajtszámnak vagy egy rallye táblának a verseny során történt ellenőrzéskori hiánya, vagy szabálytalan elhelyezése, a nevezési díj 10%-ának megfelelő pénzbüntetéssel jár, feltéve, hogy a táblát a rendező bocsátotta rendelkezésre.

Két, vagy több tábla egyidejű hiánya, vagy szabálytalan elhelyezése a nevezési díj 20%-nak megfelelő pénzbüntetést vonhat maga után.

**15.6** A vezető versenyző és a navigátor nevét, valamint 30-50 mm magasságú nemzeti zászlaját és vércsoportját a gépjármű mindkét oldali első sárvédőjén vagy első ajtaján fel kell tüntetni. Amennyiben egy gépjármű nem felel meg e szabálynak az ellenőrzéskor, a nevezési díj 10%-ának megfelelő pénzbüntetéssel sújtják.

**OTRB** *A versenyzőpáros tagjainak nem régen készült fényképével, aláírásával és a gépjármű összes fontosabb adataival ellátott azonosító kártyát kell a gépátvételen bemutatni és a verseny teljes időtartama alatt a gépjármű jobb oldalán jól látható helyen elhelyezni. A verseny ideje alatt az azonosító kártya hiányát a nevezési díj 10%-nak megfelelő pénzbüntetéssel sújtják. Az azonosító kártyák nyomtatványát a TRSB készíti el, és a versenyek adminisztratív átvételén lehet igényelni. Az azonosító kártya egész évre kerül kiadásra, ennek pótlása 1.000,- Ft pótdíj befizetése ellenében lehetséges a versenyek adminisztratív átvételén.*

**15.7** A verseny tagjai azonosító karkötő segítségével kell azonosítani. Hivatalos személy által észlelt bármely szabályszegés, a nevezési díj 10%-ának megfelelő pénzbüntetéssel járhat. A karkötőre a vészívó számot és az illető nevét kell írni.

**OTRB:** *Karkötő használata nem kötelező*

### **SZERVIZTÁBLA**

*A verseny alatti szerviztevékenység ellenőrizhetősége érdekében, a rallye táblával azonos méretű szerviztáblát kell kiadni, melyeken fel kell tüntetni, hogy a kiadott tábla mely rajtszámú versenyjárműhöz tartozik.*

*Az alap szerviztábla árát a kiírásban kell megadni, de nem lehet több, mint (bruttó) 15.000,- Ft (3,5T-s szervizjárműig)*

## 16. REKLÁMOK

**16.1** A nevező bármilyen típusú reklámot elhelyezhet az autóján, feltéve, hogy betartja az alábbi utasításokat:

- a) Engedélyezett az FIA szabályai szerint és megfelel az adott ország előírásainak,
- b) Vélhetően nem sért másokat,
- c) Nem foglalja el az alább meghatározott táblák, rajtszámok szélvédőmatricák helyét
- d) Nem zavarja a versenyzőpáros kilátását az autóból

**16.2** A rendező számára fenntartott, meg nem vásárolható területek, ahol a közös reklámok kerülnek elhelyezésre:

- a) Rajtszámtáblák, ahol a rendező reklámjait 14 cm x 50 cm-es, de a számok alatt, és/vagy felett megosztható matricán kell felhelyezni.
- b) 2 db rallye tábla, amelyen egy 9 cm x 43 cm-es terület van fenntartva a rendező reklámjainak.

**OTRB:** *A rallye táblának tartalmaznia kell az OTRB nevét.*

c) A szélvédő felső szélének két oldalán felragasztandó, 2 darab 10 cm magas, 25 cm hosszú matrica.

**16.3** A rajtszámoknak a következő követelményeknek kell megfelelni: Csak: **FIA**:



### **Competing Vehicles / Verseny jármű**

White background / Fehér alap  
Black numbers / Fekete számok



### **Service / Szerviz**

Yellow background / Sárga alap  
Black numbers / Fekete számok  
Yellow colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 107 / Panton kód



### **VIP, Guest (No official function) / VIP, Vendég (Nem rendezői beosztás)**

Light blue background / Világoskék alap  
Black numbers / Fekete számok  
Blue colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 264 / Panton kód



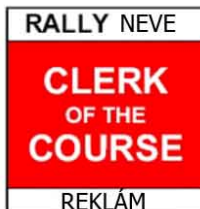
### **Media / Sajtó**

Mid green background / Középzöld alap  
Black numbers / Fekete számok  
Green colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 375 / Panton kód



### **FIA Officials / FIA Tisztségviselők**

White background / Fehér alap  
Black writing / Fekete betűk



### **Event Organization / Verseny rendezők**

Red background / Vörös alapon  
White writing / Fehér betűk  
Red colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 166 / Panton kód

**16.4** A Szervezők esetleges hirdetése megjelenhet egy 50x52 cm-es panelen, amit már tovább nem osztható, ezt a jármű jobb és bal oldalán a sárvédők, közé kell elhelyezni feltéve, hogy oldalról tökéletesen láthatóak.

**OTRB** Az 50 x 52 cm-es panel felső 14 cm-es részén kell feltüntetni az OTRB nevét.

Alternatívaként a versenyek rendezője a rajtszám területén elhelyezett reklámokon kívül maximum négy darab reklám viselését írhatja elő (sárvédőkön), amelyek összfelülete nem haladhatja meg a 2500 cm<sup>2</sup>-t.

**16.5** Azon nevezők, akik nem kívánják az opcionális rendezői reklámot felhelyezni, a nevezési díj 60%-ával többet kell hogy fizessenek.

**16.6** A versenyzőknek meg kell bizonyosodniuk arról, hogy a reklámok az egész verseny idejére megfelelően rögzítettek. Amennyiben a kötelező, vagy opcionális reklám hiányzik, vagy nem megfelelően van felhelyezve, első esetben a nevezési díj 10%-a a fizetendő büntetés, minden további esetben pedig annak 100%-a.

**16.7** Amennyiben a rendezők rendezői reklámmal kívánnak élni, úgy a versenykiírásban, vagy legkésőbb egy hónappal az adminisztratív ellenőrzések előtt, egy, az FIA által elfogadott végrehajtási utasításban pontosítaniuk kell annak típusát. (**OTRB**: A verseny megkezdéséig Versenykiírásban, Végrehajtási utasításban). Autógyártó neve az esemény nevével nem kapcsolható össze, és a rendező által előírt reklámokban sem szerepelhet.

## 17. JELÖLÉSEK

**17.1** A technikai átvétel során megjelölt motorblokk és karosszéria, valamint a rajtszámmal ellátott egység az a három elem, amelynek jelzései az esemény során nem változtathatók meg, nem távolíthatók el (kivéve azokat az eseteket, amelyeket e szabályozás tesz lehetővé).

**17.2** Bármilyen szabálytalanság, különös tekintettel arra az esetre, amikor az utólag módosított jelzéseket sértetlennek és eredetinek próbálják feltüntetni, az egység, illetve minden más e szabálysértésben részt vevő, vagy segítő egység és nevező kizárását vonhatja maga után. E szabályozás nem zárja ki, hogy az érintett, vagy segítőjének ASN-je ennél súlyosabb büntetést szabjon ki.

## 18. RAJTSZÁMOK KIOSZTÁSA

**18.1** A RAJTSZÁMOK KIOSZTÁSÁNAK SORRENDJE::

- 1) Prioritásos terep-rallye versenyzők
- 2) Minden egyéb versenyző, a rendezőbizottság döntése alapján.

**18.2** AZ FIA ÁLTAL A TEREPI-RALLYE KATEGÓRIÁBA SOROLT VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ KRITÉRIUMOK:

A függelékben meghatározott listán szereplő versenyzők automatikusan legalább két évig a listán maradnak (a bekerülés évében és a következő évben). A harmadik évben a listáról lekerülnek, amennyiben a feltételek valamelyikének nem felelnek meg.

**18.3** A FIA által elismert vis major esetét kivéve senki sem vehető fel a prioritásos listára az esemény kezdetét megelőző 15 napban.

**18.4** PRIORITÁS FELTÉTELEI

A következő feltételeknek megfelelő versenyzők kerülhetnek fel a prioritásos listára:

- Az előző év Világkupáján az első 10 helyen végzett versenyző
- Az előző évben a T2 osztály Világkupáján az első 3 helyen végzett versenyző
- Az előző év Nemzetközi Kupáján az első 3 helyen végzett versenyző
- Az előző év T2 osztály Nemzetközi Kupáján, az első helyen végzett versenyző
- Az aktuális Világkupa első 3 helyezettje
- Bármely, valamely csapat által az aktuális Világkupára nevezett versenyző
- Az FIA által kijelölt bármely versenyző
- Világkupa eseményeken: A Kupa második eseményétől kezdve, az aktuális Világkupa év ideiglenes sorrendjében az első 5 helyen szereplő versenyző

- Nemzetközi Kupa eseményeken: Az aktuális, illetve az azt megelőző évben a Nemzetközi Kupa valamely eseményét megnyerő versenyző
- Bármely, valamely gyártó által egy adott eseményre nevezett versenyző kiemelt lesz az adott eseményen, kivéve a T4 osztályt, ahol a csoportjában lesz kiemelt.

**OTRB A rajtszámok kiosztása:** Az OTRB versenyein az előző évi bajnokság eredménye alapján történik. (éves rajtszám)

## 19. RAJTSORREND

**19.1** Szuper-speciál esetén, vagy minden szakaszon 2 perces időközönként történik az indítás az FIA prioritásos versenyzői, vagy az első 10 versenyző tekintetében, a rajtszámok növekvő sorrendjében.

**19.2** A Szuper-speciált követően, a következő, már szelektív szakaszt is tartalmazó szakasz rajtszórrendjét a Szuper-speciál eredménye határozza meg. A Szuper Speciál, vagy közúti etap alatt kiszabott büntetés csak a végső eredményt befolyásolja. Holtverseny esetén az kap elsőséget, aki az adott időt előbb érte el.

**19.3** Ha azonos szakaszon belül kettő, vagy több szelektív szakasz van, akkor a következő napi szakasz rajtszórrendjét e szelektív szakaszok eredményeinek összegzésével kapjuk meg. Holtverseny esetén az az egység kerül előbbi helyre, amelyik az első szelektív szakaszon ért el jobb eredményt.

**19.4** Kettő, vagy több egymást követő szelektív szakasz esetén a következő szelektív szakasz rajtszórrendje az előző érkezési sorrendje, órában és percben kifejezve, illetve amennyiben van közúti (etap) szakasz, annak érkezési idejéhez az előírt 5 percet hozzáadva.

A versenyzők legalább olyan időközönként kell, hogy induljanak, mint a napi szakasz elején (vagyis az első 10 versenyző 2 perces időközönként, a többiek pedig 1 percenként) **OTRB:** *Szelektív szakaszokon az indítási időköz 2 perc.*

**19.5** Amikor a Versenyigazgató felállítja a rajtszórrendet, figyelembe kell vegye az adott versenyzőre a szelektív szakaszon elkövetett szabálytalanságok miatt kiszabott sportbüntetéseket (hiányzó ÁE, kihagyott útvonalpont, gyorshajtás, vagy sportszerűtlen viselkedés miatt), amely büntetéseket az adott szelektív szakasz(ok) idejéhez hozzá kell adni. Ezen eljárást akkor kell alkalmazni, ha a büntetések a versenyző menetlevelére fel lettek jegyezve és/vagy versenyrányítás rendelkezésére állnak bármely más módon.

**19.6** Csak biztonsági okból a Felügyelő Testület új rajtszórrendet is felállíthat, és egy FIA kiemelt versenyzőt átsorolhat. Az ilyen módon átsorolt versenyző semmiképp sem kerülhet egy, az FIA által kiemelt, és a napi szakasz első 10 versenyzője között szereplő versenyző elé.

**19.7** A közúti (etap) szakaszon kiszabott büntetéseket hozzá kell adni az adott napi szakasz végső eredményéhez.

**19.8** Azt a járművet, amely késik a napi szakasz rajtjáról, minden perc késés után egy perccel kell büntetni. Azt az egységet, amelyik 30 percnél többet késik, azonnal ki kell zárni.

**19.9** Amennyiben egy jármű idő előtt érkezik egy szelektív szakasz előtti időellenőrző állomásra, a rajtszórrend nem módosulhat, és a rajtidő minden esetben az időellenőrző állomásra előírt bejelentkezési idő plusz 5 perc lesz, akkor is, ha nem az adott napi első szelektív szakaszról van szó.

Példa: Az időellenőrző pontra előírt bejelentkezési időpont: 10h:00; az érkezés 9h:54-kor történik, tehát elvileg a rajtnak 9h:59-kor kellene megtörténnie. Ehhez képest a rajt 10h:05- kor fog bekövetkezni, amely megfelel az előírt bejelentkezési idő + 5 percnak.

Az indításnál felelős sportbírónak biztosítania kell e szabály betartatását, és arról jelentést kell készítenie a Versenyigazgató felé. E szabály megszegését a Felügyelő Testület akár az érintett egység kizárásával is büntetheti.

**19.10** Baja verseny esetén, annak érdekében, hogy a motorkerékpárok és az autók ne versenyezzenek együtt, a rendezők számára ajánlott külön útvonalat összeállítani az autók és a motorok számára.

**19.11** A Versenykiírásban lefektetett eseteket kivéve az első kamion az utolsó autó után rajtol, a Versenyigazgató által megszabott idő elteltével.

**OTRB:** *A rajtsorrend az első versenyen az előre kiosztott rajtszámok sorrendjében, további versenyeken a bajnokság mindenkori állása szerint, a prioritások figyelembevételével történik, (az egyes alább felsorolt csoportokon belül is) az alábbiak szerint:*

- *Terep-rallye nemzetközi vagy hazai prioritásos versenyzők,*
- *Terep-rallye egyéb licencces versenyzők,*
- *T4 Kamionok /ahol a terep megengedi/,*
- *„H” Csoport*
- *Terep-rallye Challenge versenyzők.*

## **20. ITINER és NAVIGÁCIÓ – ÁLTALÁNOSÁGOK**

**20.1** Egy esemény útvonalának az itinerben lefektetett, a versenyzőknek át adott, és az FIA Terep-rallye Felvezető Autó (FIA felvezető autó) által, megerősített és érvényesített útvonalat kell tekinteni.

**OTRB:** *A verseny rajtja előtt 7 nappal a verseny útvonalának jóváhagyását pályabejárással kell kérni, melyre a TRSB delegálja a szakág hivatalos képviselőjét. A pályabejárás során az itinerbe be kell jelölni a szükséges módosításokat, melyeket a verseny rendezője köteles a végleges itinerben kijavítani. A pályabejáró a biztonsági szempontból veszélyesnek ítélt pontokat a rendező felé jelezni köteles, ahová a versenyen a rendezőnek hivatalos személyt kell állítania. A pályabejárás és a javítások tényét a TRSB képviselője köteles az itiner valamennyi oldalán aláírásával (szignójával) igazolni. Ezen eredeti itinert a verseny rendezője köteles bemutatni a TRSB vezetőjének, aki ennek hiányában a **verseny rendezését megtilthatja**, valamint köteles eredeti dokumentumként kezelni és megőrizni. Ezen szabályt megszegő rendezőt a TRSB a kaució mértékéig büntetheti.*

**20.2** A versenyzőknél kell, hogy legyen egy, vagy két GPS, amelyre a rendezőktől megkapott Útvonal pontokat le kell tölteni. Amennyiben egy-egység két GPS-t használ, a technikai átvételnél írásban kell nyilatkozni arról, hogy a kettő közül melyiket kell hivatalos GPS-nek tekinteni.

**20.3** A felderítés során feljegyzett különféle áthaladási pontokat (Útvonalpontok) fel kell tüntetni az itinerben, és érvényesíteni kell az előfutó autóval.

**20.4** Két kötelező áthaladási pont között az itinerben jelölt útvonal nem kötelező, de erősen ajánlott. Csak ezt az útvonalat járta be, és érvényesítette az FIA felvezető autója.

**OTRB:** *Minden versenyzőpáros kap egy itinert, melyben feltüntetik a teljes útvonalat és/vagy a kötelező áthaladás ellenőrző pontokat és GPS pontokat, amelyeket büntetés terhe mellett be kell tartani.*

**20.5** Az útvonal mindaddig titkos, amíg a egységek meg nem kapták az itinert.

**20.6** A versenyszervezőkn és/vagy az FIA-n kívül minden személynek tilos az útvonal bármiféle felderítése, megnyitása.

Az eseményt megelőző két hónapban a nevezőknek, csapattagoknak, csapat személyzetnek, vagy bármely más, a nevezővel kapcsolatban álló személyeknek tilos az esemény területén tartózkodnia.

Ha valamely nevező a fenti időszakban a területre kíván lépni, ahhoz előzetesen a rendezők és az FIA engedélyét kell kérnie, a kívánt tartózkodási hely és annak GPS koordinátái megjelölése mellett.

**OTRB:** *Az útvonal bejárásának minden formája tilos, kivéve ha ez a rendező által javasolt és az MNASZ részéről engedélyezett. A terep-rallye verseny előtt vagy alatt tilos a benevezett, vagy valószínűleg benevezésre kerülő versenyzőknek az útvonal legcsekélyebb oly mérvű bejárása, vagy bejáratatása, amely bármilyen kis előnnyel is járhat számukra.*

**20.7** A fenti szabály megsértése akár a rajtengedély megvonását, vagy kizárást is eredményezhet, nem beszélve a nevező ASN-je, illetve az FIA további lehetséges szankcióiról.

**OTRB:** *A terep-rallye versenyek szervezőjének a nézők és a médiák részére meg kell hirdetni az előverseny és a szervizpontok helyét, továbbá napi szakaszonként legalább egy nézhető pontot, amelyek nem járnak az útvonallal kapcsolatos információk kiszivárogtatásával.*

**20.8** Az FIA felvezető autójának a teljes útvonalat ellenőriznie kell.

**OTRB:** *A kiesett vagy kiállt előfutót a rendező a legrövidebb időn belül pótolni köteles. Az előfutó menetteljesítményét nem lehet közzétenni és az értékelésben, sem szerepelhet. A verseny útvonalán a KRESZ szerinti biztonsági felszerelések használata az előfutó autó személyzetének is kötelező.*

**20.9** Az esemény rendezőjének garantálnia kell, hogy az eseményre nevezett, vagy várhatóan nevező egyetlen versenyző sem szerez tudomást az útvonallal, az esemény végéig, kivéve azt az esetet, amikor az összes nevező számára tesznek közzé ilyen jellegű információt. E szabály be nem tartása az FIA által alkalmazható szankciókat helyez kilátásba.

**OTRB:** *E garancia tiszteletben tartásának elmulasztása az MNASZ rendezői és/vagy nevezői licenc visszavonásig terjedő büntetések, kiszabását eredményezheti.*

*A terep-rallye versenyek szervezőjének a nézők és a médiák részére meg kell hirdetni az előverseny és a szervizpontok helyét, továbbá napi szakaszonként legalább egy nézhető pontot, amelyek nem járnak az útvonallal kapcsolatos információk kiszivárogtatásával.*

## 21. ITINER (ROAD BOOK)

### LEXIQUE ROAD BOOK FIA 2009 - FIA 2009 ROAD BOOK LEXICON

	ROUTE	ROAD
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY
	PISTE TRACEE	TRACK
	HORS PISTE	OFF TRACK
	ATTENTION	1 DANGER
	DANGER	2 DANGER
	GROS DANGER	3 DANGER
	CUVETTE	DIP
	BOSSE	BUMP
	COMPRESSION	COMPRESSION
	SAIGNEE	DITCH
	RADIER	STEP
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN
	MARCHE EN MONTEE	STEP UP
	DESCENTE	DOWNHILL
	VERS	TOWARDS
	MONTEE	UPHILL
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE
	ORNIERE	RUTS
	ONDULATION BOSSELE	UNDULATION
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE
	GUE	FORD
	TROU	HOLE
	CARN	CARN
	CITERNE	WATER TANK
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE
	CLOTURE	FENCE
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE
	DUNES	DUNES
	DUNETTE	SMALL DUNE
	PALMIER	PALM TREE
	ANTENNE	ANTENNA / MAST
	PORTAL BARRIERE	GATE BARRIER

	OUED	OUED / WADI
	LANGUE DE SABLE	SAND SPIT
	BORNE	KILOMETRE MARKER
	CIMETIERE	CEMETARY
	FUT	BARREL
	PANNEAU	SIGNPOST
	MAISON	HOUSE
	FORT	FORT
	POTEAU PIQUET	POST
	PNEU	TYRE
	PUIT	WELL
	RUINES silhouette à dessiner	RUINS Individual drawing for each
	MONTAGNE silhouette à dessiner	MOUNTAIN Individual drawing for each
	DEBUT de Zone FM de Zone vitesse limitée	START of Zone END of Zone controlled speed
	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT
	STOP	STOP
	DEVERS	CAMBER
	DEPART	START
	ARRVEE	FINISH
	CHRONO	CLOCK
	ESSENCE	FUEL
	PHOTO	PHOTO
	CP	PC
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE
	FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE
	VILLAGE	VLLAGE
	WAYPOINT MASQUE	WAYPOINT MASKED
	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE
<b>AD</b>	A DROITE	ON THE RIGHT
<b>AG</b>	A GAUCHE	ON THE LEFT
<b>D</b>	DROITE	RIGHT
<b>G</b>	GAUCHE	LEFT
<b>SA</b>	SABLE	SAND

<b>GV</b>	GRAVIER	GRAVEL
<b>G/D</b>	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
<b>D/G</b>	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
<b>MVS</b>	MAUVAIS	BAD
<b>EMP</b>	EMPERRE	STONY OR ROCKY
<b>DEF</b>	DEFONCE	ROUGH
<b>ORN</b>	ORNIERE	RUT
<b>SER</b>	SERRE	TIGHT
<b>HP</b>	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
<b>HP</b>	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN
<b>OUED</b>	OUED	OUED / WADI
<b>E3</b>	ETROIT	NARROW
<b>DS</b>	DANS	IN
<b>IMP</b>	IMPERATIF	IMPERATIVE
<b>QT</b>	QUITTER	LEAVE
<b>G<sup>D</sup></b>	GRAND	BIG
<b>NBX</b>	NOMBREUX	MANY
<b>RLT</b>	RALENTIR	SLOW DOWN
<b>±V</b>	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE
<b>S</b>	SINUEUX	TWISTY
<b>PP</b>	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
<b>TD</b>	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT
<b>RO</b>	ROUTE	ROAD
<b>TDSP</b>	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
<b>TDRPP</b>	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
<b>P//</b>	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS
<b>P</b>	PISTE	TRACK
<b>C</b>	CAP	BEARING
<b>TJS</b>	TOUJOURS	ALWAYS
<b>VG</b>	VEGETATION	VEGETATION
<b>CX</b>	CALLOUX	STONE
<b>EFF</b>	EFFONDRE	COLLAPSED
<b>RP</b>	REPRISE REPRENDRE	TO TAKE



**21.1** Minden egység kap egy itinert és egy térképet az FIA modell szerint.

**21.2** Az itinert és bármilyen módosítást amelyet az FIA felvezető autója az útvonalon eszközöl legkésőbb a szelektív szakaszt megelőző nap 18h-ig meg kell, hogy kapják a nevezők. Az itinert és a térkép a nevező tulajdonává válik. Az itinert átvételét a csapat meghatalmazottja, aláírásával igazolja.

**OTRB:** *Az itinert a verseny rajta előtt, a felkészülésre megfelelő időt biztosítva, (minimum 30 perc) kell átadni a versenyzőknek. Az itinert átadás pontos helyét és idejét a versenykiírásban, vagy végrehajtási utasításban kell meghatározni.*

**21.3** Az esemény hivatalos itinere kétféle útvonal-pontot használ. Az első a „látható” (a GPS képernyőjén jelölt), a másik a „rejtett” (a GPS képernyőjén láthatatlan), vagyis WPM.

- Minden útvonal pont egyúttal kötelező áthaladási pont is.

- Amennyiben a versenyző egy WPM pont 3 km-es hatósugarába kerül, a GPS kijelzi az általános információkat: COG (cap over ground), SOG (speed over ground), CTW (cap to waypoint), DTW (az útvonalponttól való távolság), és az irány.

- Az áthaladás érvényesítése érdekében a versenyzőnek a DSS, ASS, WPM, WPE, és PC pontoktól kevesebb, mint 200 méterre; a DZ, FZ pontoktól pedig kevesebb, mint 90 méterre kell elhaladnia, bármilyen legyen is az alkalmazott útvonal-pont.

A rendező az FIA-tól kérhet eltérést a szabálytól, úgy hogy a 90 m-es igazolási zónát alkalmazhassa az összes pontnál. Viszont ha ezt a szabályt alkalmazza akkor a verseny egésze alatt köteles használni!

- A WPT, DZ, FZ pontok érvényesítésének elmulasztása a PC pont elmulasztásával azonos (legalább 2 óra) büntetéssel jár.

**21.4** Ezen felül további büntetések is kiszabhatóak.

**21.5** Ahol a szelektív, vagy közúti (etap) szakasz valódi műúton halad, ott az itinert azt folyamatos vonallal jelzi. Ahol ilyen út nincs, azt pontozott vonal jelzi.

**21.6** A rendezők által az útvonal egészét fel kell tární felderítéskor.

**21.7** Amennyiben az útvonal lakott területen halad át, kötelező annak feltüntetése, hogy az adott területet milyen irányban kell elhagyni.

**21.8** Az esemény előtt és alatt tilos a nevezett, és a minden valószínűség szerint nevezőknek az útvonal bármiféle felfedezése, kivéve az esetleges Szuper-speciált. A nevezők számára e tekintetben nyitva álló lehetőségeket a versenykiírásnak világosan le kell fektetnie.

**21.9** A járműben csak az adott eseményre vonatkozó hivatalos itinert, az FIA felvezető autó által javasolt módosításokat (amelyek kapcsolódhatnak az itinerthez), az adott esemény egy szelektív szakaszán már egyszer részben, vagy egészében érintett útvonalról szóló saját jegyzeteket, valamint földrajzi térképeket (de műholdas fényképeket nem) lehet szállítani.

A fenti 21.8) és 21.9) bekezdésekben foglaltak megszegése, a rajtengedély megtagadását, vagy akár teljes kizárást is vonhat maga után, mindamellett az adott Szövetség további büntetésekkel sújthatja a versenyzőt.

## **22. HIVATALOS ÚTVONAL Csak: FIA**

**22.1** Minden egyes, az itinertben szereplő, látható és rejtett útvonal pont érvényesítése garantálja, hogy a versenyző figyelembe vette ezeket a pontokat. Minden pont időrendi sorrendben sorszámot kap az itinertben és a GPS-en is.

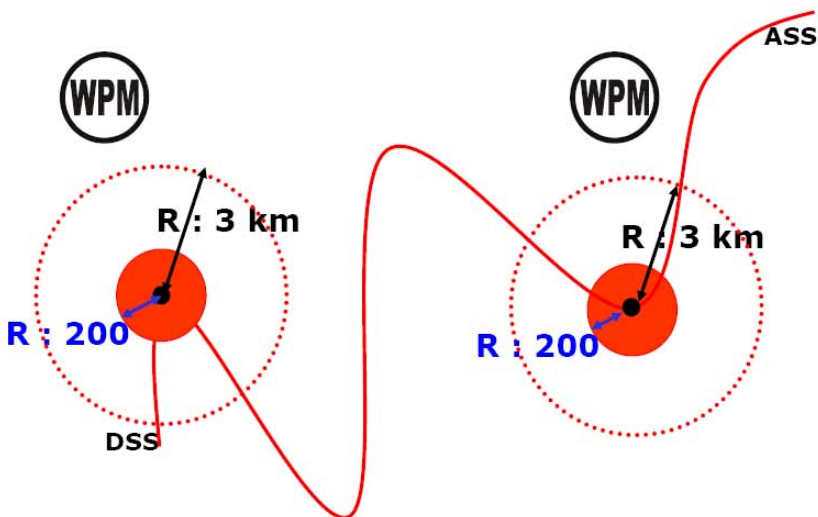
**OTRB:** *A GPS-es ellenőrző pontot csak az itinertben kell jelezni, számozva.*

**22.2** Az itinert változása esetén a rendezőknek kötelessége a GPS-re letöltött kötelező áthaladási pontok listájának módosítása, vagy annak lehetővé tétele, hogy a versenyzők maguk módosíthassák a listát, egy feloldó kód segítségével.

**22.3** Csak az indulási DSS, a szelektív szakasz céljánál lévő ASS, a bivouac, az üzemanyagtöltő és a szolgáltató kerül közlésre.

## 23. A „GPS” MŰKÖDÉSE Csak: FIA

23.1 A GPS a látható, a rejtett (WPM), és az elhagyási útvonal pontok rendszerét használja. A navigációs szabályzatnak megfelelően a WPM a következő elven működik:



23.2 A versenyzőknek tiszteletben kell tartania az Útvonal pontok időrendi sorrendjét az adott szakaszban. Ennek ellenére a versenyző utasíthatja a GPS-t arra, hogy egy másik pont felé navigáljon, a "WPT+", "WPT-" gombok segítségével.

23.3 Egy szakasz teljes hosszán csupán meghatározott számú Útvonal pont kihagyása elfogadható. Ezt a számot a versenykiírásnak tartalmaznia kell.

23.4 Az esemény egésze során csupán meghatározott számú Útvonal pont kihagyása elfogadható. Ezt a számot, melynek túllépése kizárással jár, a versenykiírásnak tartalmaznia kell.

23.5 Egy WPM, vagy WPE kötelezően DZ és FZ.

## 24. A GPS DEKÓDOLÁSA Csak: FIA

24.1 Biztonsági okokból a versenyzők kétféle módon dekódolhatják a GPS-t, két speciális kód segítségével:

- Az „5555, Vész kód”: A versenyt feladó versenyző számára teljesen feloldja a műszert, és ezáltal lehetővé teszi új célpontok betáplálását. E kód használata automatikusan kizárást eredményez.

- „WPM” kód:

Ez a kód a GPS szokásos funkcióit aktiválja, és az összes következő Útvonal pontot teszi láthatóvá. A versenyirányítás kötelezően biztosítja a versenyző kérésére.

24.2 E kód használata 10 órás büntetéssel jár, és egy versenyen belül, csak maximum kétszer használható. Kettőnél többszöri használat kizárással jár

## 25. SEBESSÉGKORLÁTOZOTT ZÓNA

### 25.1 Belépés az ellenőrző zónába, Csak: FIA

A GPS-be felvett sebességellenőrző zóna kezdetét az itiner egy keretes 'DZ' felirattal és egy Útvonal ponttal (WPM, vagy WPE) jelöli. A versenyzők e pont 90 méteres hatósugarától távolabb nem haladhatnak el, máskülönben az elmulasztott Útvonal pontokra irányadó büntetésben részesülnek.

Az útvonal pont előtt 90 méterrel a versenyzőket tájékoztatja GPS-ük arról, hogy sebességellenőrző zónához közelednek.

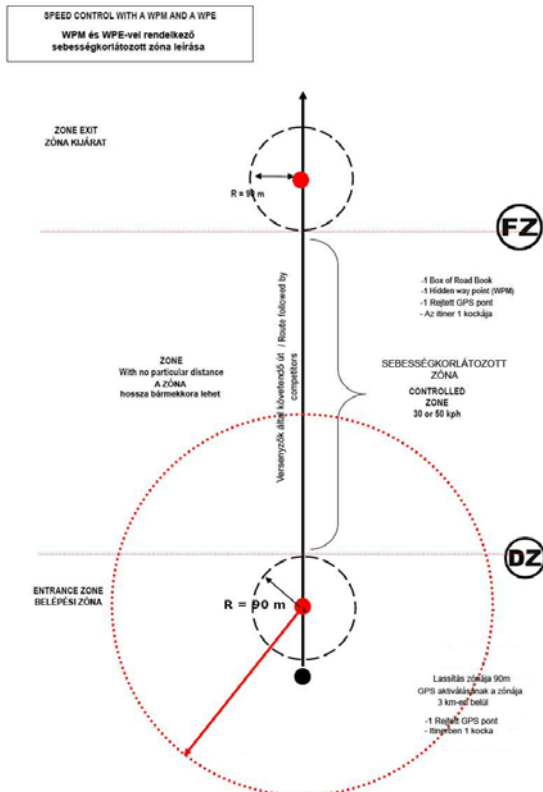
Az útvonal pont utáni 90 méter egy átmeneti zóna (declared buffer zone) az ellenőrzött területre lépés előtt.

### 25.2 Az ellenőrző zóna, Csak: FIA

A zóna folyamatosan jelezve van a versenyzők GPS-ének képernyőjén a belépési ponttól (kivéve WPE), így semmiképp sem hivatkozhatnak arra, hogy nem ismerték fel a zóna elejét vagy végét. A rendezők döntése alapján, a megengedett maximális sebességet 30 és 50 km/h között kell előírni, a zóna eleje és vége közti szakaszra, tekintet nélkül arra, hogy e két pont között a versenyző milyen utat jár be.

### 25.3 Kilépés az ellenőrző zónából, Csak: FIA

Az ellenőrző zóna végét az itiner egy keretes 'FZ' felirattal és egy Útvonal ponttal (WPE) jelöli. E pont körül egy 90 m sugarú, tolerancia zóna van, a sebességmérésre vonatkozó viták elkerülése végett. A versenyzők e ponttól kezdve gyorsíthatnak fel.



**OTRB:** Amennyiben akár normál útvonalon akár Szelektív szakaszon sebességkorlátozott zóna kerül kijelölésre, annak elejét és végét az itinerben és ténylegesen a helyszínen jelölni kell, és meg kell adni a maximális sebesség értékét. A versenyzők által szállított GPS adatai alapján a be és kilépő pont között a sebesség nem haladhatja meg a megadott értéket. A sebességtűllépés mérésének módját és a büntetésének mértékét a versenykiírásban kell közölni.

## **26. ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁS**

**26.1** Az esemény teljes ideje alatt a nevező felel a rendező megbízottja által letölthető GPS(ek) működésének ellenőrzéséért.

**OTRB:** Az a versenyző, akinek a GPS berendezése nem működik, vagy nem rögzít track-et vagy a GPS pontjainak több mint a 30%-a hiányzik az a normál versenykörülmények között futott legrosszabb időeredmény + 1 óra időbüntetést kapja.

**26.2** A GPS-eknek minden olyan esetben folyamatosan működnie kell, az energiaellátás és az antenna(ák) kapcsolódásával együtt, napi szakasz időtartama alatt, és amikor a jármű elhagyja a bivouac-ot.

**26.3** Minden, a versenyzőnek felróható hiba (elvesztés, megrongálás, kikapcsolás stb.), amely a GPS leolvasását lehetetlenné teszi, és/vagy minden csalási, befolyásolási kísérlet, amit a GPS technikus a FIA technikai megbízottjának felügyelete és felelőssége mellett megállapít, a vétkes versenyző kizárásához vezethet.

**26.4** Az ellenőrök a szelektív szakasz végén vagy a napi szakasz végén lévő IE-n is ellenőrizhetik, hogy a versenyzők követték-e a kötelező áthaladási pontokat, és, hogy nem követtek-e el sebességtűllépést.

**OTRB:** A GPS-ek ellenőrzése és letöltése a teljes útvonal során bármely időellenőrző állomáson lehetséges. Az ellenőrzéshez, letöltéshez szükséges időt az állomáson rögzítik és jóváírják.

**26.5** Az FIA technikai megbízottjának felügyelete és felelőssége mellett, egy GPS technikusnak minden nap ellenőriznie kell a szelektív szakasz(ok) és legalább a végső sorrend első tíz helyzetitje tekintetében, hogy mindannyian a hivatalos itinert követték-e.

**OTRB:** GPS technikusok ellenőrzik, hogy a versenyzők az ellenőrző pontoknál betartják-e az itiner által előírt útvonalat. Az útvonalat be nem tartó versenyzőket ellenőrző pontonként 15 perc időbüntetést kapnak mely, nem számít bele a napi késési limitbe.

**26.6** Az FIA technikai megbízottjának felügyelete és felelőssége mellett, az ellenőr feljegyzi a szabálytalanságokat, és tájékoztatja erről az érintett egység egy tagját, vagy a nevező képviselőjét.

**26.7** Vita esetén a GPS(ek) adatait a technikusnak le kell töltenie, vagy a műszer szétszedhető és egy technikai ellenőr által lepecsételhető, a nevező (vagy képviselője) jelenlétében, további adatletöltés céljából.

**26.8** Amennyiben az FIA technikai megbízottja, vagy annak képviselője a műszert lefoglalta, akkor a rendezőnek a lehető leghamarabb a versenyző rendelkezésére kell bocsátani egy másikat.

### **26.9 A TELJESÍTETT ÚTVONAL ELLENŐRZÉSE**

Amennyiben egy járműben két működő GPS van, és ezek közül csak egy igazolja az áthaladást a megfelelő pontokon, akkor büntetés nem adható.

### **26.10 A SEBESSÉG ELLENŐRZÉSE**

Gyorshajtás esetén, amennyiben a jármű két működő GPS-szel rendelkezik, és a két műszer különböző sebességeket mért, akkor a technikai átvételnél hivatalos GPS-nek minősített műszer adatai az irányadóak.

Ha a hivatalos GPS tönkre megy, akkor a másik válik hivatalossá.

## 27. KÖZLEKEDÉS – SEBESSÉG

**27.1** Ha egy versenyző megszegi a közlekedési szabályokat, a szabályszegést észlelő rendőröknek ténybíróknak vagy az esemény hivatalos tisztviselőinek a lehető legrövidebb időn belül értesíteniük kell erről a szabályszegőt. Ha a versenyző megállítása ellen döntenek, vagy erre nem képesek, akkor az alábbiak szerint kérhetik a büntetések kiszabását:

- a) A szabályszegésről készített írásos jelentést juttatnak el a versenyigazgatónak, a hivatalos csatornákon keresztül, még azelőtt, hogy az adott szakasz végeredményét megállapítanak,
- b) Az állítások minden kétséget kizáróan és részletesen bizonyítják, hogy ki volt az elkövető, valamint a szabálysértés pontos helyét és idejét
- c) A tények nem adnak módot különböző értelmezésre.
- d) Tilosak és kizárást vonnak maguk után az alábbiak:
  - Szállítani a járműveket,
  - Szándékosan elzárni a járművek útját, vagy akadályozni az előzést.

### 27.2 Áthaladás a sebesség ellenőrző zónán

- a) Sebességellenőrző zónákban, városokon, településeken áthaladó út esetén, legyen az szelektív szakaszon, vagy közúti (etap) szakaszon, a sebességnek a szakasztól függően 30 és 50 km/h között kell lennie
- b) Ha a helyileg előírt sebességhatár ennél alacsonyabb, akkor azt kell alkalmazni. Ezen felül, az a versenyző felelőssége, hogy a sebességét a helyi lakosságnak, és a forgalmi viszonyoknak megfelelően válassza meg.
- c) A sebességellenőrző zónát az itinernek mindig jelölnie kell, mégpedig 'DZ' betűkkel a kezdetét, 'FZ' betűkkel a végét.
- d) A sebességkorlátozó táblák kintléte, vagy hiánya, semmilyen körülmények között nem szolgálhat érvként, vita esetén. Előzés engedélyezve van abban az esetben, ha a zónára meghatározott maximális sebességet nem lépik át!
- e) Az ellenőrző zónában a sebesség-tüllépést, valamint a szabálysértés GPS által történő feljegyzését egy jelzés kíséri. Ha valaki az adott esettől függően 30-50km/h-ás határt túllépi, azt a GPS képernyője (**OTRB**: GPS készülék) rögzíti, ami bármikor ellenőrizhető.

### 27.3 Pulzus jel

- a) Ha a versenyző nem ért egyet a feljegyzett szabálysértéssel, írásban óvást kell benyújtania a Verseny Ellenőröknek, hogy a GPS adatait le lehessen tölteni.
- b) A GPS által rögzített sebesség-tüllépéseket az alábbiak szerint kell büntetni:
  - **1 és 15 km/h között** :  
3 perc+50 Euró pulzus jelenként
  - **16 és 40 km/h között**  
10 perc+100 Euró pulzus jelenként
  - **40 km/h felett**  
Az első pulzus jelnél: 30 perc+500 Euró  
Két egymást követő pulzus jelnél: 1 óra+1000 Euró  
Három egymást követő pulzus jel, a Felügyelő Testület döntése alapján akár kizárást is maga után vonhat.

## 28. A VERSENY KÖZBENI VISELKEDÉS ELŐÍRÁSAI

### 28.1 Járművek közti jelzőrendszer („Sentinel”) Csak: FIA:

a) Annak érdekében, hogy a versenyen az előzések biztonságosabbakká váljanak, a járművek közti jelzőrendszer (olyan berendezés, amely figyelmezteti a versenyzőt, ha előzésre kell számítania) minden kategóriában kötelező.

A járművek közti jelzőrendszernek minden esetben az FIA követelményeinek megfelelőnek kell lennie.

b) A rendszernek minden szakasz alatt üzemelnie kell.

A rendszer működtetése a versenyző felelőssége. Amennyiben bebizonyosodik, hogy a rendszer a segítségnek felröghatóan nem üzemel, az alábbi büntetések rőghatóak ki:

-1 órás büntetés az autók általános sorrendjének első 20, a kamionok általános sorrendjének első 10, és a kiemelt versenyzők tekintetében.

- 300 Euró pénzbüntetés a többi nevező esetében.

A szelektív szakaszon azt a járművet, amelyik annak ellenére, hogy egy adott időn belül többszöri hangjelzést kapott, nem húzódik le, hogy a másik járművet elengedje, a Felügyelő Testület döntése alapján büntetik.

A körülményektől függően egyéb büntetést is alkalmazhatnak (idő-, vagy pénzbüntetést), adott esetben még a csapat egy másik, előrébb rangsorolt egységét is büntethetik.

Vita esetén a jelzőrendszer berendezésének adatait le kell tölteni.

## **28.2 Segítségnyújtás baleset esetén: (OTRB: Ahol az adott előírás illetve berendezés használata értelmezhető.)**

a) Minden résztvevő köteles:

-Használni egy „Nyomkövető” rendszert és „Járművek közti riasztó rendszert”.

-Minden résztvevő jármű köteles rendelkezni egy veszélyjelző háromszöggel;

-Minden itinernek tartalmaznia kell egy vörös „SOS” és egy zöld „OK” feliratot A4 méretben az itiner hátsó borítóján (összehajtva).

b) Az etika szabályai megkövetelik, hogy annak az egységnek, amelyik balesetet észlel, a legjobb tudása szerinti segítségnyújtás céljából meg kell állnia, amíg a mentő csapat ki nem érkezik. Ilyen esetben legfőbb cél a késlekedés nélküli beavatkozás.

c) Baleset esetén, ha legalább egy csapattag magánál van és képes cselekedni akkor kötelessége:

1 – Köteles beindítani a járművek közötti riasztórendszert (Megnyomja mind a két gombot)

2a - a Nyomkövető (kék gomb) segítségével fel kell hívnia telefonon a Rallye HQ-t, és tájékoztatnia kell a helyzetről- vagy,

2b – Beindítja a Nyomkövető rendszerének riasztóját (piros gomb)

3 – Amennyiben a sérült jármű veszélyt jelent a többi versenyzőre, vagy hogy biztosítsák a baleset helyszínét, a vörös veszélyt jelző háromszöget legalább 50 m-re jól láthatóan kell kihelyezni. Bármely csapatot, aki ezt a szabályt nem tartja be a Felügyelő testület bünteti saját belátása szerint.

4 – Komoly baleset esetén, amely mentőcsapat közbeavatkozását teszi szükségessé, az első helyszínre érkező egység kötelessége:

- meg kell állnia

- a „Nyomkövető”-n meg kell nyomnia a zöld gombot

- Elsősegélyben részesíti a sérülteket és információt szerez a hogylétükről

- a Nyomkövető (kék gomb) segítségével felhívja telefonon a Rallye HQ-t, és tájékoztatja a helyzetről

- meg kell várja a mentőket, vagy egy másik egységet

- meg kell nyomja a Nyomkövető zöld gombját, amikor tovább indul a helyszínről

5 - Amennyiben a szakasz végén a versenyző kéri, a Nyomkövető két jelzése (zöld gomb) között eltelt időt az érintett szelektív szakasz idejéből, még aznap le kell vonni. Ez a szabály kizárólag a baleset helyszínén megállt első két egységre vonatkozik és csak akkor ha a két jelzés között legalább 3 perc eltelt.

6 – A járművek közötti riasztórendszert úgy kell beszerezni a járműbe, hogy legalább 2 csapattag elérhesse és kezelhesse bekapcsolt biztonsági öv mellett is.

7 – Bármely csapat aki nem működik együtt a 28.2-es előírásokkal az jelentve lesz a Felügyelő testületnek, akik büntetéssel sújthatják a Kódex alapján.

A „Nyomkövetőnek”-nek az FIA követelményeinek meg kell felelnie.

A „Járművek közti riasztórendszernek” az FIA követelményeinek meg kell felelnie.

## **28.3 Rádiórendszer / Múholdas telefon / Mobil telefon**

a) Minden VHF, HF, CB adóvevő vagy bármely más elektronikus adatátviteli forma amely nem Mobil telefon és/vagy Múholdas telefon tiltva van a járművek fedélzetéről a verseny folyamán.

b) Biztonsági okokból Műholdas telefon és/vagy Mobil telefon engedélyezve van a járművek fedélzetén (kivéve PDA és olyan Mobil telefonok melyek GPS funkcióval vagy térképpel rendelkeznek)

c) Az adminisztratív átvételkor a telefonszámokat át kell adni a rendezőknek.

Az alábbi d) pontban foglaltak kivételével telefon nem lehet bekapcsolat állapotban a szelektív szakaszok alatt. Helyszínen ellenőrzik.

d) A telefont csak szükség esetén lehet használni, a járművön kívül, ha a jármű áll.

f) A szabály be nem tartása kizárásig terjedő büntetéssel jár.

g) A rendező által kibocsátottakon kívülkívül nem lehet előre rögzített és/vagy bekábelezett GPS vagy Iritrack berendezés.

h) SMS, MMS, Adatátvitel és az ezt lehetővé tevő berendezések tiltottak (Adat kábel, Blue Tooth, Wifi, stb..)

i) Csak a telefon üzemmód van engedélyezve. Ennek megsértése a versenyből való kizárást vonja maga után. A verseny alatt ellenőrzik.

j) Szabályok megsértése büntetést von maga után, amely kizárásig terjedhet.

## 29. ÚTVONAL ELŐKÉSZÍTÉS ÉS PÁLYAELLENŐRZÉS

**29.1** A rendező felderítőinek feladata annak igazolása, hogy a verseny útvonala minden jármű számára járható (autók, kamionok)

**OTRB:** *Az előfutó köteles a versenyigazgató felé jelezni az itinerben tapasztalható esetleges hibákat, illetőleg a pálya nyomvonalán észlelt, a verseny teljesíthetőségét, befolyásoló tényezőket, továbbá az állomásokkal kapcsolatos problémákat.*

a) A felderítő csapatban olyan személyeknek kell lenni, akik az FIA Terep-rallye Világkupa útvonalai kapcsán jelentős tapasztalattal rendelkeznek. E szakértők neveit az FIA felé továbbítani kell.

b) A felderítő járműveket a „A Felderítés és Útvonal-nyitás Irányelvei”-ben meghatározott felszereléssel kell ellátni.

## 29.2 AZ ÚTVONAL MEGNYITÁSA

a) Az útvonalat az FIA felvezető autója nyitja meg, az (FIA által delegált) helyettes versenyigazgató felügyelete és irányítása mellett, valamint a hivatalos útvonalat tervező személy segítségével. Az FIA felvezető autója vezetőjének, mint korábbi versenyző, jelentős tapasztalatokkal kell rendelkeznie a terep-rallye versenyekről.

b) Az FIA felvezető autónak meg kell felelnie az „Irányelvek az FIA Terep-rallye felvezető autójára vonatkozólag” című dokumentumnak.

**OTRB:** *A versenyeken az elsőnek rajtoló versenyjármű előtt legalább egy előfutó gépkocsit kell indítani. Az előfutó gépkocsinak a napi szakasz rajtjánál az első versenyjármű előtt legalább egy órával kell elindulnia és a teljes útvonalon végig kell mennie, menetlevelét valamennyi ellenőrző állomáson igazoltatnia kell.*

*Az előfutó gépkocsikat a versenyzésben vagy rendezésben jártas, tapasztalt vezetőknek kell vezetni, és ezek személyzetét a TRSB vezetőjének jóvá kell hagyni. Az előfutó autókat el kell látni a verseny hivatalos jelzéseivel és dokumentumaival, valamint olyan hírközlő berendezéssel, amellyel, a versenyigazgatóval a folyamatos kapcsolattartás biztosítható.*

## 30. SZERVIZ ÉS ÜZEMANYAGTÖLTÉS

### 30.1 SZERVIZ A TEREP-RALLYE VERSENYEKEN

a) A szelektív szakaszokat leszámítva, az egész eseményen csak ott megengedett a szervizelés a szerviz személyzet számára, ahol a kiszolgáló járművek közös útvonalon haladhatnak a versenyzőkkel.

b) A szervizéseknek kötelező pontosan tartani magukat az útvonalhoz a közúti szakaszokon és a szerviznél, úgy ahogy az a szervezőtől kapott itinerben szerepel.

c) Szelektív szakaszon a szervizelésre engedélyezett szakaszt:

- sebességellenőrző zónának kell tekinteni, amelyet PC előzhet meg;

- jól meg kell különböztetni, egyfelől a helyszínen, megfelelő jelzésekkel, másrészt a versenyzői és szerviz útinerekben, hogy a résztvevők kellőképpen tájékozódhassanak. Legalább egy ténybírónak jelen kell az ilyen helyen lenni, hogy az ellenőrizze a történeteket.

d) Bármiféle légi segítségnyújtás tilos.

e) A szerviz zónákat fel kell tüntetni a Rallye Útmutatóban, amelyet legalább 30 nappal az adminisztratív ellenőrzések előtt hozzáférhetővé kell tenni, és amelyből kiderül az esemény pontos útemterve, valamint, hogy maximum milyen távolságokra vannak egymástól az egyes szerviz zónák a versenyzők, és a kiszolgáló járművek számára. A versenykiírás alapján szerviz zóna a szelektív szakasz(ko)n is felállítható.

**OTRB:** *Szerviz zónák: a rendezőknek meg kell adniuk a versenykiírásban a különböző szerviz zónák közötti kilométer-távolságot. Az útinemben meghatározott szerviz zónák területére csak azon szervizautók hajthatnak be, amelyek a rendező által az adott rendezvényre érvényes szerviztáblával rendelkeznek.*

f) Szelektív szakaszon a szervizelés egy, vagy több szerviz kategóriájú járművel, és a különféle időellenőrző állomások bezárása után megengedett. A beavatkozások módját a versenykiírásban fel kell tüntetni.

A szerviz járművek csak a verseny haladási iránya szerint haladhatnak.

**OTRB:** *A szerviztábla nem jogosítja fel a járművet arra, hogy zárt pályaszakaszokra vagy olyan területekre behajtsa, vagy ott tartózkodjon, ahol a parc ferme szabályai érvényesek.*

*Ezen szabályok megszegése pénzbírságot von maga után, súlyosabb esetben a versenyzőket a Felügyelő Testület kizárhatja a versenyből.*

g) Zárt vagy/és magánterületen való szervizelés tiltott.

- szabálysértés először: 3 óra időbüntetés;

- szabálysértés másodsor: kizárás;

Ha egy versenyjárművet sátorban szerelnek akkor értesíteni kell a Versenyigazgatót és a Technikai Ellenőröknek szabad bejárást kell biztosítani.

h) Bármely személy (beleértve a versenyzőket) vezetheti a versenyjárművet a táboron kívül, de csak technikai tesztelés céljából, ilyenkor még csak részletében sem érinthetik a szelektív szakaszok útvonalát. A teszt alatt a GPS-nek és a Nyomkövetőnek bekapcsolt állapotban kell lenni.

### 30.2 Szerelés a Baja versenyeken

A rendezőnek meg kell határozni a két időellenőrző állomás közötti szerviz időt. A szerviz parkban a megengedett legnagyobb sebesség 30 km/h. A nézők biztonsága érdekében a rendezőknek külön utat kell biztosítaniuk a nézők és a járművek számára.

Szerelni csak a rendezők által biztosított szervizparkban engedélyezett.

**OTRB:** *A versenyzőket segítő személyzet (és gépkocsijaik is) kötelesek alávetni magukat a rendezvény szabályainak és a tisztségviselők, sportbírók utasításainak.*

*A nevezők a verseny teljes időtartama alatt felelősek ezen személyzetük cselekedeteiért. A nevezők kötelesek gondoskodni arról, hogy a szerviztevékenységet végző személyzetük, munkavégzésük során fokozott figyelmet fordítsanak a környezet-védelemre.*

*A környezetszennyezést, vagy károsítást okozókat, bizonyítás után a Felügyelő Testület 20.000.- Ft-ig terjedő pénzbüntetéssel sújthatja, valamint kötelezheti az okozott kár helyreállítási költségeinek megtérítésére.*

### 30.3 JELZÉSADÁS (A CSAPAT RÉSZÉRŐL AZ EGYSÉGEK FELÉ NYÚJTOTT LÁTHATÓ INFORMÁCIÓ)

A jelzésadás engedélyezett a szerviz zónában, kivéve az ellenőrző zónákat. És engedélyezett, ahol a verseny és a szerviz csapatok útja közös, vagy keresztező; valamint a közforgalmú utakon.

### 30.4 TANKOLÁS A TEREP-RALLYE ÉS BAJA ESEMÉNYEKEN

a) Tankolás kizárólag bivouac-ban, vagy szelektív szakasz végén a rendező által meghatározott helyszínen engedélyezett. Egy szakaszon belül a még versenyben lévő versenyzők egymás között tankolhatnak.

b) Tankolás közben a járműnek a kerekein kell állnia.



c) Szerviz zónában engedélyezett tankolás esetén a minimális neutralizációs idő 15 perc. A rendezőknek az összes járművet meg kell állítaniuk.

Az erre vonatkozó szabályok a következők:

- 1) A tankolást ketten végezhetik. Legalább egy ember kell, aki a tűzbiztonságért felel. A tankolást végző szerelők számára **erősen ajánlott** az FIA 8856-2000 homologizált tűzálló ruházat viselése.
- 2) Elektromos üzemeltetésű tankoló berendezésnek „szikrabiztosnak” kell lennie és a járművet, valamint a töltőberendezést is kötelező „földelni”
- 3) Az üzemanyag-töltési zónában tilos minden olyan tevékenység, amely nem kapcsolódik közvetlenül a töltéshez.
- 4) Egy berendezés üzembe helyezése nem tekinthető a tankolás folyamatához tartozónak.
- 5) Minden üzemanyag-töltési zónában 30km/h-ás sebességkorlátozás van érvényben.
- 6) A tankolás a versenyző egyedüli felelőssége.
- 7) A jármű motorját a tankolás teljes idejére le kell állítani.
- 8) A tankolás ideje alatt a versenyzők nem tartózkodhatnak a járműben.
- 9) A rendezőknek fel kell állítani egy tűzvédelmi szolgálatot, az üzemanyag mennyiségének, és a versenyzők számának megfelelő felszereltséggel. A szolgálatnak felszerelve, készenlétben kell állnia a tankolások során.
- 10) Ha egy jármű lerobbán, akkor a zónából büntetés nélkül ki lehet tolni. A zóna elhagyása után közvetlenül póttakkumulátort is lehet használni a motor elindításához.

### **30.5 ÜZEMANYAG**

a) Amennyiben az esemény által érintett ország(ok)ban kapható üzemanyag nem kellően jó minőségű, akkor az FIA által meghatározott minőségű üzemanyag használata engedélyezett.

b) Benzin üzemű járművek esetén, a repülésben használatos benzin (AVGAS) is használható akkor, ha az esemény egy, vagy több Európán kívüli országban zajlik, olyan területeken, ahol az üzemanyag tankolás nehézségekbe ütközik.

c) A versenykiírásnak az erre vonatkozó szabályokat tartalmaznia kell

## **31. MOTORCSERE**

T1 osztályban 1 pót-motorblokk engedélyezett versenyenként és nevezőnként (egység).

Motorcsere esetén az érintett autó 6 órás büntetést kap.

## **32. BIZTOSÍTÁS Csak: FIA**

**32.1** A nevezési díj magában foglalja a biztosítás díját, amely a harmadik félnek okozott kárért való teljes polgári jogi felelősséget, valamint egy európai kórházban való orvosi kezelést ölel fel.

Amennyiben abban az országban, vagy azokban az országokban, ahol az esemény áthalad, a fentiekhez képest a hatályos jogszabályok alapján speciális biztosítás kötése kötelező, azt részletezni kell, és összegét a nevezési díjba bele kell foglalni.

A biztosítás terjedelmét a versenykiírásban kell megállapítani.

A versenykiírásnak a biztosító társaság, vagy társaságok nevét, címét, elérhetőségeit, valamint a kötelező egészségügyi biztosítás adatait, kontakt-számait is tartalmaznia kell.

A biztosítási eljárásról kérésre tájékoztatni kell a versenyzőket (legalább angolul).

**32.2** A biztosítás kedvezményezettjei:

- nevezők és személyzetük
- a szervezet tagjai, szolgáltatói és azok személyzete
- az esemény hivatalos személyzete

**32.3** A kedvezményezettek a terep-rallye verseny tekintetében, az esemény teljes ideje alatt biztosítottak tekintendők. Azok a versenyzők, akik a versenyt feladták, vagy akiket a versenytől kizártak, továbbra is biztosítottak minősülnek, feltéve, hogy arról a helyről, ahol a versenyt feladták, vagy ahol kizárták őket, a lehető legrövidebb úton eljutnak a célállomásra, vagy a legközelebbi rakodó kikötőbe.

**32.4** A biztosítás legkésőbb az adminisztratív ellenőrzés és technikai átvétel idején lép életbe, és a következő időpontok közül a későbbi időpontban szűnik meg:

- az óvárra és fellebbezésre nyitva álló határidővel, vagy a Felügyelő Testület részéről történő bármiféle meghallgatás végeztével;
- az adminisztratív ellenőrzés és a verseny utáni vizsgálat végeztével;
- a díjátadás végeztével.

**32.5** A kedvezményezett elszállítása és/vagy haza szállítása

Amennyiben a kedvezményezett egészségi állapota olyan, hogy a verseny orvos-csoport engedélyezi elszállítását, hazaszállítását, akkor erről a rendezőnek kell gondoskodnia.

A szállítás megfelelő járművel történik (könnyű egészségügyi kocsi, mentő, menetrend szerinti repülőjárat, mentőrepülő stb.), és ha szükséges orvosi felügyelet mellett.

A közlekedési eszköz megválasztásánál kizárólag a beteg egészségi állapota, és a megfelelő egészségügyi szabályok betartása játszhat szerepet.

**32.6** Felmerült költségek (ideértve a kórházi költségeket is)

Amikor - a rallye orvos-csoport előzetes egyetértésével- az egészségügyi költségek felmerülnek, a rendező ügyel kifizetésükre, az orvos által előírt ellátás költségeire, és az orvos csoport által előírt kórházi kezelés költségeire, amelynek összegéről az esemény szabályzatának is rendelkeznie kell.

Az Európába történt hazaszállítást követően felmerült orvosi, egészségügyi, kórházi költségek teljes egészében a kedvezményezettet terhelik.

A biztosított, és a nem biztosított szolgáltatások listáját a résztvevők az adminisztratív ellenőrzésen kapják meg.

**32.7** Polgárjogi felelősség

A rendezők egy biztosító társaság kifejezetten autósport eseményekre vonatkozó felelősségbiztosítási szabályait veszik át, a vonatkozó jogszabályokkal összhangban.

A nevezési díjak tartalmazzák a biztosítás díját, amely a harmadik félnek okozott kárért való felelősséget fedi le, meghatározott összeghatárig, amelyet a versenykiírás tartalmaz.

Ily módon, a verseny során bekövetkező baleset, tűz, vagy robbanás esetén, az említett szerződés biztosítja a felelősség révén keletkező pénzügyi kötelezettségek teljesítését, az alábbi személyek vonatkozásában:

- a versenyző által harmadik személyeknek (nem versenyzőknek), közalkalmazottaknak, vagy más, a nézők felügyeletét végző szervezetnek okozott fizikai sérülés, vagy anyagi kár.
- A versenyzők egymásnak okozott fizikai sérülése, vagy ruhában keletkező kár. Fontos tisztázni, hogy ez a biztosítás az anyagi kár vonatkozásában nem éli.
- A versenyző, valamint a navigátor versenyző és az utasok viszonyában, az esemény során bekövetkező esetek.

**32.8** A biztosítási szerződés semmiképp nem fedi a járművek, alkatrészek, vagy más javak ellopásából eredő kárt. Ezért, amennyiben a rendezvény során, a verseny által érintett valamely országban lopás történik, azért a rendező nem tehető felelőssé.

**32.9** Ezek a szabályok csak a verseny hivatalos, a rendezők által megjelölt útvonalon érvényesek. A versenyt feladó, vagy a versenyből kizárt járművek csak akkor minősülnek továbbra is biztosítottnak, ha a lehető legrövidebb úton eljutnak a végső ellenőrző pontra, vagy a legközelebbi kikötőbe.

**32.10** Baleset esetén a nevező, vagy képviselője köteles 24 órán belül, írásban jelezni az esetet a verseny igazgatójának, az versenyzői összekötőnek, vagy közvetlenül a rendezőnek. Ebben a jelentésben a baleset körülményeire és a szemtanúk elérhetőségeire is ki kell térni.

**32.11** Egyéni balesetbiztosítás

A nevezőknek tájékoztatást kell kérni ASN-jüktől arról, hogy versenyzői licenc-ük milyen biztosítást tartalmaz. Ajánlott ezen felül további biztosítás kötése is saját választásuk alapján.

**OTRB** A nevezési díj nem tartalmazza a **Kötelező Felelősségbiztosítás kiegészítést, amely a harmadik félnek okozott kár fedezetétül szolgál. Az adminisztratív átvételen verseny felelősségbiztosítás kiegészítést is be kell fizetni.**

A versenyeken csak a magyarországi hatályos jogszabályoknak megfelelő kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással, és az azt kiegészítő verseny felelősségbiztosítással rendelkező gépkocsi vehet részt.

A verseny felelősségbiztosítás a rendezvény rajtjától a céljáig, illetve azon gépjárműveknél, amelyek a versenyt feladták, vagy kizárták őket, a feladás illetve a kizárás időpontjáig érvényes.

A biztosító azonban nem téríti meg azt a kárt, mely a verseny során a versenyjárműben, az abban elhelyezett vagyontárgyakban, továbbá a zárt versenypályán vagy a forgalom elől elzárt útszakaszon tartott versenyen ugyanabban az időben résztvevő versenyzőtárs, társversenyző vagy utas személyében, vagyontárgyában keletkezett kár, valamint azt a kárt, ami a közöttük burkolatában a gépjármű balesete nélkül következett be.

A szerviz gépkocsik nem tartoznak a verseny hivatalos résztvevői közé, még akkor sem, ha a rendező által kiadott szerviztáblát viselik.

Részükre a kötelező verseny felelősségbiztosítás nem érvényes, a felelősség kizárólag a gépkocsi üzemeltetőjét és vezetőjét terheli.

### **OTRB BIZTOSÍTÁS FELADÁSA**

A verseny felelősségbiztosítás díját a verseny rendezője lehetőség szerint a gépátvételt követően, de legkésőbb a versenyt követő első munkanapon 12 óráig köteles a OTP – GARANCIA BIZTOSÍTÓ Rt. részére befizetni. A biztosítással kapcsolatos teendőket (záradékolás, csekkfeladás stb.) az MNASZ szerződésének megfelelően kell végezni, amelyről az MNASZ Titkársága nyújt felvilágosítást.

## **33. MENETLEVÉL**

**33.1** A szakasz elején minden egység kap egy menetlevelet, amelyen egyesével szerepel minden szelektív, és közúti etap teljesítésére előirányzott, illetve a teljesítésére szolgáló maximálisan megengedett idő. A menetlevelet minden napi szakasz végén le kell adni, - ha egy nap több szelektív szakasz van akkor a szakaszok közti időellenőrzőn is le kell cserélni -, és minden újabb napi szakasz elején újat kell adni. Minden egység maga felelős a menetleveléért. **OTRB:** Csak az előre meghatározott állomáson(okon) kell menetlevelet cserélni nap közben.

**33.2** A menetlevélben eszközölt bármiféle módosítás, vagy javítás kizárást von maga után, kivéve, ha az adott javítást vagy módosítást egy sportbíró, írásban igazolja.

**33.3** Az egység maga felel azért, hogy a különböző ellenőrzési pontokon bemutassa a menetlevelét, és, hogy a bejegyzések hitelesek legyenek. Kizárólag az sportbírók jegyezhetik be az időt a menetlevélbe, és csak kézírással, vagy nyomtatással.

**33.4** Az egységek kötelesek minden, a menetlevélen szereplő ponton, a megfelelő sorrendben ellenőriztetni magukat. E szabály be nem tartása büntetést, adott esetben akár kizárást is maga után vonhat. A pecsét hiánya, illetve a mentlevél, valamely ellenőrző ponton való be nem mutatása büntetést von maga után, ami adott esetben akár kizárás lehet.

**33.5** A menetlevél elvesztése 5 perces büntetést von maga után.

**33.6** Ha egy versenyző, aki nem fejezett be egy adott szakaszt, és folytatni szeretné a következő napi szakaszt, le kell adnia a menetlevelét, a bivouac-ba érkezéskor a tisztségviselőknek.

A jelen szabályzatban és a versenykiírásban lefektetett büntetések felül, a versenyző további 5 órás büntetést kap. Az ilyen esetben megengedett szervizelés szabályait a versenykiírásnak kell tartalmaznia. **(OTRB-ben ez a további büntetés nincs)**

## **34. ELLENŐRZŐ ZÓNÁK**

**34.1** Minden ellenőrző zóna kezdetét két sárga háttérű figyelmeztető táblával kell jelölni. Körülbelül 100 méter távolságra, az ellenőrző állomás helyét két, piros háttérű táblával kell feltüntetni. Az ellenőrző zóna végét, hozzávetőlegesen 100 méter után két bézs háttérű, 3

keresztirányú fekete csíkkal ellátott táblával kell jelölni. Ha egy versenyző belépett az ellenőrző zónába, akkor a szervező nem helyezheti át a zónát.

**34.2** Az időellenőrző zónát úgy kell kialakítani, hogy a versenyzők jól láthassák az időmérő órát úgy, hogy nem lépnek be a zónába.

#### **ELLENŐRZŐ ZÓNA KETTŐS JELZÉSE**

A zóna maximum 15 méter széles lehet és egyetlen tengely mentén kell elhelyezni, kivéve az áthaladás ellenőrző zónákat. A zónába behajtást, és a zónából kihajtást kötelezően kettős hivatalos jelöléssel kell jelölni.

#### **OTRB VERSENYEIN AZ ÁLLOMÁSOK KETTŐS JELÖLÉSE NEM KÖTELEZŐ**

**34.3** Szigorúan tilos az ellenőrző zónába történő behajtás, vagy onnan történő távozás a verseny itinerében feltüntetett iránytól eltérő irányból, valamint az ellenőrző zónába történő ismételt behajtás, miután a zónába történő bejelentkezés már megtörtént:

- szabálysértés először: 10 perc időbüntetés;
- szabálysértés ismétlése először: 1 óra időbüntetés;
- szabálysértés ismétlése másodszer: kizárás vagy meghatározott büntetés, ha létezik ilyen.

**34.4** Terep-rallye verseny esetén a hivatalos idő a versenykiírásban meghatározott GPS-idő. Baja versenyek esetén a versenykiírás eltérően is rendelkezhet.

A bejelentkezési idő betartása az egység egyedüli felelőssége. Egyeztetni lehet a hivatalos órával az ellenőrző asztalon.

**34.5** Az ellenőrző pontoknak az első egység várható megérkezése előtt 1 órával kell készenlétbe állniuk. Az ellenőrző állomásoknak 1 órával az első versenyzőpáros érkezési idejét megelőzően működésre készen kell állni. Hacsak a versenyigazgató másképp nem dönt, az ellenőrző állomások 1 órával az utolsó versenyzőpáros megcélzott idejét (hozzáadva a kizárási időt) követően fejezik be működésüket. Amikor a versenykiírás meghatározott büntetés alkalmazását írja elő, az időmérő állomások a szelektív szakaszok rajtjánál és céljánál működésüket az utolsó versenyző számára maximálisan engedélyezett idő figyelembevételével fejezik be.

**34.6** Büntetés terhe mellett, mely kizárásig terjedhet, a versenyzőknek az ellenőrző állomásért felelős sportbíró utasításait kötelesek követni, akinek a munkáját egy második sportbíró segíti (minden lehetséges esetet a Felügyelő Testület vizsgál meg az ellenőrző állomásért felelős bíró írásos jelentése alapján).

**34.7** A járműveknek saját erőből kell haladniuk, járó motor mellett. Kizárólag az önidítőt által előidézett haladás nem megengedett.

Amennyiben a jármű nem képes elindulni, egy, a versenyben lévő versenyzőtárs segítségével a jármű vontatható, tolható.

A fentiek, az ellenőrző zónákban a következő büntetéseket vonják maguk után:

- a) Szakasz, vagy szelektív szakasz rajtjánál: a rajt visszautasítása
- b) Áthaladási ellenőrző pontnál: 5 perc büntetés
- c) Időellenőrzési zónában: Terep-rallye verseny esetén 15 perc, Maraton esetén 30 perc büntetés ( kivéve a 27.1d cikkely esetét).

Ellenőrző zónákban, ha a szabályszegést már rögzítették, a jármű elvihető külső segítséggel is.

## **35. IDŐMÉRŐ ELLENŐRZÉSEK**

**35.1** Az időmérő állomásokon, a sportbírók a bejelentkezési időt felvezetik a menetlevélre, mely pontosan ahhoz a pillanathoz igazodik, amikor a versenyzőpáros egyik tagja átnyújtja a menetlevelet a sportbíróknak. Az időeredmény bejegyzése csak akkor történik meg, ha a versenyzőpáros mindkét tagja valamint a versenyautó az ellenőrző tábla közvetlen közelségében tartózkodik.

**35.2** A bejelentkezési eljárás abban a pillanatban kezdődik, amikor a gépjármű áthalad az időmérő zóna bejárati táblájának vonalán.

**35.3** A versenyzőknek tilos a megállás, valamint a természetellenesen lassú haladás a zóna bejárati táblája és az ellenőrző állomás között. Az egység csak a jelentkezési eljárás teljes lefolytatásához szükséges időtartamig tartózkodhat a zóna területén.

**35.4** Az egység nem kap büntetést korai érkezésért, amennyiben a gépjármű az ellenőrző zónába az előírt bejelentkezési idő előtti percben lép be.

**35.5** Közúti etapok esetén az előírt bejelentkezési idő az az idő, melyet úgy kapunk meg, hogy az etap teljesítésére engedélyezett időt hozzáadjuk a szakasz rajtidejéhez. Az időket órában és percekben kell kifejezni és mindig 00.01-től 24.00-ig kell jelölni.

**35.6** Közúti etapok esetében, az egység nem kap büntetést későn érkezésért, amennyiben a menetlevelet a sportbírónak az előírt bejelentkezési idő percében adja át. Ha például egy egység számított bejelentkezési ideje 18:58, úgy a 18:58:00 és 18:58:59 közötti bejelentkezést megfelelő időben történnnek kell tekinteni.

**35.7** A közúti etapok végén található időellenőrző állomásokon a sportbírók egyrésről a menetlevélre rávezetik az érkezési időt, másrésről a következő szelektív szakasz várható rajtidejét. Az érkezési és a rajtidő között 5 perc különbségnek kell lennie abból a célból, hogy a versenyzők a rajtra fel tudjanak készülni.

**a)** Az időellenőrzőn történt jelentkezés után az egységnek haladéktalanul a szelektív szakasz rajtjához kell hajtaniuk. A rajtnál menetlevelükre rávezetik a várható rajtidejüket, majd megadják a rajtjelet a versenyzőknek.

**b)** Amennyiben valamilyen különleges esemény miatt a két bejegyzés között eltérés van, a tényleges rajtidőt kell figyelembe venni, hacsak a Felügyelő Testület másképp nem dönt.

**35.8** Az előírt bejelentkezési idő és a tényleges bejelentkezési idő közötti eltérés büntetést von maga után, mégpedig egy perc büntetés minden perc, vagy megkezdett perc késésért, és 2 perc büntetést minden perc, vagy megkezdett perc idő előtti érkezésért.

**35.9** A szelektív szakaszokon a célba érkezési időt másodpercnyi pontossággal mérik, kivéve a Szuper Speciál szakaszokat, ahol a tized másodperces pontossággal mérnek, a holtversenyek eldöntése végett. Ha már megállapították a sorrendet, és az alapján, a soron következő szelektív szakasz rajtsorrendjét, akkor a másodpercek tizedrészei törölődnek, és az így lekerekített másodperces érték lesz mérvadó a későbbiekben.

**35.10** A napi szakaszok végén és a szakasz cél park-fermébe történő beálláskor az időmérő állomásokon, a versenyzők büntetés nélkül bejelentkezhetnek korábban. Ezt az előírást az itinerben, időtervben, menetlevélben és minden olyan dokumentumban fel kell tüntetni, amely az állomásokon történő bejelentkezésekkel összefügg.

**35.11** Amennyiben egy versenyző a fent említett bejelentkezési eljárást nem megfelelően hajtja végre (különösen, ha az ellenőrző zónába az előírt időnél több mint egy perccel korábban jelentkezik be), azt az állomás vezető bírója az adott helyen feljegyzi, és írásban jelenti a versenyigazgatónak.

**35.12** A kizárási időt, illetve a versenykiírásban meghatározott egy vagy több maximális időt a Felügyelő Testület bármikor módosíthatja, a versenyigazgató javaslata alapján. Azokat az egységeket, akiket e döntés érint, a lehető leggyorsabban értesíteni kell. A versenyből történő kizárást vagy a meghatározott időbüntetés kiszabását a megengedett maximális késés túllépése esetén kihirdetni csak a szakasz végén lehetséges.

Ha egy időmérő állomást egy szelektív szakasz rajtállomása követ, e két posztot egy ellenőrző területen kell elhelyezni, ahol az alábbi jelzéseket kell használni:

**a)** 2 sárga előjelző tábla órával (zóna kezdete);

**b)** 2 piros tábla órával (időmérő állomás), kb. 100 méter után;

**c)** 2 piros tábla zászlóval (szelektív szakasz rajtja), 50-200 méter távolságra;

**d)** Végezetül, 2 „ellenőrzés vége” tábla (3 átlós fekete csik bézs háttérrel) további 100 méter után.

**e)** Amennyiben egy szelektív szakasz rajtja egybeesik egy napi szakasz rajtjával, a szelektív szakasz rajtideje lesz a szakasz rajtideje is.

**f)** A szelektív szakasz végén, a stop pontot ki kell egészíteni időellenőrző állomással.

## 36. ÁTHALADÁS ELLENŐRZŐ PONTOK

**36.1** Annak érdekében, hogy ellenőrizni lehessen, hogy az egységek betartják az itinerben rögzített útvonalat, áthaladás ellenőrző pontokat kell fölállítani az itinerben megjelölt és számozott helyeken.

Az ellenőrző zónát az alábbiak szerint kell jelölni:

a) 2 sárga előjelző tábla bélyeggel (zóna kezdete).

b) hozzátétőlegesen 100 méterrel ezt követően, 2 piros tábla pecséttel (Áthaladás ellenőrző állomás).

c) Végezetül, további 100 méter után, 2 bézs színű tábla 3 keresztirányú fekete csíkkal.

Az áthaladás ellenőrző pontokat zászlók segítségével jelezni kell, és úgy kell elhelyezni lehetőleg sík területen, hogy azok az egységek számára jól láthatóak legyenek.

Az áthaladási időt másodpercnyi pontossággal kell az állomáson hivatalban lévő személynek feljegyeznie a jegyzőkönyvön.

**36.2** Az áthaladás ellenőrző pontok bezárási ideje

Az áthaladás ellenőrző pontok bezárási idejét az alábbiak figyelembevételével kell meghatározni:

- az adott szakasz rajtjától megtett távolság,

- az adott (szelektív, vagy időmérő) szakasz átlag ideje hozzáadva maximális engedélyezett időt,

- az utolsó versenyző ideális ideje hozzáadva 60 percet.

Ennek az időnek szerepelnie kell vagy a menetlevélben, vagy az itinerben/időtervben, vagy azt bulletin formájában kell nyilvánosságra hozni.

**36.3** Büntetések

A Versenykiírásban, vagy az adminisztratív ellenőrzéseken kiosztott itinerben/időtervben meg kell határozni a büntetések mértékét az áthaladás ellenőrző pontok figyelmen kívül hagyására vonatkozóan, amely büntetések akár a kizárásig terjedhetnek. **OTRB: 26. 5.**

## 37. SZELEKTÍV SZAKASZOK

**37.1** A szelektív szakaszok során, az egység minden tagja köteles kizárás terhe mellett megfelelni az FIA L Függelék 3. Fejezetében leírtaknak.

A tisztségviselők ellenőrzéseket tarthatnak a szelektív szakaszok elején. Az L függelék szabályainak megsértése esetén a rajt megtagadható a szóban forgó csapattól.

**OTRB: Tűzálló alsóruházat, maszk és fejrögzítő szerkezet (HANS) ajánlott.**

**37.2** Tilos a szelektív szakasz menetirányával szemben haladni, mely szabály megszegése büntetést von maga után, amely kizárásig terjedhet.

**37.3** A szelektív szakaszok rajtjánál, amikor a versenyautó a versenyzőkkel a fedélzetén megállt az indító előtt, a sportbíró felvezeti az adott gépjármű aktuális rajtidejét a menetlevélre (óra, perc), és hangosan számol: 30" – 15" – 10" és az utolsó 5 másodpercet egyenként. Amikor az utolsó 5 másodperc eltelt, a rajtjelet meg kell adni, amire a versenyautónak azonnal el kell rajtolnia. Két perc időbüntetés jár annak az egységnek, amelyik nem rajtol el 20 másodpercen belül. Amennyiben egy autó nem tudja saját erőből elhagyni az ellenőrző zónát, a korábbiakban meghatározott büntetéseket kell alkalmazni.

**37.4** A szelektív szakasz rajtját az előre meghatározott időhöz képest csakis „vis maior” esetben késleltetheti a sportbíró.

**37.5** Ha a rajt hibás, különösen ha idő előtti rajtolás történt, legalább 1 perc időbüntetést kell kiszabni a sportbíró jelentése alapján. Ez a büntetés nem zárja ki súlyosabb büntetések kiszabását a felügyelő testület által, különösen akkor, ha szabálysértés ismételt előfordul

**37.6** A Szelektív szakaszok repülő céllal érnek véget, ahol az alábbi jelzéseket kell használni duplázva:

a) 2 sárga kockás tábla (zóna kezdete);

b) mintegy 100 méterrel ezt követően 2 piros kockás tábla (repülő cél);

c) 150-300 méter után 2 piros tábla (óra és STOP)

d) végezetül további 100 méter után 2 bézs színű tábla 3 keresztirányú fekete csikkal.

A sárga figyelmeztető tábla és a STOP tábla között tilos megállni; e szabály megszegése 15 perces büntetést von maga után. Az időmérés a célvonalon történik, az időmérő berendezésnek tudnia kell az eredményt nyomtatott formában megjeleníteni, valamint ezt kézi háttér-méréssel is biztosítani kell.

A célt követő 150-300 méteren az egységnek jelentkezni kell a piros órával és STOP felirattal rendelkező táblával jelölt ellenőrző pontnál. Az sportbíró felvezeti a menetlevélre a megérkezés idejét (óra, perc, másodperc), amely az azt követő közúti etap rajtideje is egyben (óra, perc). Amennyiben több versenyző érkezik meg ugyanabban a percben, az ellenőrző pontért felelős sportbíró a versenyzők idejét érkezési sorrendben, legalább 30 másodperc különbséggel határozza meg. (**OTRB: „legalább 1 perc különbséggel”**)

Amennyiben egy versenyző nem képes az ellenőrző zónát saját erőből elhagyni, a korábban meghatározott büntetéseket kell alkalmazni. Amennyiben a versenyző nem áll meg a STOP pontnál idejének regisztrálása végett, 1 óra büntetést kell kiszabni.

**37.7** Szelektív szakaszok alatt, kivéve, ha a Versenykiírás az ellenkezőjéről nem rendelkezik, tilos bármilyen segítségnyújtás, kivéve ha az egy másik versenyzőpárostól származik és az általuk szállított alkatrészek felhasználásával történik. Ugyanakkor a rendező felállíthat segítségnyújtási zónákat.

**37.8** Szelektív szakaszok esetén a rajtok közötti időintervallum megegyezik a szakaszok esetén leírtakkal, kivéve ami az útvonal büntetést illeti.

**37.9** Ha egy egység nem hajlandó a meghatározott időben és rajtsorrendben elrajtolni, 15 perces büntetést kap és rendelkezésre kell állniuk az állomás vezetője számára, aki megadja majd az új start idejét.

#### **37.10 SZELEKTÍV SZAKASZ FÉLBESZAKÍTÁSA:**

Amikor egy szelektív szakaszt végérvényesen megállítanak mielőtt az utolsó versenyző végighalad rajta, a megállítás okától függetlenül az időeredményeket úgy kell számítani, hogy a megállítás miatt érintett versenyzők idejének a megállítás előtt futott legrosszabb időeredmény tekintendő.

Az eredményeket így módon kell meghatározni, még akkor is, ha csak egy versenyző tudta normál versenykörülmények között teljesíteni a távot.

A Felügyelő Testület feladata eldönteni, hogy alkalmazzák-e ezt a szabályt miután a versenyirányítás értesítette őket a megállítás okairól.

Amennyiben a Felügyelő Testület a legrosszabb időeredményt abnormálisnak találja, választhatnak egyet, amelyet a legmegfelelőbbnek tartanak, és azt kell referencia időnek tekinteni.

Végezetül, az az egység, amely részben vagy egészben felelős a szakasz leállításáért semmilyen módon sem húzhat hasznát e döntésnek köszönhetően. Ezen egység az általa elért időt kapja, amennyiben az több, mint a referencia idő.

Kivételes esetekben, biztonsági megfontolásokból, a versenyigazgató megállíthatja a szelektív szakaszt egy azt megelőző áthaladási ellenőrző pontnál, és a versenyzők miután a veszélyes területet elhagyták, folytathatják a szakaszt. Az időeredményeket a szelektív szakasz két felében elért idők összeadásával kell meghatározni.

**OTRB** Szelektív szakaszokon a tompított fényszóró használata kötelező. Amennyiben a tompított fényszóró nem világít:

a) első szabálysértés: figyelmeztetés,

b) második szabálysértés: pénzbüntetés.

## **38. ÁTCSOPORTOSÍTÓ ÁLLOMÁSOK**

























**38.1** A gyűjtő állomások célja az egységek közötti időintervallumok csökkentése, melyek késések, kiállítások eredményeként alakulhatnak ki. A parc fermé szabályai irányadóak.

**38.2** Az átcsoportosító állomásokra történő megérkezéskor, az egységek átadják a sportbíróknak a menetlevelüket. Ekkor információt kapnak a rajtidejükre vonatkozóan. Ezt követően azonnal és közvetlenül a parc fermébe kell hajtaniuk. A rajtsorrend megegyezik a versenyzők érkezési sorrendjével.

**38.3** Biztonsági okokból kifolyólag, a versenyigazgató javaslata alapján a Felügyelő Testület dönthet úgy, hogy megállítják a napi szakaszt a meghatározott cél előtt. Ekkor egy időellenőrző állomást kell felállítani a „szakasz vége” ellenőrző állomásként (szelektív szakasz esetén, az időellenőrző állomást ki kell egészíteni a „szelektív szakasz vége” ellenőrző állomással). Az eddig megállapított idők szolgálnak majd szakasz eredmény kiszámításához. A versenyigazgató döntése alapján a megállított szakaszt lehet, vagy nem lehet folytatni, lehet neutralizálni, konvojban megtenni, a parc fermé szabályok érvénybe léptetésével vagy a nélkül.



### 39. ELLENŐRZŐ ÁLLOMÁSOK JELZÉSEI

	Állomás kezdete 2 sárga alapú tábla	Ellenőrzés helye 2 piros alapú tábla	Állomás vége 2 bézs alapú tábla
<b>ÁTHALADÁS ELLENŐRZŐ</b>		100 m  Kötelező megállás	100 m 
<b>IDŐELLENŐRZŐ</b>		100 m  Kötelező megállás	100 m 
<b>IDŐELLENŐRZŐ SZELEKTÍV SZAKASZ RAJTJÁVAL EGYÜTT</b>		100 m  Kötelező megállás	50 to 200 m  Kötelező megállás
<b>NAPI SZAKASZ RAJTJA, EGYBEN SZELEKTÍV SZAKASZ RAJTJA</b>		100 m  Kötelező megállás 	100 m 
<b>SZELEKTÍV SZAKASZ VÉGE</b>		100 m 	150 to 300 m   Kötelező megállás
<b>SZELEKTÍV SZAKASZ VÉGE, EGYBEN NAPI SZAKASZ VÉGE</b>		100 m  Csak Szelektív Szakasz	150 to 300 m  Kötelező megállás  
<b>SZERVIZ ZÓNA</b>	 Zóna kezdete		 Zóna vége

## 40. PARC-FERMÉ

Az alábbi szabályok irányadóak:

a) Tilos mindennemű javítás, üzemanyagtöltés a verseny rajtja előtti parc fermé-ben terepallye-ken, vagy a napi szakasz előtti parc fermé(k)-ben Baja versenyeken.

b) Az autó beindítása tolással, vontatással, másik, még versenyben lévő versenyző segítségével a parc fermén belül 1 perc időbüntetést von maga után.

c) Az autók a parc fermé-ben vannak, attól a pillanattól kezdve, hogy belépnek egy rajt terület, átcsoportosító állomás, szakasz vége parc fermé-be, egészen addig, amíg el nem hagyják azt.

d) Az autók a parc fermé-ben vannak, attól a pillanattól kezdve, hogy az ellenőrző zónába lépnek. Amennyiben egy jármű nem képes beindulni a Stop ponttól a kijáratig, akkor külső segítséggel kitolható, vagy kivontatható a zónából büntetés nélkül, a vezető sportbíró felügyelete mellett.

e) Az autókra a parc-fermé szabályok vonatkoznak, attól a pillanattól kezdve, hogy a verseny utolsó szelektív szakaszának végét elérték (legalább addig, amíg lejár az óvási határidő).

f) A cél-bivouac időellenőrző pontját kivéve, a parc fermé bármely szabályának megszegése a legalább 10 órás büntetéstől a kizárásig terjedhet.

g) Ha egy szakasz rajtjánál vagy egy állomás elhagyásánál az esemény technikai ellenőrei úgy ítélik meg, hogy egy autó olyan állapotban van, amely nem felel meg normál használatra vonatkozó szabályoknak, azonnal értesítik a versenyigazgatót, aki kérheti az autó megjavítását. Ebben az esetben a javításra eltöltött minden percet úgy kell tekinteni, mint közúti etapon regisztrált késés perceit. Annak elkerülése érdekében, hogy az egység megpróbálja a javítást követően behozni időleamaradását, új rajtidőt kell kiadni. Minden olyan egységet ki kell zárni a versenyből, aki 30 percnél többet késik.

h) Amint a versenyautóval leparkoltak a parc fermé-ben, az egység letakarhatja a járművet. Az egységnek azonnal el kell hagyni a parc fermét és oda egyiküknek sem szabad újból visszatérni.

i) Kivételesen, és egy hivatalos személy ellenőrzése mellett a versenyzők mialatt a parc fermében tartózkodnak rajt előtti, vagy egy szakasz végi várakozóhelyen, átcsoportosító állomáson:

- lecserélhetnek egy vagy két, defektes vagy sérült kereket a gépjármű fedélzetén található szerszámok használatával;

- külső segítség igénybevételeivel kicserélhetik a szélvédőt, ehhez a versenyigazgató jóváhagyása szükséges;

- ellenőrizhetik és/vagy beállíthatják a gumijaik nyomását.

Ezen javításokat a rajt idő előtt kell véghezvinni, különben minden késésben eltöltött perc, 1 perc időbüntetést von maga után.

j) Ahhoz, hogy a parc ferméből kihajthassanak rajtnál, átcsoportosító végén, vagy szakasz végén, az egységek 15 perccel a rajtidejük előtt léphetnek a parc fermé területére.

k) A parc fermében a motor külső akkumulátor segítségével is beindítható, melyet az egység egyik tagja visz be, illetve hoz ki a parc ferméből az esemény egyik hivatalos személyének felügyelete mellett. Ezt követően külső energiaforrást tilos az autó fedélzetére vinni (kivéve T4).

l) A parc-fermé elhagyása előtt engedélyezve van, hogy a parc-fermé kerítése felett a takaró fóliát a versenyzők átadják a szerviz csapat tagjainak.

## 41. ADMINISZTRATÍV ELLENŐRZÉS, TECHNIKAI GÉPÁTVÉTEL

41.1 Az eseményen résztvevő valamennyi egység, az összes tagjával, a meghatározott időben meg kell, hogy jelenjen az adminisztratív ellenőrzéseken. A rendezők, az FIA hozzájárulásával különböző rendszereket alkalmazhatnak. A Felügyelő Testület pénzbüntetést írhat elő a rendezők által táblázatban előírt átvételi időktől való késésekért.

Az egységnek, hivatalos képviselője útján, be kell mutatnia a járművet, vagy járműveket és minden szükséges dokumentumot a technikai átvételnél.

Amennyiben a technikai átvétel parc fermé követi, az egység egyik tagja viheti a járműve(ke)t a parc-fermebe. Ha van bejelentkezési idő, azt be kell tartani, ami az egység felelőssége.

Azon egységek, akik a **versenykiírásban** megadott időhatárokat be nem tartva jelennek meg technikai átvétel helyén és/vagy az adminisztratív ellenőrzésen, nem kapnak rajtengedélyt, kivéve a Felügyelő Testület által vis majornak elismert eseteket.

**OTRB:** Az átvételi időtől késve érkezőket - az előírt időt követő 30 percig - a Felügyelő Testület 5.000,- Ft pénzbüntetéssel sújtja.

**41.2** Az adminisztratív ellenőrzéseken az alábbi, a versenykiírásban szereplő dokumentumok meglétét kell ellenőrizni:

- Nevezői és versenyzői licencek
- Vezetői engedélyek
- Tulajdonosi bizonylat
- Különféle meghatalmazások
- FIA nemzetközi gépkönyv (csak Világkupán).

**41.3** A technikai átvételen, ahol kizárólag az adminisztratív ellenőrzésen átesett egységek vehetnek részt, a rallye táblákkal és rajtszámokkal felszerelt járművekkel kell megjelenni.

A technikai átvétel az általános jellemzők vizsgálatára terjed ki: a jármű gyártmánya és típusa, a nevezett géposztályba tartozása, a biztonsági berendezések megléte, valamint a versenyjármű a közlekedési szabályoknak való megfelelése. Amennyiben a technikai átvétel alapján a gépjármű nem felel meg a technikai és/vagy biztonsági előírásoknak, a Felügyelő Testület egy határidőt tűzhet ki, ameddig az autót olyan állapotba kell hozni, hogy az megfeleljen a szabályoknak.

**OTRB** A Technikai átvétel során az Átvevők ellenőrzik a járműnek a jármű okmányaival való egyezését és azok érvényességét.

**41.4** A versenyen nem indulhat olyan jármű, amely nem felel meg az FIA biztonsági előírásainak, és a jelen szabályzatnak.

**41.5** A Sportkódex 145-s cikkelyével összhangban a versenyzők, valamint a járművek további ellenőrzésére az esemény során bármikor sor kerülhet. Ezeket, az ellenőrzéseket olyan formában kell megszervezni, hogy a versenyzőket ne hátráltassák.

A nevező felelős azért, hogy a járműve az egész esemény időtartama alatt megfeleljen a műszaki szabályoknak.

Az a tény, hogy a nevező a járművet a technikai átvételen bemutatta, egyúttal annak kinyilvánítását is jelenti, hogy a jármű az előírt szabályoknak megfelel.

**41.6** Amennyiben a gépátvevők azonosítási jelzéseket alkalmaznak, az egység felelős azért, hogy ezek a jelzések a verseny végéig sértetlenek maradjanak. A jelzések hiánya miatt a versenyjárművet kizárják a versenyből a nevező írásban történő értesítése mellett.

**41.7** Az egyes osztályok és kategóriák első helyén álló egységeinek járművei tekintetében átfogó vizsgálat foganatosítható, amely a jármű megbontását is jelenti. Ez akár más egységek járművei kapcsán is bekövetkezhet, vagy hivatalból a Felügyelő Testület kizárólagos döntése alapján, vagy óvás eredményeként, vagy a versenyigazgató döntése alapján.

A rendezőnek megfelelő mennyiségű időt kell biztosítania az esemény végén arra, hogy az ilyen átfogó vizsgálatokat le lehessen folytatni.

## **42. ÓVÁSOK - FELLEBBEZÉSEK**

**42.1** Minden óvást a Nemzetközi Sportkódex rendelkezéseinek megfelelően kell benyújtani. Az óvást írásban, az óvási díj (500 Euró) (**OTRB:** MNASZ díjtételek) befizetése mellett kell a versenyigazgatónak benyújtani. Az óvási díj nem visszatérítendő, ha az óvás nem megalapozott. Az óvási díjat a versenykiírásnak tartalmaznia kell.

**42.2** Amennyiben az óvás elbírálásához a jármű különböző alkatrészeinek megbontása, visszaszerelése nélkülözhetetlen, az óvást benyújtó fél kötelezhető további pénzösszeg letételére, melynek nagyságát az FIA határozza meg.

**42.3** A munkálatok és az esetlegesen felmerülő szállítás költségeit nem megalapozott óvás esetén az óvást benyújtónak, megalapozott óvás esetén annak a nevezőnek kell fedezni, aki ellen az óvást benyújtották.

**42.4** Nem megalapozott óvás esetén, amennyiben az óvással kapcsolatos munkálatok (átvizsgálás, szállítás stb.) költségei meghaladják a letét összegét, a különbséget az óvást benyújtó fél fedezi. Ennek megfelelően, amennyiben a költségek alacsonyabbak, a különbözetet vissza kell neki téríteni.

**42.5** A nevezők fellebbezést nyújthatnak be adott döntések ellen Nemzetközi Sportkódex XIII. fejezete rendelkezéseivel összhangban.

A nemzeti és nemzetközi fellebbezési díj (6000 €) összegét a versenykiírásnak tartalmaznia kell.

## **43. ÉRTÉKELÉS**

A versenyigazgató felel az időmérésért.

**43.1** A büntetéseket órákban, percekben és másodpercekben kell meghatározni. A T4 csoport járművei számára külön történik az értékelés. A verseny végső értékelését a szelektív szakaszok teljesítése során elért idők valamint a büntetések (közúti etapon szerzett és egyéb időbüntetések) összeadásával kell meghatározni. Az az egység győz, amelyik a legkisebb összeredménnyel rendelkezik, a következő lesz a második és így tovább.

A csoportonkénti, osztályonkénti értékelés, hasonlóan történik.

**43.2** Holtverseny esetén – nem Baja versenyeken - az utolsó szelektív szakaszon elért jobb időeredménnyel rendelkező egységet kell győztesnek tekinteni. Amennyiben ez alapján nem lehet eldönteni a holtversenyt, az azt megelőző szakaszokon elért időeredményeket kell figyelembe venni. Olyan szakaszok és szuper speciál esetén, ahol nem rendeznek szelektív szakaszt, a holtverseny győztesét a rajtsorrend alapján kell meghatározni. Ezen szabályt az esemény során bármikor lehet alkalmazni.

Baja versenyek esetén: a holtversenyt a korábban leírt eljárás szerint kell eldönteni, vagyis a szelektív szakaszok eredményei alapján, azt követően a rajtsorrend alapján.

**43.3** A napi szakaszonkénti előzetes hivatalos eredménylistát a versenykiírás rendelkezéseinek megfelelően kell közzétenni.

**43.4** A verseny végleges hivatalos eredménylistáját legkésőbb 12 órával az első autó célba érkezését követően a hivatalos hirdetőtáblán kell közzétenni.

## **OTRB ÉRTÉKELÉS**

### **AZ OTRB EGYÉNI EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE**

*Az egyes versenyek értékelését az egyéni versenyben abszolút sorrend szerint, valamint géposztályonként és csapatversenyben kell elvégezni.*

*Egy verseny abban az esetben értékelhető teljes pontszámmal, amennyiben legalább 10 versenyzőpáros elrajtolt és az értékelhető versenyzők a verseny össztávjának 50 %-át és legalább egy szelektív szakaszt teljesítettek.*

*Amennyiben fentiek nem teljesülnek, abban az esetben a versenyzők részére csak fél pontot lehet adni.*

*Az eredménylistán valamennyi elrajtolt résztvevő nevét és eredményét fel kell tüntetni, függetlenül attól, hogy értékelhetően fejezte be a versenyt vagy kiesett.*

*A rendezőnek a végeredményt jelen szabálykönyv mellékletét képező eredmény-lista sémájának megfelelően kell elkészítenie.*

*A rendező a verseny végeredményét tartalmazó hivatalos eredménylistát a verseny befejezését követő 48 órán belül a TRSB vezetőjének, valamint az MNASZ Titkárságának köteles megküldeni.*

**A versenyek eredményét a Versenykiírásban meghatározott és az MNASZ hivatalos honlapjáról lehet letölteni.**

### **Az OTRB csapat eredményeinek értékelése**

A bajnoki futamokon csapatversenyt csak abban az esetben lehet értékelni, ha legalább két csapat nevezett és a nevezéseiket elfogadták.

Az autós csapatok esetében a csapat két legmagasabb géposztály pontot elért párosának eredményét adják össze.

Győztes az a csapat, melynek legmagasabb a pontszáma.

Azonos pontszám esetén a harmadik csapattag jobb eredménye dönt. Ha ezek után is holtverseny alakul ki, az érintett csapatokat azonos helyezettnek kell nyilvánítani, úgy hogy a kapott csapatpontokat összeadva, a holtversenyben részvevő csapatok számára egyenlő arányban kell kiosztani. Azon csapatok - amelyeknél nincs két értékelhető csapattag - nem kerülhetnek értékelésre.

### **Az OTRB ÉVES EGYÉNI ÉRTÉKELÉSE**

Az OTRB-ban minden pontot szerzett versenyző értékelésre kerül. Az autós versenyzők esetében a versenyzőtárs nevét csak abban az esetben kell feltüntetni az éves eredménylistán, ha azoknak a versenyeknek, melyeken a bajnoki pontokat szerezte több, mint 50%-án ugyanazon navigátorral állt rajthoz.

Pontegyenlőség esetén:

- elsősorban a több jobb helyezés,
- másodsorban azon a versenyen elért jobb helyezés dönt, amelyen a teljesített szelektív szakaszok össz-távja a leghosszabb volt.

Ha mindezek után is holtverseny alakul ki, az érintett versenyzőket azonos helyezetteknek kell nyilvánítani.

### **Az OTRB ÉVES ÉRTÉKELÉSE**

Az OTRB éves értékelése mind egyéni, mind a csapatversenynél az egyes versenyek során az első helyen nevezett versenyző által szerzett bajnoki pontok összegzése alapján történik úgy, hogy az első helyezett az, aki a legtöbb bajnoki pontot szerezte.

Az éves egyéni értékelésben az OTRB valamennyi versenyeredményéből, a megrendezett versenyek számától függő, az alábbiak szerinti „legjobb” eredményt kell csak figyelembe venni.

- 6 megrendezett versenyig: az összes eredményt,
- 7-8 megrendezett verseny esetén: az összes, mínusz egy eredményt,

Amennyiben az OTRB lebonyolítása során nincs legalább három értékelhető verseny, az MNASZ Intéző Bizottsága az OTRB-t utólag törli és nem hirdet eredményt. Ebben az esetben az MNASZ Intéző Bizottsága dönt az egyéb címen kiosztható díjakról.

Nem minosztható egy versenyző azon a versenyen elért eredménye, amelyen eltiltás miatt nem indult vagy amelyen technikai okból kizárásra került.

### **OTRB ÉVES CSAPATÉRTÉKELÉS**

A csapat sorrend megállapítása az OTRB versenyein szerzett csapat bajnoki pontok összesítése alapján történik, azoknál a csapatoknál amelyek a bajnokság versenyjeinek 50%-ánál többen részt vettek.

A bajnokság versenyjei az első három helyezett a következő séma szerint kapja a bajnoki pontokat:

1. helyezett: 5 pont
2. helyezett: 3 pont
3. helyezett: 1 pont

Az OTRB dupla szorzós eseményein a fenti pontok kétszerese kerül kiosztásra.

Pontegyenlőség esetén:

- elsősorban a több jobb helyezés,
- másodsorban azon a versenyen elért jobb helyezés dönt, amelyen a teljesített szelektív szakaszok össz-távja a leghosszabb volt.

Ha mindezek után is holtverseny alakul ki, az érintett csapatokat azonos helyezetteknek kell nyilvánítani.

#### **OTRB ABSZOLÚT ÉRTÉKELÉS (VERSENYEKEN)**

Az abszolút sorrend megállapítása az OTRB versenyen szerzett abszolút bajnoki pontok összesítése alapján történik.

A bajnokság versenyein az első nyolc helyezett az alábbiak szerint kapja a bajnoki pontokat:

1. helyezett: 10 pont	5. helyezett: 4 pont
2. helyezett: 8 pont	6. helyezett: 3 pont
3. helyezett: 6 pont	7. helyezett: 2 pont
4. helyezett: 5 pont	8. helyezett: 1 pont

Az OTRB dupla szorzós eseményein a fenti pontok kétszerese kerül kiosztásra.

#### **OTRB GÉPOSZTÁLY ÉRTÉKELÉS (VERSENYEKEN)**

A géposztály sorrend megállapítása az OTRB versenyein szerzett bajnoki géposztály pontok összesítése alapján történik.

A bajnokság versenyein az első három helyezett az alábbiak szerint kapja a bajnoki pontokat:

1. helyezett: 5 pont
2. helyezett: 3 pont
3. helyezett: 1 pont

Az OTRB dupla szorzós eseményein a fenti pontok kétszerese kerül kiosztásra.

Amennyiben egy versenyen valamely géposztályon belül a szabályosan elrajtolt gépkocsik száma kevesebb, mint három, úgy ezen géposztályban indulókat együtt kell értékelni a következő, nagyobb hengerűrtartalmú géposztályban indulókkal.

Abban az esetben, ha egy feljebb sorolt versenyző pontot érő helyezést szerez az így összevont géposztályban, a szerzett bajnoki pontjait az éves értékelés szempontjából a saját géposztályban szerzett pontként kell figyelembe venni.

Amennyiben a legnagyobb hengerűrtartalmú géposztályban az esetlegesen felsorolt versenyzőkkel sincs meg a három induló, úgy ezeket a versenyzőket csak az abszolút értékelésben kell figyelembe venni, géposztály pontokat nem kapnak. Amennyiben a D géposztályban nincs meg legalább 3 induló, akkor a megfelelő benzines géposztályba kell sorolni.

#### **44. BÜNTETÉSEK**

A büntetéseket, beleértve a meghatározott büntetéseket (melyek különbözhetnek) egy, a jelen szabályzat mellékletében szereplő táblázathoz hasonló táblázatban kell közzétenni. Az ezen szabályzatban leírt, tételes büntetéssel nem érintett szabályok megszegéséről jelentést kell készíteni a versenyigazgatónak, és a Felügyelő Testület dönt az erre vonatkozó büntetés kiszabásáról. A büntetéseket a vonatkozó napi szakaszoknál és a végső eredmény elkészítésénél egyaránt figyelembe kell venni. A sportbüntetéseket a szóban forgó szelektív szakasz eredményénél (lásd: 12.4d), egyéb büntetéseket a végső értékelés során kell figyelembe venni. Minden büntetést össze kell adni és a vonatkozó nap végén közzé kell tenni.

Büntetések: Terep-rallye versenyt rendezője által elkövetett szabálysértések a következő büntetéseket vonják maguk után:

- szabályok megsértése miatt: első esetben 3.500 Euró; második esetben 7.500 Euró; harmadik, és minden további esetben 15.500 Euró

**OTRB** azon a versenyzőket, akik súlyosan megsértik a sportszabályokat a Felügyelő Testület, vagy a TRSB megismételt szigorított szabályismereti vizsgára utalhatja.

Büntetések összefoglalása	N°	Rajtengedély megtagadása	Idő büntetés	Pénz büntetés	Felügyelő Testületi büntetés	Kizárás
Sebességkorlátozott zóna szabályainak többszöri megsértése	3.16					Kizárásig
Útvonal be nem tartása, ismételt esetben	3.24.b		100 óra			Kizárásig
Korai érkezés vagy késés, Időellenőrző állomásról	3.32.b		1 perc minden perc késésért			
Maximálisan engedélyezett idő túllépése	3.34					Kizárásig
Rajtszám vagy Rally tábla hiánya vagy rossz elhelyezése	15.5			Nevezési díj 10%-a, Két vagy több tábla hiánya 20%		
Versenyzők neve, nemzeti zászlóknak hiánya.	15.6			Nevezési díj 10%-a		
Azonosító karkötő hiánya.	15.7			Nevezési díj 10%-a		
Kötelező reklám hiánya vagy rossz elhelyezése	16.6			1. eset nevezési díj 10%-a, ismételt esetekben Nevezési díj 100%-a		
Késés Napi szakasz rajtjáról.	19.8	X > 30 perc	1 perc minden megkezdett percért			X > 30 perc
Itiner és Navigáció szabályainak megsértése, 20.1 20.2 20.3 20.4 20.5 20.6	20.7	X				Kizárásig
Hivatalos útvonal be nem tartása WPT, DZ, FZ, kihagyása megsértése.	21.3		Pontonként, minimum 2 óra			
GPS Vészkódjának használata (5555)	24.1					X

GPS WPM kódjának használata	24.2		10 óra esetenként			Versenyenként X > 2
GPS ellenőző zónába belépés 90 m-es sugarú körön kívül	25.1		Pontonként, minimum 2 óra			
GPS adatait nem lehet olvasni vagy bármilyen csálási kísérletet.	26.3					Kizárásig
Jármű szállítása, más járművek útjának elzárása, előzés akadályozása	27.1 .d					<b>X</b>
Sebességtűllépés GPS, Pulzus jel.	27.3 .b		1és 15 km/ó között 3 perc pulzus jelenként. 16 és 40 km/ó között 10 perc pulzus jelenként. 40 km/ó fölött 30 perc 1 pulzus jelnél, két egymást követő jelnél 1 óra.	1és 15 km/ó között 50 € pulzus jelenként. 16 és 40 km/ó között 100 € pulzus jelenként. 40 km/ó fölött 500 € 1 pulzus jelnél, két egymást követő jelnél 1000 €.		3 egymást követő pulzus jelnél 40 km/óra felett, Felügyelőök döntése alapján kizárásig
Járművek közti riasztórendszer működésképtelenség e versenyző hibájából.	28.1 .b		1 óra büntetés az autók általános sorrendjének első 20 helyezettje és a prioritásos versenyzők esetében. Kamionok esetében az első 10 helyezett	300 € a többi versenyző esetében	FT döntés egy szelektív szakaszon, ha többszöri figyelmeztetés ellenére nem húzódtott félre hogy engedje a másik jármű előzését.	



Veszélyt jelző háromszög kihelyezésének elmulasztása	28.2.3				X	
Rádiórendszer, GSM és Műholdas telefon használati szabályainak megsértése	28.3					X
Motor csere	31		6 óra			
Menetlevélben eszközölt bármilyen módosítás, kivéve a sportbíró által engedélyezett.	33.2					X
Ellenőrzés rossz sorrendben, Egy aláírás hiánya,	33.4					Kizárásig
Menetlevél elvesztése	33.5		5 perc			
Beérkezéskor (Bivouac) menetlevél le nem adása	33.6		5 óra			
Ellenőrző zónába behajtás rossz irányból, vagy ismételten.	34.3		Szabálysértés először: 10 perc, Szabálysértés ismétlése először: 1 óra			Szabálysértés ismétlése 2 esetben: Kizárás vagy meghatározott büntetés
Sportbíró utasításainak be nem tartása	34.6					Kizárásig
Ellenőrző zónákban jármű tolása/vontatása másik versenyben lévő versenyző által.	34.7	Napi szakasz vagy SS rajtjában	Áthaladás ellenőrző zónában: 5 perc Időellenőrző zónában: 15 perc Maraton versenyen : 30 perc büntetés			

IE-n – Az előírt bejelentkezési idő és a tényleges bejelentkezés idő közötti különbség	35.8		1 perc minden megkezdett percért.			
Szelektív szakaszon FIA L függelék 3. fejezetében leírt szabályok be nem tartása.	37.1	Szelektív szakasz rajtjában				<b>X</b>
Menetiránnyal szemben haladni szelektív szakaszon	37.2					Kizárásig
Rajtjel megadása után 20 mp-el nem rajtol el.	37.3		2 perc			
Hibás rajt (korai)	37.5		Legalább 1 perc		Ismétlődő esetben	
1) A sárga figyelmeztető tábla és a STOP tábla közötti megállás, nem folyamatos haladás, 2) ellenőrző ponton nem megállás.	37.6	.d	1) 15 perc 2) 1 óra			
Szelektív szakaszon rajt megtagadása	37.9		15 perc			
Tolás vagy vontatás parc-fermében másik versenyzőtárs által.	40.b		1 perc			
Parc-fermé szabályok megsértése	40.f		Legalább 10 óra			Kizárásig
Parc-fermében javítás elrendelése után több mint 30 perc késés.	40.g					<b>X</b>
Hivatalos személy ellenőrzése melletti „javítások” miatti késés.	40.i		1 perc minden percért			
Adminisztratív és Technikai átvételről késés	41.1	<b>X</b>			<b>X</b>	

## 45. DÍJAK

A kiosztott díjak összege és a díjak kiosztása szabadon választott, de a Versenykiírás kiegészítésben meg kell határozni. Minden eseményen, minden osztályban, legalább az első helyezettnek díjat kell kapnia.

## **AZ OTRB VERSENYEINEK DÍJAZÁSA**

Az egyes versenyekre a rendezőknek az alábbi tiszteletdíjakat kell biztosítani:

- a géposztályok értékelésénél öt, vagy annál több induló esetén az 1-3. helyezett, négy, vagy annál kevesebb induló esetén az 1. helyezett versenyzőpáros mindkét tagjának serleg
- az abszolút értékelésnél az 1-3. helyezett versenyzőpáros mindkét tagjának serleg,
- a csapatversenyben az 1. helyezett csapatnak serleg.

A verseny rendezője további helyezetteknek is adhat díjat.

Amennyiben az OTRB valamely versenye egyben nemzetközi verseny is, díjazása a nemzetközi versennyel összevontan is történhet.

A rendezőnek jogában áll különdíjakat is kiadni, amelyek lehetnek tárgyi- és/vagy pénzdíjak, ezeket azonban a versenykiírásban, de legkésőbb az adminisztratív átvétel kezdetéig a hivatalos hirdetőtáblán a TRSB vezetőjének jóváhagyása mellett, ki kell függeszteni. Ezután a határidő után különdíjakat kiírni vagy megállapítani tilos. Ezen előírást, megszegő rendezőket a TRSB 30.000.- Ft pénzbüntetéssel sújtja.

A versenyek tiszteletdíjait az adott versenyre utaló pl. vésett, vagy festett szöveggel, vagy emblémával kell ellátni. Az átadásra kerülő díjak nagyságban és értékben ki kell, hogy fejezzék a verseny rangját, a győztesek elért helyezéseinek egymáshoz viszonyított értékét. A rendezőknek a díjakat a verseny díjkiosztója alkalmával kell átadni.

Az át nem vett díjakat - vis major esetét kivéve - a rendező más alkalommal nem köteles kiadni. A díjakat a díjazottaknak személyesen kell átvenni.

Amennyiben egy díjkiosztón egy díj óvás, vagy fellebbezés miatt nem adható át, azt a végleges döntés után kizárólag egy másik verseny, vagy az éves bajnokság díjkiosztóján lehet átadni.

## **AZ OTRB ÉVES DÍJAZÁSA**

Tiszteletdíjban részesül:

- a géposztályok értékelésénél az 1-3. helyezett versenyzőpáros mindkét tagja serleg,
  - az abszolút értékelésnél az 1-6. helyezett versenyzőpáros mindkét tagja serleg,
- a csapatversenyben az 1-3. helyezett csapat serleg.

## **AZ OTRB T4 ÉRTÉKELÉSE ÉS DÍJAZÁSA**

A T4 csoport értékelése a 27.4.1-ben leírt alapelvek szerint történik az alábbi eltérésekkel:

- az értékelést és a pontozást a kiírt versenyek darabszámától és az indulók létszámától függetlenül kell elvégezni,

- a versenyzőket csak abszolútban kell értékelni

- az éves bajnokság értékelésénél a II fejezet 6. pontja szerint kell eljárni.

A T4 csoport díjazása esetében a T1-T2-ben kiírt alapelvek figyelembe vételével az alábbi eltéréseket kell alkalmazni:

- csak abszolút díjakat kell kiadni (az egyes versenyeken a rendező géposztályokat is díjazhat),

- az éves értékelés során az abszolút első három versenyzőt kell díjazni,

- a versenyzőtársak esetében a kiírt alapelvek minden versenyzőtársra vonatkoznak.

## 1. Függelék:

### Logók

Minden Világkupa eseményen az alábbi logónak kell szerepelnie a rajt- és a célpódiumon, a zászlókon, valamint a hivatalos dokumentumokon.



A Nemzetközi Baja Kupa eseményeken az alábbi logónak kell szerepelnie a rajt- és a célpódiumon, a zászlókon, valamint a hivatalos dokumentumokon.



### Az esemény honlapja

A rendezőknek létre kell hozni az esemény saját honlapját.

A rendezők honlapja tartalmazza az esemény nevét.

Minden, a honlapon megjelenő információt dátumozni kell.

## 2. Függelék – T2 csoportos járművekre vonatkozó speciális feltételek

E kategória járművein az alábbi alkatrészek:

- sebességváltó
- osztómű
- első tengely
- hátsó tengely

nem cserélhető és/vagy nem leszerelhető, valamint a motorblokk/karter nem leszerelhető.

A nevezőnek 1,5 mm átmérőjű furatokat kell biztosítania annak érdekében, hogy a plombaszinórok átfűzhetőek legyenek, megelőzendő:

1. Komplet alkatrészek cseréjét;
2. Azok javítás céljából történő leszerelését (furat a burkolatok fölein, a főbb, és a kiegészítő burkolatok csavarfejein stb.).

A furatoknak könnyedén hozzáférhetőeknek kell lenni a technikai ellenőrök számára, hogy a plombát nehézség nélkül rögzíthessék.

Amennyiben a nevező járműve a gépátvételkor nem rendelkezik a jelen szabályzatban részletezett plomba-furatokkal, azt e kategóriából el kell utasítani. Mindenfajta alvázvédelmet el kell távolítani a gépátvétel előtt, a hozzáférés megkönnyítése végett.

A nem módosítható/javítható alkatrészek a következők:

- teljes első és hátsó tengelyek (házak, tengelycsonk, „banjo” , minden további mechanikus alkatrész stb.);
- a komplett sebességváltómű (fő-, és kiegészítő burkolatok, minden belső, mechanikus alkatrész stb.);
- a komplett osztómű (fő-, és kiegészítő burkolatok, minden belső, mechanikus alkatrész stb.);
- a komplett motorblokk, rudazattal és az alsó motorházzal;
- a csupasz hengerfej.

Kizárólag az alábbiak szerelhetők le (feltéve, hogy a plombák nem sérülnek) javítás céljából:

- hengerfej és blokk (hengerfej-tömítés(ek) és szelepek tekintetében)
- blokk és kuplung-ház (komplett kuplung tekintetében)

A leplombált alkatrészekre vonatkozó azonosító jelzés hiánya, legyen az bejelentett, vagy eltitkolt, a jármű T2 kategóriából történő kizáráshoz vezet. Mindazonáltal a felügyelők döntése alapján a nevező esetlegesen részt vehet a T1 csoport versenyében.

Annak érdekében, hogy ne kapjon büntetést az elvesztett plombák miatt, a nevező további plombák felhelyezését kérheti a technikai ellenőroktől, a sérült, sérülékeny helyeken.

## II. fejezet: Általános szabályok az OTRB versenyekre:

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (a továbbiakban: MNASZ) szabályai szerint terep-rallye versenyt megrendezni és lebonyolítani, valamint ilyeneken részt venni csak az MNASZ Terep-rallye Szakági Bizottsága (a továbbiakban: TRSB) által elkészített, jelen „BROKERNET Terep-rallye Országos Bajnokság 2009” szabályai 2009” előírásai szerint lehet.

Ez az alapelv az MNASZ-re és valamennyi tagjára, szervezetére, bizottságára, ezek tagjaira, alkalmazottaira, valamint az MNASZ által kiállított licencek tulajdonosaira és ezek segítőire érvényes és mindannyiuk által betartandó. Ezen alapelv megszegőivel szemben a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség Szabálykönyvében foglalt szankciókat kell alkalmazni.

**Megjegyzés:** a Szabálykönyv megnevezés alatt jelen szabályok értelmezésében mindenkor az MNASZ-nél érvényben lévő szabály-módosítások összességét kell érteni.

A Magyar Köztársaság területén a következő terep-rallye versenyek szervezhetők, az MNASZ feltüntetett szervezeteinek, illetve tisztségviselőinek engedélyével.

- A Nemzetközi Automobil Szövetség (a továbbiakban: FIA) által jóváhagyott nemzetközi sorozathoz tartozó terep-rallye versenyek (a bejelentést engedélyezi az MNASZ Intéző Bizottsága - a versenykiírást jóváhagyja a TRSB vezetője, ellenjegyzi az Intéző Bizottság vezetője).
- Nemzetközi meghívásos terep-rallye versenyek (a bejelentést engedélyezi az MNASZ Intéző Bizottsága - a versenykiírást jóváhagyja a TRSB vezetője, ellen jegyzi az MNASZ Intéző Bizottság vezetője).
- A Magyar Köztársaság Országos Terep-rallye Bajnokságához tartozó terep-rallye versenyek (a bejelentést engedélyezi a TRSB, a versenykiírást jóváhagyja és engedélyezi a TRSB vezetője).
- Országos nemzeti meghívásos terep-rallye versenyek (a bejelentést engedélyezi a TRSB, a versenykiírást jóváhagyja és engedélyezi a TRSB vezetője).

A verseny rendezőjének lehetősége van arra, hogy a felsorolt verseny-típusok közül kettő, vagy többféle versenyt egy rendezvény keretében szervezzon, amennyiben valamennyi érintett versenyfajta szabályainak az ilyen összevont rendezvény megfelel.

A felsorolt versenyek rendezésére, lebonyolítására és azokon való részvétel feltételeire az alábbi szabályok érvényesek:

- Az FIA Terep-rallye Bajnokságok Szabályai és ezen keresztül az FIA Nemzetközi Sportszabályai (a továbbiakban: KÓDEX).
- Az FIA által jóváhagyott nemzetközi sorozatversenyek adott szabályai és ezen keresztül az FIA Nemzetközi Sportszabályai.
- Jelen „BROKERNET Terep-rallye Országos Bajnokság 2009” szabályai és ezen keresztül a MNASZ Szabálykönyv és a KÓDEX szabályai.
- A verseny rendezője által elkészített, a jelen szabályzat előírásaival összhangban lévő és a TRSB által jóváhagyott - az adott versenyre kiadott - versenykiírás.

### 1. MNASZ Médiajogaira vonatkozó szabály

Lásd: az MNASZ felépítése és általános szabályai című szabálykönyv II. fejezet 7. és 8. pontjainak előírásai.

### 2. A rendezői licenc

Az MNASZ versenynaptárába - az adott naptári évre - csak olyan rendezvény kerülhet, illetve csak olyan rendezvényt lehet MNASZ versenyként megrendezni, amelynek kérelmezője az adott versenyévre érvényes RENDEZŐI LICENCCCEL rendelkezik és megfelel az FIA és az MNASZ egyéb hatályos szabályzataiban foglaltaknak.

A bajnokság(ok) rendezői kötelesek a sportrendezvények lebonyolítására és biztonságára vonatkozó törvényi és rendeleti előírásokat betartani.

### **3. Versenyek kiírása**

A „Versenykiírás”-t kitöltve a verseny adminisztratív átvételének napja előtt 35 nappal (nemzetközi verseny esetén 4 hónappal (I. fejezet 5. 1.)) - postabélyegző, vagy átvétel kelte - a TRSB vezetőjéhez jóváhagyásra kell benyújtani.

Ezen időponttól való eltérést az MNASZ a díjtáblázatában meghatározott pénz-büntetéssel sújta. Az útvonal engedélyeket, az előzetes biztonsági és sportbírói tervet is ekkor kell bemutatni. Amennyiben ez nem történik meg, a TRSB vezetője azonnal intézkedik a verseny lemondásáról, mely esetben a rendezési kaució nem kerül visszafizetésre.

A verseny (versenykiírás) engedélyezéséhez (jóváhagyásához) a szükséges okmányokat a verseny rendezőjének kell beszerezni és a TRSB részére megküldeni.

A TRSB által jóváhagyott „Versenykiírást” a rendezőnek a verseny előtt legalább 30 nappal a nevezői licenccel rendelkező egyesületeknek kell megküldenie, valamint közzé kell tenni a szakág hivatalos honlapján. ([www.terepreali.hu](http://www.terepreali.hu))

A versenykiírást a rendező köteles az alábbiakban felsorolt szervezetek és személyek részére, a nevezőkével azonos időben postáznia:

- az MNASZ Titkársága,
- az MNASZ Intéző Bizottsága (MNASZ címén),
- a TRSB vezetője (MNASZ címén),
- a Sportbírói Bizottság vezetője (MNASZ címén),
- a Sportfelügyelői Bizottság vezetője (MNASZ címén),
- a Felügyelő Testület tagjai (saját címükön),
- a Versenyigazgató (MNASZ címén),
- az MNASZ Technikai Bizottság vezetője (MNASZ címén),
- az MNASZ Technikai felügyelő (saját címén),
- a Gépátvételének vezetője (MNASZ címén),
- a Versenyzői összekötő (saját címén).

A versenyek alapkiírásán jelen szabályzat értendő. Valamennyi versenyre a verseny rendezője „Versenykiírást” köteles készíteni, melynek formáját jelen alap-versenykiírás 1 sz. melléklete tartalmazza. A versenykiírás fedőlapján az MNASZ LOGO-ját el kell helyezni.

A jóváhagyott verseny (versenykiírás) csak a jóváhagyó ismételt hozzájárulásával, illetve a már funkcionáló Felügyelő Testület engedélyével változtatható meg.

A rendezőkre vonatkozó előírásokat, megszegő rendezőket a befizetett kaució mértékéig pénzbüntetéssel sújthatja a TRSB, amely összeg a rendezési kaucióból levonható.

A jelen szabályok betartását a TRSB, a versenyek (versenykiírások) engedélyezése (jóváhagyása) során ellenőrzi. A jelen szabályoktól való eltérést, évközi szabálmódosítást csak az MNASZ Intéző Bizottsága engedélyezhet.

Az OTRB valamennyi versenyére az MNASZ által kiadott pályabelépők érvényesek.

### **4. A versenyek rendezésének lemondása**

Az MNASZ versenynaptárában szereplő OTRB versenyek megrendezését a rendező a versenynaptárban szereplő első nap előtt 45 nappal lemondhatja. Ebben az esetben a kaució a rendező részére visszafizethető.

### **5. Tiltott versenyek**

Az MNASZ minden a versenynaptárában nem szereplő autóversenyt tiltott versenynek nyilvánít. A tiltott rendezvényeken való nevezői és versenyzői részvétel fegyelmi vétségnek minősül és a mindenkor MNASZ szabályozás szerinti szankciókat vonja maga után.

## **6. BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁG**

### **A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2009. évre kiírja a:**

BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁGOT a T1 és T2 csoportban egyéni és csapatversenyre (a továbbiakban: **OTRB**),

BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁGOT a T4 csoportban egyéni versenyre

BROKERNET TEREP-RALLYE H CSOPORT KUPÁT – egyéni versenyre

BROKERNET TEREP-RALLYE CHALLENGE KUPÁT – egyéni versenyre.

Az OTRB éves egyéni értékelésében az abszolút első helyen végzett versenyzőpáros elnyeri a:

#### **BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁG BAJNOKA CÍMET.**

Az OTRB éves csapatértékelésében az első helyen végzett csapat elnyeri a:

#### **BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁG CSAPATBAJNOKA CÍMET.**

Az éves egyéni értékelésében az abszolút első helyen végzett T4-es versenyzők elnyerik a:

#### **BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁG KAMION BAJNOKA CÍMET.**

Amennyiben a 2009-os évben a T4 csoport versenyeinek száma 3-nál kevesebb, az éves értékelésben az abszolút első a Magyar Köztársaság éves legjobb kamionversenyzője címet nyeri el.

Az OTRB 2009. évi egyéni értékelésében az abszolút 1-2. helyen végzett, valamint a géposztályok 1. helyezett vezető versenyzői válogatott tagságot szereznek 2010. évre.

A Terep-rallye Challenge Kupa éves egyéni értékelésében az első helyen végzett páros elnyeri a

#### **BROKERNET TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPÁT**

A Terep-rallye „H” Csoport Kupa éves egyéni értékelésében az első helyen végzett páros elnyeri a

#### **BROKERNET TEREP-RALLYE CHALLENGE KUPÁT.**

## **7. Az OTRB keretén belül rendezett versenyek jellemzői:**

Az Magyar Köztársaság BROKERNET TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁGA egy olyan esemény, melynek össz távja 150 km és 1000 km között van. A versenyek felosztása az alábbiak szerinti.

<b>Verseny típusa</b>	<b>Szelektív szakasz össz. Hossza (km)</b>
1x Szorzós	min. 150km
1,5 x Szorzós	min. 300km
Dupla szorzós*	min. 400km

\*A duplaszorzós versenyek feltétele, hogy a verseny FIA szabályok szerinti sorozathoz tartozzon, vagy azokra kandidáló esemény legyen!

A szervizpontok között az ajánlott távolság min. 50 és max. 120 km.

A napi szakaszok között Parc Ferme-t kell létesíteni. A napi szakaszok célja után és a kötelező Parc Ferme előtt legalább 2 óra szerelési időt kell biztosítani.

A Parc Fermé és a napi szakasz rajtja között a versenyigazgató indokolt esetben lehetőséget adhat a gumik cseréjére a biztonság érdekében.



## **III. fejezet AZ OTRB VERSENYEINEK RENDEZÉSI FELTÉTELEI**

### **1. AZ OTRB VERSENYEI ÉS AZOK JELLEMZŐI**

A versenyek nevét, időpontját és rendezőjét az 2009. évre érvényes MNASZ versenynaptár tartalmazza. Az egyes versenyek rajtja között legalább 13 napnak kell eltelnie. A versenyigazgató helyettes OB versenyeknél ajánlott, nemzetközi versenyeken kötelező.

A 2009. évben az egyes versenyek rendezői lehetőségei ismeretében dönthetnek arról, hogy az adott versenyt a T4 csoportra is kiírják, vagy sem. Ezt a versenykiírásban kell közölni.

### **2. BALESETEK BEJELENTÉSI KÖTELEZETTSÉGE**

A versenyeken bekövetkezett, esetleges személysérüléssel járó balesetekről a versenyzők, a sportbírók illetőleg a mentőorvosok kötelesek a versenyigazgató felé bejelentést tenni. A rendezőnek az ilyen balesetekről értesítenie kell az MNASZ elnökét, alelnökét, valamint a Terep-rallye szakág vezetőjét, melynek elmulasztásáért a rendező 10.000.-Ft azaz Tízezer Ft pénzbírással büntethető.

### **3. AZ ELŐFUTÓ ÉS ZÁRÓKOCSIKRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK**

A versenyeken az elsőnek rajtoló versenyjármű előtt legalább egy előfutó gépkocsit kell indítani. Az előfutó gépkocsinak a napi szakasz rajtjánál az első versenyjármű előtt legalább egy órával kell elindulnia és a teljes útvonalon végig kell mennie, menetlevelét valamennyi ellenőrző állomáson igazoltatnia kell.

Az előfutó gépkocsikat a versenyzésben vagy rendezésben jártas, tapasztalt vezetőknek kell vezetni, és ezek személyzetét a TRSB vezetőjének jóvá kell hagyni. Az előfutó autókát el kell látni a verseny hivatalos jelzéseivel és dokumentumaival, valamint olyan hírközlő berendezéssel, amellyel a versenyigazgatóval a folyamatos kapcsolattartás biztosítható. Az előfutó köteles a versenyigazgató felé jelezni az itinerben tapasztalható esetleges hibákat, illetőleg a pálya nyomvonalán észlelt, a verseny teljesíthetőségét, befolyásoló tényezőket, továbbá az állomásokkal kapcsolatos problémákat.

A verseny útvonalán a KRESZ szerinti biztonsági felszerelések használata az előfutó autó személyzetének is kötelező.

Amennyiben egy szelektív szakasz rajtjánál egy versenyző az ideális idején túl 30 perc várakozásra kényszerül, mert az előfutó a szelektív szakaszt nem teljesítette és kommunikációs eszközzel nem érhető el, a szelektív szakaszt etapként kell lebonyolítani. Egyéb esetekben a versenyigazgató kizárólagos hatásköre a szakaszra vonatkozó döntések meghozatala a rendezővel történt konzultációt követően.

A kiesett vagy kiállt előfutót a rendező a legrövidebb időn belül pótolni köteles. Az előfutó menetteljesítményét nem lehet közzétenni és az értékelésben sem szerepelhet.

A versenyen utolsónak rajtoló versenyjármű után záró-kocsit kell indítani. A záró autókát el kell látni a verseny hivatalos jelzéseivel és dokumentumaival, valamint olyan hírközlő berendezéssel, amellyel, a versenyigazgatóval a folyamatos kapcsolattartás biztosítható.

A záró kocsinak a teljes útvonalon végig kell haladnia és a rendező által előírt feladatokat kell végrehajtania. A záró kocsinak nem feladata az elakadt versenyzők vontatása. A rendező kötelessége a napi szakasz végén valamennyi kiesett, kiállt versenyző regisztrálása, melyet a versenyiroda tart nyilván. Ennek betartása érdekében a kiesett vagy forfait-olni szándékozó versenyzők a lehető legrövidebb időn belül a rendezőt, vagy a versenyigazgatót értesíteni kötelesek.

### **4. RENDEZŐI KÖTELEZETTSÉGEK**

A Magyar Köztársaság Országos Terep-rallye Bajnokságán, valamint a Terep-rallye Challenge Kupán a rendezőknek a következő előírásokat kell betartaniuk:

- A dupla szorzós versenyekről sajtótájékoztatót kell tartani.

- A rendezőnek biztosítani kell, hogy a verseny eseményeiről sajtóreferens tájékoztassa a médiát.

- A versenyekről tudósító újságírókat és fotósokat akkreditálni kell. Részükre fotós helyeket kell kijelölni.
- Napi szakaszonként legalább két nézői pontot kell kijelölni. A nézői pontokat a verseny rajtja előtt 72 órával közzé kell tenni a verseny vagy a szakág hivatalos honlapján ([www.terepreali.hu](http://www.terepreali.hu)).
- Duplaszorzós versenyeken rajtkaput kell biztosítani.
- Azonosíthatóság: a versenyzői összekötőnek, valamint a verseny tisztségviselőinek jól látható azonosítóval kell rendelkezniük, amely lehet kítűző, nyakba akasztó vagy mellény.
- Versenyirányítás részére minimum 15 m<sup>2</sup>-es kultúrált helyiséget kell biztosítani asztallal, székekkel, fénymásolóval.

## **5. AZ OTRB VERSENYEK BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSAI**

Jelen előírások betartása során minden esetben összhangot kell tartani az FIA Nemzetközi Sportkódex H függelékének vonatkozó szabályaival. Nemzetközi versenyek esetében az adott nemzetközi versenysorozatra előírt biztonsági szabályokat is be kell tartani, vitás esetekben a nemzetközi szabályokban szereplő előírások a mérvadóak.

### **5.1. A VERSENYZŐK BIZTONSÁGA.**

**5.1.1.** Az adminisztratív ellenőrzés során minden csapatvezetőnek és nevezett versenyjárműnek meg kell adnia elérhetőségét egy esetleges baleset, vagy más fontos információ továbbítása céljából. Az így megadott kommunikációs eszköznek (mobiltelefon), a verseny egész ideje alatt a technikai adottságokat figyelembe véve állandóan elérhetőnek kell lenni. A versenyzők felszerelését Lásd: Technikai körlevél.

**5.1.2.** A napi rajt előtt átadott itinernek az alábbiakat kötelezően tartalmaznia kell:

- a versenynap időterve távolságokkal, maximális időekkel, az első versenyjárműveknek az egyes állomásokra történő számított várható időpontjaival,
- a baleset, kiesés esetén értesítendő személyek listáját, elérhetőségét,
- egy esetleges baleset esetén követendő eljárás rövid leírását.

Az itt leírt előírások betartása a versenyen részt vevők számára kötelező, be nem tartásukat a Felügyelő Testület büntetheti.

### **5.2. A NÉZŐK BIZTONSÁGA.**

**5.2.1.** Minden szelektív szakaszra biztonsági felelőst kell kijelölni, aki egyébként a versenyen más feladatokat is elláthat, feltéve, hogy az egyes feladatok végrehajtása egymást nem akadályozza. A biztonsági felelős felel a szakasz előírás szerű felépítéséért és a biztonsági tervben a vonatkozó feladatok végrehajtásáért.

**5.2.2.** A nézők számára meghirdetett helyszíneket a biztonsági tervben közölt külön rajzok szerint kell kialakítani, és helyszínenként külön biztonsági személyzetet kell biztosítani.

### **5.3. A RENDEZVÉNY BIZTONSÁGÁRA VONATKOZÓ RENDEZŐI ELŐÍRÁSOK.**

**5.3.1.** Minden versenyre biztonsági felelőst kell kijelölni, nevét a kiírásnak tartalmaznia kell.

**5.3.2.** A versenyre biztonsági tervet kell készíteni, melyet az első Felügyelő Testületi ülésen be kell mutatni. A biztonsági terv tartalmazza:

- a verseny tisztségviselőinek megnevezését, elérhetőségét
- a teljes verseny időtervét
- az éves alapkiírásban előírt előfutó és záróautók megnevezését, az egyes szolgálati autók személyzetének vezetőjének nevét, elérhetőségét
- az egyes szelektív szakaszonként külön:
- a sportbírói állomások megnevezését, GPS adatait, vezetőjük nevét, elérhetőségét
- az egyes áthaladást kontrolláló rendezői helyek GPS adatait, vezetőjük nevét, elérhetőségét
- amennyiben ellenőrzött közúti kereszteződés van, annak működési módját, GPS adatait, vezetőjének nevét, elérhetőségét
- amennyiben a nézők számára meghirdetett helyszínek vannak, azokra külön-külön meg kell adni a biztonsági személyzet vezetőjének nevét, elérhetőségét

- a verseny egészségügyi biztosításának leírását, az egyes biztonsági pontokon tartózkodó egészségügyi személyzet (III.5.3.3) vezetőjének nevét, elérhetőségét
- a verseny technikai biztosításának leírását, az egyes biztonsági pontokon tartózkodó technikai személyzet (III.5.3.4-5) vezetőjének nevét, elérhetőségét.

**5.3.3.** Az egyes szelektív szakaszok rajtjánál egy terepjáró képességű technikai beavatkozó autónak kell állomásozni legalább két fő szakképzett személyzettel. A jármű felszereltsége:

- 5 t vontatóköteél
- 2 db legalább 6 kg-os hordozható tűzoltó készülék
- kéziszerszámok, bozót, fa kivágásra alkalmas eszközök.
- mobil telefon

A járműnek alkalmasnak kell lennie újraélesztésben jártas orvosnak és felszerelésének a szelektív szakasz bármely részére történő eljuttatására extrém körülmények között is. A beavatkozó jármű személyzetének rendelkezésére biztosítani kell a szelektív szakasz itinerét és az útvonal áttekintő térképét a bekötő utak feltüntetésével.

#### **5.3.4.** Egészségügyi előírások.

A verseny egészségügyi biztosítását az MNASZ szabályok szerint a verseny vezetőorvosának kell megszerveznie. Az egyes szelektív szakaszok rajtjánál a hazai egészségügyi előírásokat is figyelembe véve egy mentőgépkocsit kell állomásoztatni szakképzett személyzettel, újraélesztésre alkalmas eszközökkel és újraélesztésben jártas orvossal.

**5.3.5.** Az 50 km-nél hosszabb szelektív szakaszokon legalább 50 km-ként köztes biztonsági pontot kell létesíteni. Ezen pontokon a 3.3. és a 3.4. pontokban leírt személyzetten és eszközökön túl a versenyzők áthaladását kontrolláló sportbírói személyzetnek kell lennie. Ezen pontok vezetője a sportbírói személyzet vezetője, irányításuk a szelektív szakasz vezetőbírójának ellenőrzése alatt áll. Kör-, vagy hurokszerű szelektív szakaszokon a maximum 50 km-es távolságot úgy is lehet biztosítani, hogy a személyzet a szakasz egyszerre több részét is elláthatja.

**5.3.6.** A szelektív szakaszokon a be-, ki-, illetve elhaladó versenyzőpárosokat nyomon kell követni. A nyomon követésnek legalább a rajt-, cél-, és 50-km-es köztes pontokon kell megvalósulnia oly módon, hogy az egyes pontok legalább 15 perces időközökben egyeztetik az elhaladó versenyjárműveket.

**5.3.7.** A szelektív szakaszok bekötő útjain szükség szerint figyelemfelhívó táblát "*FIGYELEM AUTÓVERSENY*" és kordonszalagot kell elhelyezni /vagy ilyen feliratú szalagot/. Az ÁE állomásokon és az egyéb szükséges helyeken (pl. országút keresztezése) az útvonal biztosítót valamilyen hírközlő berendezéssel kell ellátni. A rendezvény végeztével gondoskodni kell a szalagozás és a figyelmeztető táblák eltávolításáról.

**5.3.8.** Szelektív szakasz megrendezése kizárólag a pálya teljes útvonalának kezelője ill. tulajdonosa(i) által írásban adott használati engedély alapján lehetséges. Ezen irat másolatának a rendezvény teljes ideje alatt a szelektív szakasz vezetőbírójánál rendelkezésre kell állnia.

**5.3.9** Burkolt közutat keresztező szelektív szakasz esetén az útkereszteződést „forgalomirányító” biztosítással kötelező ellátni.

## IV. fejezet: TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA KÖZÖS SZABÁLYAI

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség a 2009. évre kiírja a BROKERNET Terep-rallye Országos Bajnokság keretében a Terep-rallye „H” Csoport Kupát és Challenge Kupát az alábbi feltételekkel:

### A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI

Az alább leírt kivételektől eltekintve megegyezik a Terep-rallye Országos Bajnokság előírásaival.

#### 1. A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA FUTAMOK

A helyszín megegyezik a Terep-rallye Országos Bajnokság futamaival, de a szelektív szakaszok összátja max. 50%-al lehet rövidebb, mint a terep-Rallye versenyzőké.

#### 2. A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA VERSENYEINEK AUTÓI

**2.1** A Terep-rallye „H” Csoport Kupában nevezhető minden olyan kettő (ha már rendelkezett valamely ország TR gépkönyvével) és négykerék-hajtású, zártkarosszériás gépjármű, amelyen bármilyen változtatást, erősítést hajtottak végre, vagy egyéb lejárt homologizációjú járművek. De ezeknek a járműveknek meg kell felelniük az FIA „J” függelékében meghatározott biztonsági feltételeknek, azzal a könnyítéssel, hogy a biztonsági berendezések lehetnek lejárt homologizációjúak, valamint az üzemanyag tartályok lehetnek eredetiek az eredeti helyükön, vagy gyári eredetűek az idevágó biztonsági szabályoknak megfelelően elhelyezve. Valamint B kategóriás jogosítvánnyal vezethetőek, nem sértik a hatályos Magyar Közlekedési jogszabályokat és rendelkeznek a közúti közlekedésben való részvételhez szükséges engedélyekkel, biztosításokkal és jelzésekkel, valamint a Technikai ellenőrök a technikai átvételen versenyzésre alkalmasnak minősítik.

**2.2** A Terep-rallye Challenge Kupa kategóriában nevezhető minden négykerék-hajtású, zártkarosszériás gépjármű amely **széria autó** (megegyezik a kereskedelmi forgalomban kapható eredeti modellel) **széria futóművel rendelkezik**, és B kategóriás jogosítvánnyal vezethető, valamint nem sérti a hatályos Magyar Közlekedési jogszabályokat rendelkezik a közúti közlekedésben való részvételhez szükséges engedélyekkel, biztosításokkal és jelzésekkel, valamint a Technikai ellenőrök a technikai átvételen versenyzésre alkalmasnak minősítik. FIA J függeléknek megfelelő **bukócső erősen ajánlott!**

#### 2.3 Mindkét csoportra érvényes:

- Az ablakra felszerelt védőháló használata ajánlott.
- Azonosító kártyát (versenyzők fényképével) kell az autóban elhelyezni
- Versenyaút mindkét oldalán –jól látható helyen – fel kell tüntetni a nemzeti zászlót és mindkét versenyző licencon szereplő nevét , 4-10 cm magas betűkkel. Mindig az adott oldalon ülő versenyző nevét kell felülre írni.
- Challenge kupában zárt ruházat és minimum E jelű bukósisak viselése kötelező.
- A "H" csoportban induló versenyzők mindkét tagjának bukósisak és tűzálló overál viselése kötelező (homológ, vagy lejárt homológ).
- 2db 2kg-os szabályoknak megfelelő, **megfelelően rögzített** tűzoltó készülék használata kötelező
- Elöl hátul vonószem kialakítandó, (belső átmérő 50mm, jelölni kell piros vagy sárga nyíllal)
- Visszapillantó tükör mindkét oldalon kötelező
- **Legalább egy fixen rögzített pótkerék és a járműhöz méretezett emelő.**
- **Fixen rögzített minimum 5 Tonna teherbírású vontató kótel.**
- Szakág által előírt GPS berendezéssel és annak tartozékaival vannak ellátva. (9.4.OTRB)

A Terep-rallye „H” Csoport kupában és a Challenge Kupában a versenyjárművek nem kerülnek géposztályonkénti besorolásra.

### 3. A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPÁRA ÉS CHALLENGE KUPÁRA NEVEZHETŐ VERSENYZŐK

A Terep-rallye „H” Csoport kupa és Challenge Kupa versenyeire nevezhető, illetve a versenyen részt vehet, mint vezető versenyző - a terep-rallye szakágra érvényes - B jelű érvényes versenyzői igazolvánnyal (a továbbiakban: licenccel) rendelkező versenyző, továbbá, mint navigátorversenyző, minden - a terep-rallye szakágra érvényes – „A” „B” és „N” jelű licenccel rendelkező versenyző.

A Terep-rallye versenyeire a Challenge kupában nevezhető, illetve a versenyen részt vehet TRA jelű licenccel rendelkező vezető vagy navigátor versenyző. A TRA licenc egy versenyre érvényes, és a verseny helyszínén lehet kiváltani a balesetbiztosítás és a licenclíj egyidejű befizetése mellett (díjtételeket lásd az MNASZ díjtáblázatában).

#### Megjegyzés:

- A Terep-rallye „H” Csoport kupára és Challenge Kupára érvényes versenyzői licenc kiadásának feltétele, egy sikeres terep-rallye szabályismereti vizsga. A vizsgákat, a versenyt megelőzően az egyéb szabályismereti vizsgákkal megegyező rend szerint kell elvégezni.
- A TRA licenckérő lapot az adminisztratív feltételek teljesülése esetén a versenyigazgató írja alá mely ezzel a TRA licenc meglétét igazolja. A TRA licenc kiváltásához orvosi igazolás nem kell. A helyszínen váltott TRA licenc mellé a szabályismereti vizsgát a versenyigazgató tartja az adminisztratív átvétel első órájában.
- A TRA licenccel kiváltó versenyzők licenckérelmét valamely MNASZ-TR nevezői licenccel rendelkező egyesület képviselőjének ellen kell jegyezni, jelezve ezzel, hogy az érintett versenyzővel kapcsolatban a nevezői felelősséget vállalja.
- A TRA Licenc tulajdonosa jogosult az MNASZ Brokern Országos Terep-rallye Bajnokság versenyein, oly módon részt venni, hogy eredményét az adott verseny értékelésében figyelembe kell venni, de Challenge Kupa pontokat számára nem lehet kiosztani.

A Terep-rallye „H” Csoport kupában és Challenge Kupában induló, versenyzők nevezési díja maximum a **I.fejezet 14.7.-ban** feltüntetett nevezési díjak 50 %-a lehet.

### 4. A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA VERSENYEK ÉRTÉKELÉSE, DÍJAZÁSA

Az „H” Csoport Kupában és külön értékelve a Challenge Kupában, [pontokat az indulók számától függetlenül az alábbiak szerint kaphatnak a versenyzők:](#)

1. *helyezett: 3 pont*
2. *helyezett: 2 pont*
3. *helyezett: 1 pont*

Ebben az esetben is a verseny csak akkor értékelhető, ha az [értékelt](#) versenyzők a verseny össztávjának 50%-át és legalább egy szelektív szakaszt teljesítettek, ellenkező esetben csak fél pontszám adható. Amennyiben a fenti feltételek nem teljesülnek a Challenge Kupa versenyt és „H” Csoport Kupa versenyt a Kupa szempontjából értékelhetetlennek kell nyilvánítani.

A futamok értékelése géposztályok megkötése nélkül történik.

#### 4.1 A TEREP-RALLYE „H” CSOPORT KUPA ÉS CHALLENGE KUPA ÉVES ÉRTÉKELÉSE, DÍJAZÁSA

A futamokon szerzett pontszámok összeadása után a legmagasabb pontszámot elért páros elnyeri az „H” Csoport Kupát”, vagy a Challenge Kupát a második és harmadik helyezett tiszteletdíjazásban - mely minden esetben serleg - részesül.

Pontegyenlőség esetén:

- elsősorban a több jobb helyezés,
- másodsorban azon a versenyen elért jobb helyezés dönt, amelyen a teljesített szelektív szakaszok össztávja a hosszabb volt.

Ha mindezek után is holtverseny alakul ki, az érintett versenyzőket azonos helyezetteknek kell nyilvánítani.

**Ezen módosításokkal kiegészített IV. fejezetet az IB 2009.04.21-i ülése hagyta jóvá, és az azonnal hatályba lép.**

## 1. sz. MELLÉKLET - VERSENYKIÍRÁS

(Az alábbiakban ismertetjük az összes FIA Terep-rallye Világkupa és Nemzetközi Baja Kupára, valamint OTRB-re vonatkozó „Versenykiírás Kiegészítések” felépítését és tartalmát. A melléklet verseny Rendezők számára készült. Néhány bekezdés és tartalom a helyi igényekhez kell, hogy alkalmazkodjon.)

### VERSENYKIÍRÁS KIEGÉSZÍTÉS

(minta)

#### BEMUTATÁS

A verseny az alábbi szabályok szerint kerül lebonyolításra, melyeknek a nevezési lap aláírásával minden nevező és versenyző aláveti magát:

- FIA Nemzetközi Szabályzat és mellékletei,
- FIA Terep-rallye Világkupa és Nemzetközi Baja Kupa szabálya,
- A Szabálykönyv, OTRB.
- Jelen versenykiírás és mellékletei,
- Hivatalos végrehajtási utasítások,

#### TARTALOMJEGYZÉK

##### PROGRAM:

- Nevezések kezdete	Ideje:	Helye:
- Nevezési zárlat	Ideje:	Helye:
- Navigátor (co-pilot) adatainak leadása	Ideje:	Helye:
- Dokumentumok és egyéb anyagok összegyűjtésének határideje	Ideje:	Helye:
- Média központ és akkreditáció megnyitása	Ideje:	Helye:
- Csapatvezetői eligazítás	Ideje:	Helye:
- Orvosi eligazítás: (ha alkalmazható)	Ideje:	Helye:
- Helikopter pilóták eligazítása (ha van)	Ideje:	Helye:
- Első Felügyelőtestületi ülés	Ideje:	Helye:
- Sajtótájékoztató	Ideje:	Helye:
- Adminisztratív átvétel	Ideje:	Helye:
- Technikai átvétel – jelölés	Ideje:	Helye:
- Itinerek átadása	Ideje:	Helye:
- Rajtlista kifüggesztése 1 szakasz	Ideje:	Helye:
- Rajt ceremónia (ha van)	Ideje:	Helye:
- Szuperspeciál szakasz	Ideje:	Helye:
- Rajtlista kifüggesztése 2 szakasz	Ideje:	Helye:
- Rajtlista kifüggesztése 3, 4, stb....	Ideje:	Helye:
- Ideiglenes végeredmény kifüggesztése	Ideje:	Helye:
- Végellenőrzés	Ideje:	Helye:
- Díjkiosztó	Ideje:	Helye:
- Végző sajtókonferencia	Ideje:	Helye:

#### 1. LEÍRÁS

- 1.1 Az esemény helyszíne és időpontja:
- 1.2 FIA címek, milyen sorozat része:
- 1.3 Engedély szám: FIS – ASN
- 1.4 Versenyközpont helyszíne:
- 1.5 Rajt és Cél helyszíne:
- 1.6 Sajtóközpont helyszíne:
- 1.7 Hirdetőtábla(ák) helyszíne:

## **2. RENDEZŐK**

- 2.1 Rendező neve:
- 2.2 Rendező címe és elérhetőségei: (tel, e-mail, stb..)
- 2.3 Szervezőbizottság:
- 2.4 Felügyelőtestület:
- 2.5 FIA megfigyelő és delegáltak:
- 2.6 Tisztségviselők: Beleértve a versenyzői összekötőket, média, biztonsági stb....
- 2.7 Tisztségviselők és Sportbírók azonosítása:

## **3. NEVEZÉSEK**

- 3.1 Nyitó és Záró dátumok:
- 3.2 Nevezés: (folyamat)
- 3.3 Elfogadott nevezések száma és **osztályok**:
- 3.4 Nevezési díjak: (szerviz tábla is)
- 3.5 Fizetés részletei:
- 3.6 Visszatérítések:

## **4. BIZTOSÍTÁS** (NK verseny esetén részletezve)

## **5. REKLÁMOK** (rajz is lehet)

## **6. AZONOSÍTÁS**

## **7. GUMIK** (ha van)

## **8. ÜZEMANYAG** (ha van)

## **9. ADMINISZTRATÍV ÁTVÉTEL**

- 9.1 Helye:
- 9.2 Időpont és beosztás:
- 9.3 Bemutatandó dokumentumok
- 9.4 Büntetések késés esetén

## **10. TECHNIKAI ÁTVÉTEL és JELŐLÉSEK**

- 10.1 Helyszín:
- 10.2 Időpont és beosztás:
- 10.3 Nemzeti Közúti Gépjármű szabályok és követelmények: KRESZ!
- 10.4 Büntetések késés esetén
- 10.5 Biztonsági felszereltségek

## **11. ELŐVERSENY**

- 11.1 Ki vehet részt:
- 11.2 Helyszín:
- 11.3 Időpont és beosztás:
- 11.4 Rajt terület/parc-fermé:

## **12. ESEMÉNY KEZDETE**

- 12.1 Rajtlista és rajtidők kifüggesztése:
- 12.2 Rajtceremónia: (ha van)
- 12.3 Hivatalos rajt:
- 12.4 Rajt terület/parc-fermé:
- 12.5 Versenyzői eligazítás:

## **13. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA**

- 13.1 Rajtjeljárás szelektív szakaszokon:
- 13.2 Korai bejelentkezés Napi szakasz végén:
- 13.3 Menetlevél kiosztás és cserék:
- 13.4 Limitált késés, (minden rendezői szabály és megjegyzés, Környezetvédelem fólia használata. Külön pontokban)

## **14. TÁBOR (ha van) SZERVIZ PARK(ok)**

- 14.1 Helyszín(ek):

14.2 Időpontok Szerviz járműveknek:

14.3 Egyéb pontok:

## **15. ÓVÁSOK**

15.1 Óvási díjak

15.2 Fellebbezési díjak

## **16. BÜNTETÉSEK ÖSSZEFOGLALÁSA**

## **17. VÉGELLENŐRZÉSEK**

## **18. EREDMÉNYEK**

18.1 Ideiglenes végeredmény kifüggesztése:

## **19. DÍJAK**

19.1 Díjkiosztó

19.2 Díjak

## **1. MELLÉKLET**

Versenyzői összekötők neve fényképe



## **2. MELLÉKLET**

Rendező belátása szerint (pl. útvonal és időterv)

**TRSB vezető**



## 2. SZ. melléklet - NEVEZÉSI LAP

TEREP-RALLYE ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2006			
	Verseny ideje		
<b>VERSENY NEVE</b>			
<b>NEVEZÉSI LAP</b>			
Licences <input type="checkbox"/>		Challenge <input type="checkbox"/>	
RAJT SZÁM		GÉPCSOPORT	GÉPOSZTÁLY

A versenyző tölti ki	NEVEZŐ (egyesület)	1. versenyző	2. versenyző
NEVE			
CÍME			
Telefon			
LICENC SZÁM			
E-mail cím			

*A versenyjármű adatai*

<i>Gyártmány</i>	<i>Tipus</i>	<i>Vázszám</i>	<i>Gépcsoport</i>
<i>Úrtartalom</i> <small>ccm</small>	<i>Rendszám</i>	<i>Géposztály</i>	

A nevező és a versenyzőpáros a nevezési lap aláírásával kijelentik, hogy a versenyen saját felelősségükre indultak és a rendezővel szemben semmilyen kártérítési igényt nem támasztanak. Valamint kijelentik hogy, alávetik magukat egy esetleges alkohol, dopping vagy drogtesztnek.

Ezen nevezési lapon megadott adatok a valóságnak megfelelően a nevezett gépkocsi és annak minden alkatrésze kielégíti az MNASZ Szabálykönyv és ezen keresztül az FIA Nemzetközi Sportszabályzat J függelékének előírásait. (korlátozásokkal)

Budapest 2006.

Nevező (egyesület) aláírása	1. versenyző aláírása	2. versenyző aláírása
--------------------------------	--------------------------	--------------------------

### 3. SZ. melléklet - EREDMÉNY STANDARD

#### A TRB versenyek eredményeinek STANDARD formája

(Az MNASZ titkárság és a TRSB részére küldendő forma)

**Minden esetben a T1-T2 és T4 csoportokra külön készítendő !**


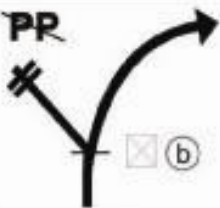



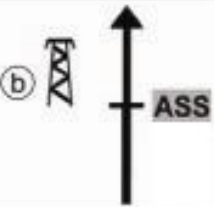

1. anyag: **Nevezési lista**
  - Startszám
  - Név
  - Nevező
  - Járműtípus
  - Géposztály
2. anyag: **Startlista**

A nevezési lista adatai startidőikkel, az összevonások után, annak jelölésével (betű és számjellel)
3. anyag: **Csapatok**

Nevezett csapatok rajtszámai csapatonként
4. anyag: **Abszolút eredménylista**
  - Helyezés
  - Startszám
  - Versenyzőpáros neve
  - Nevező
  - Járműtípus
  - Összidő (büntetőidővel)
  - Büntetőidők (külön)
  - Különbőség az 1. helyezettől
5. anyag: **Géposztály sorrend**
  - Helyezés
  - Startszám
  - Betűjel
  - Járműtípus
  - Összidő (büntetőidővel)
6. anyag: **Csapat sorrend**
  - Helyezés
  - Csapatnév
  - Csapatok startszáma
  - Csapatok pontszáma
  - Összpontszám
7. anyag: **Terep-rallye Challenge abszolút sorrend**
  - Helyezés
  - Startszám
  - Versenyzőpáros neve
  - Nevező
  - Járműtípus
  - Összidő (büntetőidővel)
  - Büntetőidők (külön)
  - Különbőség az 1. helyezettől

(A nevezők és résztvevők részére az itt megadott forma helyett kiadható az egyszerűsített, úgynevezett "kereszt" forma)

4. SZ. melléklet: SZABVÁNY ITINERLAP

PAGE 2	Étape: BOBO - BAMAKO - 861,40 km Sélectif - SIKASSO - BOUBABOUGOU	SS : 647,90
<p><b>128,29</b></p> <p>45 <b>28,39</b></p>		<p><b>S E3</b></p> <p>(d)</p>
<p><b>137,86</b></p> <p>46 <b>9,57</b></p>		<p> CP1</p> <p><b>C 230°</b></p>
<p><b>300,55</b></p> <p>47 <b>162,69</b></p>		<p><b>TDSPP</b></p> <p>(d)</p>
<p><b>555,77</b></p> <p>48 <b>255,22</b></p>		<p><b>! TIGHT R.</b></p> <p>(d)</p>
<p><b>647,90</b></p> <p>49 <b>92,13</b></p>		<p> ASS</p>

## 5. SZ. melléklet - RAJTSZÁMLISTA 2009.

Terep-Rallye autósok	1-től	50-ig
Terep-rallye "H" Csoport	50-től	69-ig
Terep-rallye Challenge	70-től	100-ig

2008. évi Bajnokság alapján előre kiosztott rajtszámok:

### Terep-rallye autósok

1	Palik László
2	Fazekas Károly
3	Lukács András
4	Birnbauer Zoltán
5	Zapletal Miroslav
6	Gál István
7	Prochazka Petr
8	Liszi László
9	Fodor Imre
10	Szalay Balázs
11	Kis Sándor
12	Korda Erik
14	Péter Géza
15	Varga Imre
16	Porizek Zdenek
17	Gábor Attila
18	Ács László
19	Kéry Szilveszter
20	Murczin Zsolt
21	Kristóf Márton
22	Horváth Béla

### Terep-rallye „H” Csoport

50	Benyó Miklós
51	Ferenczy Sándor
52	Apáthy Zoltán
53	Pócsföldi Attila
54	Gyabronka István
55	Szadvári Gábor
56	Vrsansky Bedrih
57	Csasztvan Balázs
58	Palágyi Ferenc

**A rajtszámlistán nem szereplő versenyzőknek az MNASZ Titkárságán licenc váltáskor kell érdeklődni az éves rajtszám miatt.**

## **6. SZ. melléklet: NEMZETI PRIORITÁS ÉS VÁLOGATOTTAK**

A nemzeti prioritás azokat az A licenccel rendelkező versenyzőket illeti meg, akik eredményei az alábbi feltételek egyikét kielégíti:

- a) A tárgyévet megelőző versenyévben az Országos Terep-rallye Bajnokság abszolút 1. – 3. Helyezés megszerzése.
- b) A tárgyévből a BROKERNET Terep-rallye Országos Bajnokság valamely futamán az abszolút 1. Helyezés megszerzése.

A nemzeti prioritás a fenti feltételek valamelyikének teljesülése esetén azonnal érvénybe lép és a tárgyévi december 31-ig érvényes.

A nemzeti prioritással rendelkező versenyzők névsorát a MNASZ hivatalos közleményeiben teszi közzé.

### **A 2009. január 1-én MNASZ nemzeti prioritással rendelkező versenyzők:**

Palik László  
Fazekas Károly  
Lukács András

### **2009 évben Válogatott versenyzők:**

Palik László  
Fazekas Károly  
Lukács András  
Birnbauer Zoltán