

REGULAMENT SPORTIV CADRU AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE OFF ROAD 2022

0. GLOSSAR

Competiție sportivă Off Road (CSOR) = concurs automobilistic de orientare în teren accidentat, care constă în parcurgerea de către echipaje a unor stagii de traseu cu autovehicule ale căror caracteristici tehnice sunt definite conform prezentului regulament. Clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați și a penalizărilor acumulate. Câștigă echipajul care a acumulat cel mai mic timp.

Etapa de Campionat Național de Off Road (ECNOR) = competiție sportivă offroad desfășurată pe parcursul a două sau trei zile, organizată în baza prezentului Regulament.

Echipaj = echipă formată din Pilot și Copilot împreună cu autovehiculul, ambii membrii ai echipajului deținători de licențe de sportivi eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv (FRAS), valabile cel puțin pentru Etapa de Campionat Național de Off Road la care se înscriu.

Roadbook (RB) = carnet de navigație în care este descris traseul ce trebuie parcurs de către echipaj, printr-o înșiruire logică de semne convenționale sau repere însoțite de distanțe parțiale, distanța totală și este completat de observații înscrise în conformitate cu prezentul Regulament.

Waypoint de confirmare(WP) = Reprezintă un punct de confirmare definit prin coordonate geografice, pe traseul de parcurs al unei secvențe de traseu pus la dispoziția echipajului de către organizator în carnetul de navigație (Roadbook).

Track master = Reprezintă o înregistrare a formei de bază de parcurs a unei secvențe de traseu făcută de organizator, pe care sunt menționate punctele de start/sosire, punctele de verificare CP și delimitate identic ca în Roadbook secțiunile de traseu pe care sunt impuse limitări de viteză. Track-ul master se utilizează doar de către arbitrii oficiali prin comparație cu track-ul de parcurgere înregistrat de către echipaj pentru verificarea respectării parcurgerii complete și corecte a traseului precum și pentru verificarea respectării limitărilor de viteză impuse de organizator.

Track de confirmare = Reprezintă o înregistrare a formei de bază de parcurs a unei secvențe de traseu făcută de organizator, pe care sunt menționate doar punctele de start/sosire. Track-ul de confirmare nu poate conține nicio altă mențiune din RB, prin way point-uri

Track de parcurgere = Reprezintă înregistrarea parcurgerii unei secvențe de traseu făcută de concurent pe un echipament propriu. Acesta va fi folosit pentru validarea parcurgerii traseului de către concurent.

Clasa competițională (Clasa) = Reprezintă o categorie de concurs în baza căreia sunt definite specificațiile tehnice ale autovehiculelor acceptate și este stabilit gradul de dificultate al traseului sau al probei parcurse. Există 6 (sase) clase în funcție de care se stabilește gradul de dificultate al traseelor de concurs: Extrem, Open, SSV (Side by Side Vehicle), Challenge, Standard B, Standard A.

Stagiu de Traseu (ST) = Proba sportivă în cadrul unei etape de campionat național de off road constând în parcurgerea contra timp a uneia sau mai multor secvențe de traseu și/sau probe speciale (zi de concurs).

Secvența de Traseu (SvT) = Proba sportivă în cadrul unui stagiul de traseu (ST) delimitată prin START și SOSIRE, care nu cuprinde Proba Specială (PS) și care se parcurge de către echipaj pe baza indicațiilor din RB.

Proba Specială (PS) = Proba sportivă în cadrul unui stagiul de traseu (ST), constând în parcurgerea contra timp a unei porțiuni de traseu care este marcată de către organizator pe RB, prin WP sau prin alte mijloace fizice de marcarea în teren, delimitată prin puncte individuale de START și SOSIRE diferite față de cele ale secvenței de traseu, având un grad de dificultate mai ridicat față de secvența de traseu.

Proba Superspecială (PSS) - Trial = Proba sportivă în cadrul unei etape de campionat național de off road, constând în parcurgerea contra timp a unei porțiuni de traseu care este marcată de către organizator prin mijloace fizice de marcarea în teren (jaloane, bandă ș.a.), delimitată prin START și SOSIRE organizată în special în teren deschis într-o zonă accesibilă publicului larg.

Timp Maxim (TM) = Timpul maxim exprimat în ore și minute alocat și comunicat de organizator pentru parcurgerea de către un echipaj a stagiului de traseu, a uneia dintre probele speciale sau superspeciale sau a secvențelor de traseu din cadrul unei etape de Campionat Național de Off Road.

Check Point (CP) = Punct de control fix stabilit în cadrul unei SvT sau a unei PS, care va fi obligatoriu poziționat într-o poziție numerotată din RB, în care prezența arbitrilor de traseu este obligatorie.

Selfie point (SP) = Zona de trecere marcată special în teren, validată printr-o fotografie, poziționată de organizator într-o poziție de roadbook. În acest punct nu este obligatorie prezența unui arbitru. Lipsa validării se penalizează conform Anexa D art 36

Dispozitiv de înregistrare GPS = Dispozitiv electronic care înregistrează forma și caracteristicile traseului parcurs pe baza localizării GPS.

Stație fixă de cronometrare (SI-Station) = Dispozitiv electronic de cronometrare caracterizat de un număr unic de identificare care transmite către SI-Card informații (ora și identificarea stației)

SI-Card = Dispozitiv electronic mobil de cronometrare caracterizat de un număr unic de identificare care înregistrează timpul și caracteristicile de identificare ale stației fixe de cronometrare la introducerea în aceasta. Dispozitivul înregistrează timpul de start, sosire, timpii intermediari și datele de identificare ale stațiilor fixe în care este introdus. Aceste date sunt utilizate pentru evaluarea echipajului.

Poarta = Zonă de trecere marcată special în teren, mărginită de jaloane sau de alte elemente marcate clar, prin care un echipaj este obligat să treacă, în sensul de mers din roadbook. Este interzis și se penalizează intrarea cu spatele sau trecerea prin poarta în sensul opus direcției de mers conform Anexa D art 36

Poarta poate fi amplasată în cadrul oricărei probe sportive a unei ECNOR. În cadrul unei secvențe de traseu poarta va fi menționată clar și în RB la rubrica mențiuni, echipajul fiind obligat să o parcurgă. În cadrul altei probe sportive unde nu există RB poarta va fi marcată fizic în traseu și/sau indicată de arbitrul de traseu.

Ajutor extern = orice ajutor fizic (mecanic, tehnic sau logistic) primit de către un echipaj aflat în traseu pe parcursul unei probe sportive, venit din partea:

- membrilor unui alt echipaj aflat în acel moment în afara probei sportive respective (care nu a luat startul, care a trecut deja linia de sosire sau care a declarat abandon);

- Spectatorilor;
- Unei echipe de asistență tehnică;
- Oricărei alte persoane neimplicate în proba sportivă respectivă la momentul acordării ajutorului.

Ajutor oficial = orice ajutor fizic (mecanic, tehnic sau logistic) sau la nivel informativ (prin comunicare verbală sau non-verbală) primit de către un echipaj pe parcursul unei probe sportive, venit din partea:

- Organizatorului
- Arbitrilor de traseu sau a celor oficiali

Asistență Tehnică = orice ajutor fizic (mecanic, tehnic sau logistic) primit de către echipaj din partea unei echipei tehnice, formată din persoane diferite de membrii echipajului.

Abandon = starea în care se află un echipaj care nu mai poate continua proba sportivă către/până la punctul de sosire fără ajutor din afară sau ai cărui membrii nu mai doresc continuarea traseului.

Descalificare = Excluderea unui echipaj din cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road pentru unul din motivele menționate în prezentul Regulament. Echipajul aflat în aceasta situație nu va fi inclus în clasamentul etapei.

Clasamentul Etapei de Campionat Național de Off Road (CE) = Clasament întocmit în urma rezultatelor obținute de piloți și copiloți după desfășurarea etapei respective.

Clasamentul general al Campionatului Național de Off Road (CG) = Clasament general al piloților, copiloților și al cluburilor de Off Road întocmit în baza clasamentelor etapelor.

Comisia sportivă (a unei ECNOR) = comisia alcătuită din Directorul de concurs Sportiv, Directorii de clase, arbitrii oficiali delegați, Observatorul oficial desemnat de Comisia Națională de Off Road CNOR (fără drept de vot), comisarul tehnic și alți arbitrii invitați după caz, care decide în situații specificate în prezentul Regulament.

Comisar tehnic = persoană desemnată de Comisia Națională de Off Road (CNOR) care are următoarele sarcini și îndatoriri:

- soluționează împreună cu comisia sportivă contestațiile de natură tehnică din cadrul unei ECNOR;
- verifică la înscrierea în competiție (prin procedura de inspecția tehnică) fiecare echipaj în conformitate cu prevederile tehnice ale prezentului regulament (Anexa A) și decide acceptarea sau respingerea echipajului în respectiva ECNOR;
- observă și verifică pe parcursul desfășurării unei ECNOR respectarea tuturor mențiunilor tehnice precizate în prezentul regulament (Anexa A și B) și are dreptul să decidă oprirea unui echipaj în timpul concursului dacă observă încălcări ale normelor de siguranță așa cum sunt ele definite în prezentul regulament prin Anexa A, care pot pune în pericol siguranța echipajului sau a altor echipaje sau spectatori;
- pe parcursul desfășurării probelor competiției are atribuții de arbitru de traseu.

Observator FRAS / CNOR = persoană fizică desemnată/delegată de CNOR pentru a urmări desfășurarea competiției și pentru a monitoriza respectarea regulamentelor, planului de securitate în cadrul unei ECNOR. Observatorul are obligația întocmirii unui Raport al observatorului CNOR pentru fiecare ECNOR.

Comisar de înscrieri = persoană desemnată de Comisia Națională de Off Road (CNOR) care are următoarele sarcini și îndatoriri:

- verifica informațiile trimise de participanți în vederea înscrierii;
- validează înscrierea participanților la competiție;

Inspecția tehnică = verificarea tehnică vizuală realizată de comisarul tehnic, premergătoare înscrierii în concurs a echipajului, în conformitate cu Anexa A a prezentului regulament care se finalizează cu acceptarea sau respingerea echipajului în cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road (în cadrul secțiunilor TROPHY) din punct de vedere tehnic și al normelor de siguranță.

Arbitru oficial = persoană fizică legitimată de FRAS, delegată pentru monitorizarea competiției și în vederea alcătuirii clasamentului unei etape a Campionatului Național de Off Road.

Arbitrii de traseu = persoane fizice desemnate de organizator pentru a urmări desfășurarea competiției în diferite puncte de pe traseu, cu îndatoriri tehnice și administrative (organizarea parcului tehnic, indicații în timpul probelor sportive, observare încălcare reguli de către membrii echipajelor, înregistrare timpi intermediari în cadrul probelor sportive, îndrumare echipaje, monitorizare traseu de concurs, etc) și îndatoriri de asigurare a siguranței și securității în traseu (în special pentru spectatori). Organizatorul se va asigura că arbitrii de traseu vor purta însemne specifice, astfel încât să poată fi deosebiți de alte persoane întâlnite în traseu de către echipaje.

Stop Timp = perioada de timp, în cadrul unei ECNOR, acordată de către Directorul sportiv sau Directorii de clase prin arbitrii de traseu. În cadrul Stop Timp sunt interzise orice intervenții asupra mașinii de concurs.

1. CONDIȚII DE PARTICIPARE

1.1 Condiții generale

(a) Etapele de campionat care vor puncta în cadrul Campionatului Național de Off Road sunt prevăzute în Calendarul oficial competițional aprobat de Comisia Națională de Off Road (CNOR) / Federația Română de Automobilism Sportiv (FRAS) și vor avea obligatoriu șase clase competiționale STANDARD A, STANDARD B, CHALLENGE, OPEN, SSV și EXTREM.

(b) Alegerea rolurilor de PILOT sau COPILOT în cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road se face de către membrii echipajului la completarea Fișei de înscriere.

Pe parcursul desfășurării unei etape a Campionatului Național de Off Road sub același număr de concurs, membrii echipajului trebuie să îndeplinească numai rolurile asumate prin Fișa de înscriere (pilot sau copilot).

Nerespectarea acestei prevederi conduce la penalizarea echipajului în cauză, conform Anexei D (pct. 5) al prezentului Regulament.

(c) Fiecare echipaj poate participa în cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road numai cu autovehiculul specificat în fișa de înscriere (înscris în competiție).

Nu este permisă înlocuirea autovehiculului în timpul unei etape a Campionatului Național de Off Road, în cazul înlocuirii echipajului va fi penalizat conform Anexei D (pct. 23).

În cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road sunt autorizate să participe numai autovehiculele care îndeplinesc condițiile stipulate în Anexa A al prezentului Regulament.

Nerespectarea condițiilor se penalizează conform Anexei D (pct. 1)

Starea tehnică a autovehiculelor participante și modul cum acestea corespund prevederilor Anexei A și Anexei B (după caz) va fi verificat și validat de către Comisarul tehnic.

Membrii echipajului se obligă să permită orice verificare solicitată de către comisarul tehnic.

Dacă în urma Inspecției tehnice rezultă respingerea autovehiculului aceasta duce automat la neacceptarea echipajului în respectiva etapă a Campionatului Național de Off Road.

(d) La competițiile organizate sub prezentul Regulament se pot înscrie numai sportivi afiliați unui club sportiv ce sunt licențiați de către FRAS cu licență anuală pentru Off Road sau Rally Raid sau cu licență "One Event" pentru Off Road (obținută la înscrierea în cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road).

Pot participa și pot puncta în clasamentul Campionatului Național de Off Road și sportivi străini în același regim ca și sportivi români (licențiați FRAS sau de organisme recunoscute de FRAS).

Licența anuală a unui sportiv se eliberează o singură dată pe an la un singur club. Un sportiv poate să fie membru licențiat al unui singur club sportiv afiliat FRAS.

(e) Transferul unui sportiv de la un club la altul se poate face numai cu acordul în scris al ambelor cluburi și a achitării taxei de transfer percepută de FRAS. La orice transfer, indiferent de perioadă, se percepe taxa de transfer conform normelor financiare FRAS în vigoare. Sportivilor, care se află în litigiu cu un club afiliat FRAS, nu li se va elibera licență "One Event".

(f) Organizatorul nu poate limita accesul/participarea unui echipaj sau al unui membru al unui echipaj la o etapă a Campionatului Național de Off Road (ex. limitare număr maxim concurenți, persoane declarate arbitrar "non-grata"etc.) cu excepția celor care se află sub sancțiuni CNOR/FRAS.

(g) Echipajele înscrise în competiție vor fi penalizate conform prevederilor aflate în Anexa D.

1.2 Precizări privind normele de siguranță

(a) Pentru autovehiculele înscrise în concurs la clasele CHALLENGE, OPEN, SSV și EXTREM este obligatorie montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll cage, conform Anexei B, iar pentru cele de la clasele STANDARD A și STANDARD B este obligatorie montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll bar, conform Anexei B. Se recomandă și la clasele STANDARD A și STANDARD B montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll cage.

(b) Centurile de siguranță sunt obligatorii pentru pilot și copilot. Nu sunt admise centuri de siguranță deteriorate, cu cataramă blocate sau incomplete, cu sisteme de închidere/deschidere defecte sau cu sisteme de prindere pe caroserie / roll cage deteriorate sau incomplet fixate.

Prinderea centurilor de siguranță se va face minim în 3 puncte. Este obligatorie utilizarea centurilor de siguranță de **tip ham cu prindere în minim 3 puncte** pe structura de tip roll cage. Dacă se utilizează centuri de siguranță cu prindere în 3 puncte dotate cu

retractor / blocator mecanic, acesta trebuie să fie complet funcțional. Centurile de siguranță trebuie să fie fixate peste corp conform cu specificațiile acestora (cel puțin peste bazin și peste ambii umeri).

(c) Toate autovehiculele care participa in competitie trebuie sa fie dotate cu Snorkel - Sistem de protecție al filtrului de aer prin care se mută admisia de la nivelul compartimentului motor la o înalțime de minim jumătatea parbizului) . Pentru Clasa SSV se consideră ca fiind îndeplinită condiția de securitate datorită specificațiilor originale de construcție (admisia de aer este deja ridicată la nivelul capului pasagerilor și are protecție tip sifon la tubulatura de aer).

(d) Toate autovehiculele care participa in competitie trebuie sa fie dotate cu Stație radio capabilă să comunice pe frecvențele CB și în mod special pe canalul 22 care are frecvența centrală 27.225 Mhz (atașat specificații Citizen Band Ancom).

(e) Toate autovehiculele care participa in competitie trebuie sa fie dotate cu Fumigene P1 cu fum colorat,

(f) Este interzisa folosirea plaselor metalice la geamuri pentru autovehiculele înscrise în concurs la toate clasele. Se poate adauga plasa textila sau geam din Policarbonat, dacă se dorește.

(g) Daca se foloseste plasa textila la geamuri atunci este obligatorie dotarea pe stâlpul mașinii sau într-un loc foarte ușor accesibil cu un instrument de tăiat plasa sau centurile.

(h) Pe parcursul desfășurării probelor competiției este obligatorie purtarea căștilor de protecție pentru pilot și copilot. Casca trebuie să fie purtată cu sistemul de prindere închis. Casca e obligatoriu să fie destinată pentru auto/moto și este obligatoriu ca forma acesteia să acopere urechile în totalitate.

(i) Pentru evitarea accidentelor este recomandat ca manipularea / atingerea liniei de tragere în timpul utilizării troliului să se facă numai atunci când autovehiculul este oprit și s-au luat toate măsurile pentru asigurarea imobilizării acestuia.

În cazul în care se va utiliza troliu cu linie de tragere confecționată din fire din oțel este obligatorie utilizarea unui lest montat pe linia de tragere în timpul utilizării troliului. Lestul va avea greutatea de cel puțin 1kg și dimensiunile minime de 300x200mm (Anexa D, pct 18)

(j) Autovehiculul va fi dotat obligatoriu cu una dintre cele doua variante:

- cel puțin doua extincatoare manuale cu pulbere de tip P2 de 2 kilograme, cu manometru și sigiliu de verificare, care să fie în termenul de valabilitate și să respecte legislația din România. Se acceptă numai extincatoare cu pulbere sau cu spumă mecanică. Pentru evitarea accidentărilor si anume desprinderea accidentală a acestuia extincatorul trebuie să fie fixat ferm.

sau

- sistem mecanic de stingere a incendiilor cu extincator cu o capacitate minima de 4Kg, certificat FIA pentru competitii auto. Sistemul va avea 6 duze (2 pentru echipaj si 4 pentru compartimentul motor).

(k) Este interzisă utilizarea în interior a panourilor rigide de protecție sau despărțitoare din materiale plastice (ex: plexiglass) care pot produce fragmente ascuțite în cazul spargerii lor (de ex: panouri de compartimentare, trape, panouri de uși ș.a.).

(l) Este interzis transportul de combustibil în orice fel de recipient auxiliar amplasat în interiorul sau exteriorul autovehiculului în afara rezervorului de combustibil al autovehiculului (pct. 9 - Anexa D).

(m) Alte precizări ce țin de siguranța și securitatea echipajului sunt cuprinse în Anexa A.

1.3 Înscrierea în competiție

(a) La înscrierea în competiție, membrii echipajului trebuie să aibă vârsta minimă de 18 ani.

(b) Se acceptă înscrierea în calitate de Copilot de la vârsta de 16 ani împliniți numai cu declarație notarială pe propria răspundere a ambilor părinți. În declarație trebuie să fie specificat în clar acceptul părinților că minorul poate să participe la Competiții Sportive Off Road.

(c) Înscrierea finală în competițiile ECNOR se poate face doar dacă echipajul a făcut înscrierea inițială (anunțul de participare) pe site-ul cnor.ro. Înscrierea unui sportiv pe site-ul CNOR este valabilă doar dacă documentația este complet încărcată pe site.

Echipajul va prezenta următoarele documente la înscriere:

- Document care stabilește identitatea;
- Permis de conducere categoria B, valabil (pentru pilot);

Licență anuală emisă de către FRAS sau licență "one event" (se poate obține la secretariatul concursului). Licența "One Event" se eliberează numai după obținerea dovezii medicale de aptitudine și încheierea/prezentarea unei asigurări speciale pentru competiții sportive;

- Fișa tehnică a autovehiculului completată în urma inspecției tehnice, vizată de către Comisarul Tehnic;

- Formularul de înscriere completat și semnat integral și corect (cu declarația pe proprie răspundere semnată de ambii membri ai echipajului);

- Dovada plății taxelor stabilite de organizator (în avans sau la fața locului): taxa sportivă sau taxa all inclusive.

(d) Numărul de concurs al echipajului este unic și se stabilește astfel:

- Pentru piloții clasăți pe primele 10 locuri în anul competițional anterior va fi cel corespunzător locului ocupat de aceștia în clasamentul general anual, indiferent de numărul licenței sportive actuale a pilotului, dacă se păstrează participarea la aceeași clasă de concurs;

- numărul alocat de FRAS a pilotului în celelalte cazuri.

Pentru piloții clasăți pe primele 10 locuri în anul competițional anterior numerele de concurs se diferențiază pe clase competiționale astfel:

- Clasa EXTREM: de la 1 la 10
- Clasa OPEN: de la 101 la 110
- Clasa OPEN SSV: de la 201 la 210
- Clasa STANDARD C: de la 301 la 310
- Clasa STANDARD B: de la 401 la 410
- Clasa STANDARD A: de la 501 la 510

Sportivii care doresc numere de concurs preferențiale (în afara celor deja alocate) sunt obligați să achite o taxă conform normelor FRAS. Nu se pot obține numere preferențiale mai mari de 700.

Numerele licențelor one-event sunt cuprinse între 701 și 799.

Numerele licențelor pentru Trial sunt cuprinse între 801 și 899.

Numărul de concurs va respecta cu strictețe modelul și dimensiunile prezentate în Anexa C.

Pe fiecare autovehicul acceptat în competiție trebuie să existe pe ambele laterale câte un număr de concurs.

Numărul de concurs trebuie să fie amplasat în locuri ușor vizibile și cel puțin la startul fiecărui stagiu de traseu (ST) trebuie să fie curat (pe ambele laterale).

Neîndeplinirea acestei condiții duce la penalizări conform Anexei D (pct. 25).

În cazul echipajelor pentru care numărul de concurs este stabilit la înscrierea în competiție (la obținerea licenței "one event" a pilotului) delegatul FRAS care acordă licența "one event" este responsabil pentru punerea la dispoziția echipajului a autocolantelor (2 bucăți) cu numărul de concurs. În celelalte cazuri obligația revine echipajului.

Pentru diferențierea echipajelor pe clasele de concurs sportive vor aplica pe mașina de concurs două autocolante cu numele clasei de concurs - EXTREM, OPEN, SSV, CHALLENGE, STANDARD B Standard A modelul, forma și dimensiunile fiind conforme Anexei C.

Autocolantele în număr de 2 (două) se aplică pe lateralele autovehiculului într-un loc vizibil. Se recomandă aplicarea acestora lângă numărul de concurs (de preferat imediat sub numărul de concurs dacă spațiul permite).

Cel puțin la startul fiecărui stagiu de traseu (ST) trebuie ca autocolantele cu numele clasei de concurs să existe și să fie curate.

(e) Este obligatoriu de afișat pe autovehicul (recomandat pe aripile din față dacă acestea există sau pe fiecare laterală a autovehiculului în partea frontală superioară) prenumele și numele pilotului și copilotului urmat de grupa sanguină, corespunzător cu locurile ocupate de aceștia, conform modelului descris în Anexa C.

(f) Concurenții vor pune la dispoziția organizatorilor, pentru materialul publicitar primit la înscriere, minim 50% din următoarele suprafețe ale mașinii: laterale, capotă motor, parasolar parbriz, aripi din față (dacă există).

Neaplicarea sau refuzul aplicării materialelor publicitare pe autovehiculul de concurs este posibilă doar prin plata unei taxe suplimentare echivalentă cu taxa de participare a echipajului. Taxa suplimentară va fi încasată de ACAOR.

Materialele publicitare distribuite de organizator vor fi aplicate vizibil, obligatoriu pe suprafața exterioară a autoturismului. Pe suprafața de 50% alocată materialelor publicitare distribuite de organizator au prioritate la afișare materialele sponsorilor generali ai Campionatului și apoi sponsorii locali ai organizatorului. Dacă materialele publicitare puse la dispoziția echipajelor depășesc suprafața minimă obligatorie impusă acestea vor fi astfel poziționate încât să fie vizibile cu respectarea priorității dar să nu acopere eventualele materiale publicitare proprii ale echipajului.

2. STARTUL

2.1 Secțiunea TROPHY

(a) Ordinea de start în cadrul etapelor Campionatului Național de Off Road (ECNOR) se stabilește în felul următor :

În prima etapă se stabilește prin tragere la sorți, iar pentru următoarele etape ordinea de start va fi data de poziția ocupată în clasamentul general provizoriu.

Cei care nu au puncte în clasamentul general provizoriu vor lua startul în ordinea de înscriere la secretariat, după ceilalți concurenți.

(b) Ordinea de start în următorul stagiou de traseu (a doua zi) este dată de clasamentul parțial (intermediar) al competiției.

(c) În oricare probă specială startul următorului echipaj se poate da numai după ce echipajul precedent a ajuns la punctul de sosire sau a fost scos din traseu în urma abandonului sau a expirării timpului maxim.

Dacă într-o secvență de traseu sau probă specială ordinea de start se stabilește în ordinea sosirii echipajelor din secțiunea de traseu/proba specială precedentă atunci organizatorul este obligat să menționeze la briefing, în Regulamentul particular și pe Roadbook intervalul orar în care este deschis startul pentru proba respectivă.

Limita superioară a intervalului orar se calculează pornind de la ora de start a ultimului echipaj care a luat startul în proba precedentă la care se adaugă timpul maxim alocat probei precedente + 10 minute.

(d) Startul se dă de către un arbitru oficial la locul stabilit și anunțat de organizator, în ordinea și la ora anunțată.

(e) Neprezentarea concurenților la start la timpul afișat, duce la penalizări conform cu Anexa D (pct. 27, pct. 28, pct. 41, pct. 42).

(f) Echipajele se vor prezenta la start obligatoriu cu autovehiculele spălate. În caz contrar vor fi penalizate conform Anexei D (pct. 25). Pentru etapele desfășurate în locații în care nu există condiții pentru spălarea autovehiculelor, echipajele pot lua startul cu autovehiculele nespălate, cu excepția primului stagiou de traseu **dar cu obligatia** de a curata numerele de concurs pentru a fi complet vizibile la start.

2.2 Proba Superspeciala - TRIAL

(a) Ordinea de start în secțiunea Proba Superspeciala - TRIAL se stabilește pe clase, prin una din următoarele metode, la alegerea organizatorului, după caz:

- Pe baza clasamentului general (CG) al piloților din secțiunea Proba Superspeciala - TRIAL, după ultima etapă urmând apoi echipajele ai căror piloți nu au acumulat puncte în clasamentul general, în ordinea crescătoare a numerelor de concurs;

- În ordinea crescătoare a numerelor de concurs;

- Pe baza ordinii de start stabilită pentru secțiunea Trophy pentru primul stagiou de traseu urmând apoi echipajele care s-au înscris numai la secțiunea Proba Superspeciala - TRIAL în ordinea crescătoare a numerelor de concurs;

- Prin tragere la sorți publică după numerele de concurs;

- Pentru echipajele care au participat în secțiunea Trophy în ordinea sosirii din stagiou de traseu al secțiunii Trophy, pentru celelalte echipaje înscrise numai în secțiunea Proba Superspeciala - TRIAL în ordinea crescătoare a numerelor de concurs;

- Pe baza clasamentului intermediar sau final al secțiunii Trophy de la etapa respectivă la care se adaugă în ordinea crescătoare a numerelor de concurs celelalte echipaje înscrise numai la secțiunea TRIAL.

(b) Înainte de data de început a înscrierilor în secțiunea TRIAL organizatorul are obligația de a anunța când (în ce zi a ECNOR) se desfășoară secțiunea TRIAL și metoda de stabilire a ordinii de start.

(c) În secțiunea TRIAL startul următorului echipaj se poate da numai după ce echipajul precedent a ajuns la punctul de sosire sau a fost scos din traseu în urma abandonului sau a expirării timpului maxim. În cazul organizării unui TRIAL SINCRON în niciun moment pe același traseu al probei nu trebuie să existe două echipaje aflate în concurs. Traseele pentru TRIAL SINCRON se vor configura astfel încât să nu se

intersecteze în același plan iar punctele de start și sosire trebuie să fie diferite pentru fiecare dintre cele două echipaje.

Neprezentarea la punctul de start în proba superspecială TRIAL duce la penalizări conform cu Anexa D (pct. 46 și 47).

3. SOSIREA

(a) Pentru fiecare echipaj, stagiul de traseu (secvența de traseu, proba specială sau superspecială) este considerat finalizat (parcurs) doar dacă echipajul îl parcurge integral și trece linia de sosire prin mijloace tehnice proprii.

(b) Echipajele ce nu trec linia de sosire prin mijloace proprii (autovehicul tractat sau împins) sau părăsesc traseul și nu revin în limita a 100m, vor fi penalizate conform Anexei D (pct. 30).

(c) Sosirea este considerată CP cronometrat și marcat cu element de identificare și în cazul ratării se penalizează ca orice CP ratat.

După trecerea cu autovehiculul a liniei de sosire, membrii echipajului sunt obligați să oprească autovehiculul, membrul echipajului care are SI-Card să coboare din autovehicul și să introducă dispozitivul de cronometrare mobil SI-Card în unitatea de cronometrare fixă pentru a înregistra timpul de sosire. Înregistrarea timpului de sosire revine în sarcina echipajului. Unui echipaj ce nu a parcurs traseul integral nu i se poate acorda CP-ul de finish.

(d) În punctul de sosire al unui stagiu de traseu, echipajele sunt obligate să trimită pe e-mail track-ul (track-urile) GPS de parcurgere înregistrat pe propriul dispozitiv la adresa oficială de arbitraj și pe cea a arbitrilor din finish. Concurentul are obligația de a se asigura că arbitrul din finish a primit track-urile, iar apoi să predea arbitrilor de finish Roadbook-ul și dispozitivul de cronometrare SI-Card.

Dacă echipajul a parasit zona de sosire fără trimiterea track-ului cu confirmare de primire din partea arbitrilor de finish va fi penalizat conform Anexei D (pct. 37).

Dacă echipajul are mai multe dispozitive de înregistrare a parcurgerii traseului va trimite toate track-urile GPS înregistrate, track-urile trimise ulterior vor fi luate în considerare doar în urma unei contestații scrise.

Fisierul cu trackul de parcurgere trimis către arbitraj va conține obligatoriu „clasa” și „numarul de concurs”.

(e) În punctul de sosire al secvenței de traseu, echipajele sunt obligate să trimită fotografiile pentru validarea SP-urilor în termen maxim de 30 minute de la ora de sosire, astfel înregistrându-se ora de trimitere. Orice fotografie trimisă mai târziu de 30 minute față de ora de finish a echipajului nu va mai fi luată în considerare. Modalitatea de trimitere a fotografiilor va fi specificată de organizator în regulamentul particular și/sau va fi comunicată concurenților la briefing.

Pentru a valida trecerea prin SP concurentul trebuie să predea o fotografie clară în care să se regăsească minim următoarele elemente:

- elementul cu care este marcat SP;

-autovehiculul ce face parte din echipaj pe care sa poata fi identificat cel putin un element distinctiv (numar concurs, culoare specifica, elemente particulare ale autovehiculului etc);

Daca fotografia nu contine ambele elemente SP-ul nu va fi validat.

In cazul in care fotografiile contin elemente obscene echipajul va fi descalificat.

Arbitrul de teren desemnat de organizator va analiza si valida fotografiile primite, va completa o fisa de arbitraj si o va preda arbitrilor CNOR. Fiecare SP pentru care concurentii nu au o fotografie clara, validata de arbitrul de teren, echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 36).

Orice nerespectare a celor de mai sus duce la penalizări conform Anexei D (pct. 37).

4. NAVIGAREA ÎN STAGIILE DE TRASEU

(a) În stagiile de traseu este obligatorie parcurgerea traseului după Roadbook (RB) **cu confirmare de pozitie pe trackul de confirmare**. Daca echipajul observa o abatere de la track-ul de confirmare, acesta se va intoarce in punctul din care a depasit limita de abatere de 100m si va relua navigarea din acel punct.

(b) Fiecărui echipaj i se va înmâna înainte de startul fiecărui stagiu de traseu Roadbook-ul pentru traseul de parcurs aferent clasei la care concurează și stagiului de traseu din ziua respectivă împreună cu SI-Card-ul și track-ul GPS de confirmare in formă electronică. Track-ul GPS primit de concurenti nu are voie sa contina limitari de viteza sau waypoint-uri cu pozitii din Road Book pentru confirmarea pozitiei, track-ul asigura doar confirmarea echipajului pe traseul corect.

(c) Fiecare stagiu de traseu va avea câte un RB separat care va cuprinde descrierea traseului de parcurs între punctele de Start și Sosire inclusiv informații despre probele speciale (PS) integrate în stagiul de traseu, după caz, dacă acestea există.

În cazurile speciale când stagiile de traseu sunt fără pauză între ele și există un timp maxim comunicat de organizator pentru ambele stagii cumulate, este permis să existe un singur RB pentru ambele stagii.

(d) În Roadbook, arbitrul oficial va consemna (va verifica să fie înscrise) la startul stagiului de traseu următoarele:

- numărul de concurs al echipajului,
- ora de start (ora și minutul)

- timpul maxim al stagiului de traseu stabilit de organizator sau ale secvențelor de traseu și/sau a probelor speciale din cadrul stagiului de traseu.

(e) Datorită stilului diferit de conducere al echipajelor sau a condițiilor particulare de aderență, a formei traseului, a preciziei aparatului de măsurare a distanței utilizat, a puterii semnalului GPS în cazul înregistrărilor distanțelor prin poziționare GPS pot apărea neconcordanțe între distanțele menționate în roadbook și distanța parcursă efectiv din teren.

Aceste diferențe pot fi de ± 50 de metri și în această toleranță sunt considerate acceptate și nu pot constitui obiectul unor reclamații din partea participanților.

Distanța standard pentru calibrarea instrumentelor va fi obligatoriu de 1000 m, în sistemul de poziționare GPS (fără abateri). Instrumentele de măsurare vor fi calibrate după acest sistem de referință de către membrii echipajelor.

5. TRASEUL

5.1 Specificații generale

(a) O etapă a Campionatului Național de Off Road este alcătuită din două stagii de traseu și o probă superspecială - Trial. Stagiile de traseu conțin cel puțin o secvență de traseu. Un stagiul de traseu poate conține mai multe secvențe de traseu și una sau mai multe probe speciale (optional, la latitudinea organizatorului).

(b) Secvența de traseu va avea întotdeauna timpul cronometrat luat în considerare la calculul punctajelor în quantum x1, iar probele speciale pot avea timpul cronometrat luat în considerare la calculul punctajelor în quantum de timp diferit (x1, sau x2) - la alegerea organizatorului.

Proba superspecială TRIAL va avea timpul cronometrat în quantum de timp diferit (x1, sau x2).

Valoarea quantumului aleasă de organizator pentru proba specială (PS) este obligatoriu să fie anunțată înaintea startului stagiului de traseu din care face parte PS.

Valoarea quantumului aleasă de organizator pentru proba superspecială Trial (PSS) este obligatoriu să fie anunțată înaintea startului în PSS

(c) Neparcurgerea completă sau parțială a unui stagiul de traseu (ST), a secvențelor de traseu (SvT), a probelor speciale (PS) sau a probei superspecială Trial (PSS) vor conduce la penalizări conform cu Anexa D (pct 32, pct. 43, Pct 47).

(d) Traseul stabilit de organizator va fi adecvat fiecărei din cele șase clase de concurs: STANDARD A, STANDARD B, CHALLENGE, OPEN, SSV și EXTREM, iar lungimea acestuia și gradul de dificultate se va adapta în funcție de caracteristicile fiecărei zone de concurs și fiecărei clase. După startul unui stagiul de traseu organizatorul are dreptul de a modifica traseul de concurs prin eliminarea unor secvențe de traseu, a unor porțiuni din traseu (cuprinse între poziții de roadbook) sau a probelor speciale incluse în acel stagiul, **numai în următoarele situații:**

- Creșterea gradului de dificultate al traseului din cauza condițiilor meteo astfel încât niciun concurent nu poate termina stagiul de traseu în timpul maxim comunicat de organizator la începutul stagiului de traseu;

- Din cauza limitărilor impuse de autorități în timpul desfășurării etapei;

- Din cauza unor situații în care securitatea și siguranța echipajelor sau a altor persoane poate fi afectată.

Modificarea traseului de concurs va fi efectuată în așa fel încât niciun echipaj să nu fie dezavantajat prin comparație cu un altul.

(e) Traseul parcurs în stagiile de traseu se înregistrează electronic pe un dispozitiv GPS propriu.

Cade în sarcina echipajului să mențină dispozitivul pornit asigurându-i acestuia o sursă de energie corespunzătoare pe întreaga durată a stagiului de traseu, să îl monteze într-o zonă a autovehiculului care să permită dispozitivului recepționarea cât mai bună a semnalului GPS fiind în același timp protejat de acțiuni mecanice și de pătrunderea apei.

Dispozitivul GPS de înregistrare a traseului este solidar cu autovehiculul echipajului și poate fi utilizat numai pentru înregistrarea pozițiilor autovehiculului. Orice alt mod de a înregistra traseul parcurs care nu este în legătură directă cu autovehiculul echipajului este interzis și se penalizează conform Anexei D (pct. 40).

(f) La finalul stagiului de traseu pentru care a fost predat roadbook-ul și SI-Card-ul sau în cazul abandonului, chiar dacă nu se trece linia de sosire, echipajul este obligat să

returneze roadbook-ul și SI-Card-ul arbitrilor oficial sau de traseu care este prezent la punctul de Sosire precum și să trimită pe e-mail track-ul GPS de parcurgere la adresa comunicată de organizator.

Nepredarea acestora se penalizează conform Anexei D (pct. 37, pct. 39).

(g) Organizatorul este obligat să anunțe înainte de startul fiecărui stagiu de traseu (la briefing) următoarele:

- tipul de marcaj și culoarea marcajului secvențelor de traseu și/sau a probelor speciale corespunzător fiecărei clase competiționale.
- Timpul maxim
- Modificări făcute ulterior printării roadbookului. (anulări poziții, etc)
- Porțiuni de traseu cu sens în ambele direcții.
- Limitări de viteză
- Numărul total de SP din secvența de traseu, dacă acestea există

(h) În cazul în care porțiuni din traseul de parcurs vor trece pe drumuri deschise circulației publice, parcurgerea acestora se va face cu respectarea prevederilor Codului Rutier în vigoare, dacă în Roadbook nu se precizează altfel la rubrica de observații/informații. Se recomandă organizatorilor evitarea impunerii unor limitări de viteză diferite (mai mici) față de cele care sunt în vigoare potrivit semnalizărilor rutiere pe sectorul respectiv, în special pe drumurile cu trafic rutier intens.

(i) Atunci când un echipaj părăsește, din diferite motive (rătăcire, necesitatea unor reparații etc.), traseul marcat de organizator, acesta este obligat să revină în traseu prin același punct (cu o abatere tolerată de 100m față de trackul de confirmare). În caz contrar, părăsirea de traseu determină anularea secțiunilor următoare și atrage după sine penalizarea echipajului conform Anexei D (pct. 30).

Sunt excluse de la penalizare abaterile înregistrate între punctele în care navigația se face prin poziții de azimuth definite de coordonate geografice sau de distanță și unghiul direcției, menționate în Roadbook.

(j) Analiza traseului parcurs de echipaj se va face și din punctul de vedere al sensului de parcurgere, orice porțiune de traseu parcursă în sens invers față de aceeași porțiune din track-ul master, dacă nu este urmată de o altă parcursă în sens corect, va fi supusă penalizărilor identice cu penalizările aplicate pentru traseu neparcurs.

(k) În toate secțiunile de traseu organizatorul este obligat să asigure o lățime a traseului de minim 2,50m măsurată orizontal și perpendicular pe linia mediană a acestuia între cele mai apropiate repere fixe.

(l) Marcajele de confirmare în traseu se vor face cu materiale biodegradabile (ex : vopsea pe bază de cretă) sau cu alte materiale care să nu afecteze mediul.

Este interzisă utilizarea benzilor din materiale plastice (polietilenă) pentru marcarea punctelor de confirmare în traseu. Benzile din materiale plastice se pot utiliza numai pentru delimitarea traseului în probele speciale iar organizatorul se va asigura că benzile utilizate din materiale plastice vor fi adunate și ecologizate corespunzător.

(m) Track-ul master va fi predat de către organizator către arbitri cu minim 12 ore înaintea startului.

Obigatoriu track-ul master trebuie să conțină următoarele:

- Forma completă a traseului de parcurs între punctul de start și punctul de sosire;
- Marcarea și denumirea punctelor: start, sosire, început și sfârșit de limitare de viteză, intrare și ieșire din azimuth sau intrare și ieșire din coordonate de navigare precum și marcarea coordonatelor de verificare, identice cu pozițiile din RB;

-Dacă există mai multe secțiuni cu limitare de viteză, atunci punctele se denumesc pe secțiuni numerotate. Ex: Început limitare viteză 1 / sfârșit limitare viteză 1;

-Legătura dintre intrarea și ieșirea din azimuth sau atunci când se utilizează coordonate de navigare între două puncte, se trasează cu o linie dreaptă.

(n) Dacă secvența de traseu parcursă conține puncte SP acestea pot fi amplasate într-o poziție de roadbook - caz în care acesta va fi menționat în rubrica observației a poziției respective;

Cade în sarcina echipajului să dețină un dispozitiv capabil să realizeze fotografia clară și apoi să o trimită organizatorului.

Organizatorul este obligat să anunțe numărul SP-urilor aflate în secvența de traseu și modul în care acestea sunt marcate (copac marcat, banner, etc).

Numărul maxim de SP într-un stagiu nu poate depăși 5.

5.2 Secvențele de traseu (SvT)

(a) Timpul realizat pe o secvență de traseu poate fi luat în calcul la stabilirea clasamentului întotdeauna în cuantum x1.

(b) Organizatorul are obligația să comunice și timpul maxim pentru parcurgerea secvenței de traseu la începutul stagiului de traseu din care face parte secvența de traseu.

(c) Dacă stagiul de traseu corespunzător are numai o secvență de traseu atunci timpul maxim al secvenței de traseu este identic cu timpul maxim al stagiului de traseu.

Timpul de parcurgere cronometrat pe o secvență de traseu se exprimă la nivel de secunde.

(d) Se consideră traseul parcurs numai pentru echipajele care reușesc să îl parcurgă integral, respectiv să treacă linia de SOSIRE exclusiv prin mijloace motorii proprii, în condițiile prezentului regulament, în timpul maxim comunicat de organizator.

5.3 Proba specială (PS)

(a) Este obligatoriu ca proba specială, dacă există în cadrul unui stagiu de traseu, să fie consemnată în RB-ul corespunzător stagiului de traseu, dar fără obligația de a se naviga după RB.

(b) În cazul în care traseul este delimitat prin benzi, benzile se pot prinde (fixa) numai de jaloane sau de copaci.

(c) Nu este permisă prinderea unei benzi de un tufiș.

(d) Distanța dintre jaloane măsurată orizontal și perpendicular pe linia mediană a traseului nu poate fi mai mică de 5,0 m iar exteriorul curbilor nu poate avea o rază mai mică de 6,0m.

(e) Organizatorul trebuie să asigure marcaje și delimitări identice pentru fiecare echipaj.

(f) Poziționarea benzilor între jaloane sau alte elemente fixe (copaci) se va face la o înălțime recomandată de 1,0 metru de la sol astfel încât niciun echipaj să nu poată trece parțial sau total cu autovehiculul pe sub bandă fără să o rupă.

(g) În cazul în care traseul este delimitat prin benzi și/sau jaloane se aplică penalizările corespunzătoare ruperii jaloanelor conform Anexei D (pct. 44).

În cazul ruperii benzii, concurentul este obligat să o lege înapoi, în caz contrar va fi penalizat ca pentru jalon doborât conform Anexei A (pct. 44).

(h) Timpul realizat pe o probă specială este luat în calcul la stabilirea clasamentului în cuantum x1 sau x2 în funcție de alegerea organizatorului, comunicată înaintea startului stagiului de traseu din care proba specială face parte.

(i) Organizatorul are obligația să comunice timpul maxim pentru proba specială la începutul stagiului de traseu din care face parte proba specială (la briefing).

Timpul maxim stabilit de organizator pentru parcurgerea Probei Speciale se modifică dacă timpul primului echipaj care iese din PS (fără a suferi defecțiuni tehnice) este mai mare cu cel puțin 15% față de timpul maxim stabilit inițial.

Timpul maxim va fi majorat cu același procentaj cu care a fost depășit timpul stabilit inițial, rotunjit în plus la minut.

Timpul maxim inițial nu poate fi mai mare de 15 minute dacă PS are cuantum 1, 10 minute dacă are cuantum 2.

După expirarea timpului maxim cronometrarea timpului echipajului se oprește și acesta va fi evacuat din traseu cât mai repede posibil de către organizator.

Timpul de parcurgere cronometrat pe o probă specială se exprimă la nivel de secunde.

(j) Organizatorul are obligația de a comunica intervalul orar în care este deschis startul pentru PS.

(k) Traseul probei speciale se consideră parcurs numai pentru echipajele care reușesc să îl parcurgă integral, respectiv să treacă linia de SOSIRE exclusiv prin mijloace motorii proprii, în condițiile prezentului regulament, în timpul maxim comunicat de organizator.

(l) După startul echipajului în proba specială, până la punctul de sosire este interzis ajutorul din afară și ajutorul oficial. Penalizarea se face conform Anexei D (pct. 45).

Ajutorul din afară și ajutorul oficial este permis, numai după declararea abandonului de către echipaj cu consemnarea acestuia în Roadbook și/sau în fișele de arbitraj ale arbitrilor de traseu sau ale arbitrilor oficiali sau după expirarea timpului maxim de parcurgere a probei speciale, în situația în care echipajul trebuie ajutat să elibereze traseul de concurs.

5.4 Proba superspecială (PSS - TRIAL)

(a) Forma traseului și numărul de ture parcurse de un echipaj sunt la alegerea organizatorului. Se recomandă organizarea de trasee cu grad de dificultate diferit pentru cele 3 clase competiționale principale. Pentru clasele OPEN și EXTREM se poate organiza proba TRIAL utilizând aceeași configurație a traseului, dacă din motive de organizare nu este posibil altfel.

În cazul nerespectării configurației traseului echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 51).

(b) Timpul realizat la proba superspeciala TRIAL este luat în calcul la stabilirea clasamentului în superspeciala TRIAL în cuantum maxim x2.

Timpul de parcurgere cronometrat pe proba de trial se exprimă la nivel de sutimi de secundă.

(c) Pentru proba TRIAL organizatorul este obligat înaintea startului fiecărei clase principale (STANDARD, OPEN și EXTREM), pentru fiecare traseu diferit, să parcurgă demonstrativ cronometrat traseul de concurs cu un autovehicul adecvat clasei, în formulă completă a echipajului. În urma parcurgerii demonstrative a traseului organizatorul este obligat să anunțe timpul maxim de parcurgere al traseului pentru fiecare clasă principală în parte.

(d) Traseul va fi delimitat prin jaloane și benzi. Benzile se pot prinde numai de jaloane sau de copaci.

Nu este permisă prinderea unei benzi de un tufiș. Distanța dintre jaloane măsurată orizontal și perpendicular pe linia mediană a traseului nu poate fi mai mică de 5 m iar exteriorul curbelor nu poate avea o rază mai mică de 6,0m.

Organizatorul trebuie să asigure marcaje și delimitări identice pentru fiecare echipaj. Poziționarea benzilor între jaloane sau alte elemente fixe (copaci) se va face la o înălțime corespunzătoare (recomandat la 1,0 metru de la sol) astfel încât niciun echipaj să nu poată trece parțial sau total cu autovehiculul pe sub bandă fără să o rupă.

În cazul ruperii benzilor sau jaloanelor se aplică penalizările corespunzătoare conform Anexei D (pct. 48, pct. 49).

(e) Traseul probei speciale se consideră parcurs numai pentru echipajele care reușesc să îl parcurgă integral, respectiv să treacă linia de SOSIRE exclusiv prin mijloace motorii proprii, în condițiile prezentului regulament, în timpul maxim comunicat de organizator.

În cazul utilizării troluiului echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 50).

(f) După startul echipajului în proba specială și până la punctul de sosire este interzis ajutorul din afară și ajutorul oficial. Penalizarea se face conform Anexei D (pct. 52).

Ajutorul din afară și ajutorul oficial este permis numai după declararea abandonului de către echipaj sau după expirarea timpului maxim de parcurgere a probei TRIAL, în situația în care echipajul trebuie ajutat să elibereze traseul de concurs.

(g) Timpul maxim de parcurgere al probei TRIAL este stabilit și comunicat de organizator după parcurgerea probei demonstrative. Timpul maxim stabilit de organizator (TM) se modifică dacă timpul primului echipaj, care iese din probă (fără a suferi defecțiuni tehnice) este mai mare cu cel puțin 15% față de timpul stabilit inițial (TM). TM va fi majorat cu același procentaj cu care a fost depășit timpul stabilit inițial, rotunjit în plus la minut.

Depășirea timpului maxim se penalizează conform Anexei D (pct. 47) și anulează celelalte penalizări obținute de echipaj pe parcursul parcurgerii probei TRIAL până la expirarea TM (benzi rupte, jaloane etc.).

După expirarea timpului maxim cronometrarea timpului echipajului se oprește și acesta va fi evacuat din traseu cât mai repede posibil.

(h) Desfacerea centurii de siguranță de către copilot înainte de oprirea autovehiculului în punctul de sosire (așa cum este definit punctul de sosire în TRIAL în capitolul Cronometrarea și calcularea timpilor) se penalizează conform Anexei D (pct. 54).

(i) În cazul în care echipajul aflat la start pleacă din punctul de start înainte de momentul startului – culoarea verde a semaforului - (așa cum este definit startul în TRIAL în capitolul Cronometrarea și calcularea timpilor) echipajul va fi imediat oprit de către organizator și se va relua startul. Startul va fi reluat o singură dată. În cazul unei noi abateri se aplică penalizări conform Anexa D (pct. 55)

(j) Oprirea cronometrului de către copilot fără atingerea cu autovehiculul a jalonului din punctul de oprire (așa cum este definită oprirea în capitolul Cronometrarea și calcularea timpilor) se penalizează conform Anexei D (pct. 56).

Atingerea cu autovehiculul a jalonului de oprire după coborârea copilotului nu va fi considerată conform regulamentului și se va aplica penalizarea cuprinsă în Anexa D (pct. 57)

5.5 Check point (CP)

(a) În cadrul secvențelor de traseu CP-urile sunt amplasate obligatoriu în poziții de Roadbook. În cazul în care, pe parcursul secvenței de traseu, într-o poziție din RB, echipajul întâlnește un check point (CP) marcat cu element de identificare, este obligat să oprească autovehiculul.

(b) În CP-ul marcat cu element de identificare, unde există și stație fixă de cronometrare SI-Station, un membru al echipajului trebuie să coboare și să introducă dispozitivul de cronometrare SI-Card în stația de cronometrare SI - Station, în caz contrar va fi penalizat conform Anexei D (pct. 31).

(c) Punctul de Sosire (Finish) este considerat tot un CP, drept urmare, obligația introducerii SI- Card-ului în stația de cronometrare revine tot unui membru al echipajului, după trecerea liniei de sosire.

(d) Elementul de identificare este de forma unui pătrat care conține un triunghi alb și unul roșu.

Elementul de identificare se poate fixa vertical pe sol sau pe orice alt suport și se va poziționa astfel încât să fie vizibil din direcția de unde vin echipajele înspre respectivul CP.

(e) Pot exista arbitrii de traseu fără element de identificare, în acest caz echipajul nu trebuie să oprească, rolul arbitrilor fiind de a nota ora și numărul echipajului care a parcurs traseul prin acel punct.

(f) Lipsa trecerii printr-un CP și lipsa înregistrării în SI-Card a trecerii se penalizează conform Anexei D (pct. 6, pct. 38).

6. CRONOMETRAREA ȘI CALCULAREA TIMPILOR

(a) Cronometrarea timpilor se face individual pentru fiecare secvență de traseu sau probă specială sau proba superspecială și/sau cumulativ pentru întreg stagiul de traseu sau pentru ambele stagii de traseu în funcție de alegerea organizatorului și în concordanță cu formatul de organizare al ECNOR.

(b) Timpul realizat pentru o etapă rezultă din cumularea timpilor cronometrați în stagiile de traseu ajustați cu valoarea cuantumului probelor speciale și superspecială Trial la care se adaugă timpii corespunzători penalizărilor.

(c) Pentru stagiile de traseu sau secvențele de traseu, în cuantum de timp x1, timpul reprezintă timpul cronometrat petrecut în traseu.

(d) Pentru probele sportive la care cuantumul de timp este diferit de x1, timpul se calculează înmulțind valoarea timpului cronometrat petrecut în traseu cu valoarea cuantumului probei.

(e) În cazul secvențelor de traseu și al probelor speciale cronometrarea timpului total se realizează cu stațiile de cronometrare compuse din partea mobilă SI-Card aflat în posesia echipajului și stațiile fixe de la Start și Sosire, înregistrându-se și timpi intermediari în CP-urile care au stații fixe de cronometrare SI-Station.

La punctul de Start al secvenței de traseu sau al probei speciale, arbitrul oficial are obligația introducerii SI-Card-ului echipajului în stațiile de activare/curățare a memoriei SI-Card-ului înainte de ora de start. La punctul de Sosire al secvenței de traseu sau al probei speciale, echipajul (un membru al echipajului) are obligația introducerii SI-Card-ului în stația fixă de cronometrare după trecerea liniei de sosire, pentru înregistrarea timpului final.

În cazul probei superspeciale TRIAL timpul total va fi cronometrat la nivel de sutimi de secundă cu un sistem de cronometrare pus la dispoziție de către Comisia Națională de Off Road, care este pornit odată cu culoarea verde a unui semafor care reprezintă și momentul de Start și este Oprit prin apăsarea unui buton, obligatoriu numai după atingerea cu autovehiculul a jalonului aflat la punctul de sosire, buton apăsător de către copilul echipajului aflat în concurs după coborârea din autovehicul.

(f) În cazuri foarte bine justificate, în special având ca scop siguranța membrilor echipajelor, organizatorul poate opri concursul într-o poziție de roadbook. Arbitrul de traseu va consemna timpul fiecărui concurent la punctul de oprire.

Dacă arbitrul de traseu, care oprește concursul este dotat cu o stație de cronometrare fixă, timpul este înregistrat prin introducerea de către concurenți a SI-Card-ului în stația de cronometrare. Dacă arbitrul de traseu nu este dotat cu o stație fixă de cronometrare atunci timpul înregistrat în fișa de arbitraj se realizează cu același dispozitiv pentru toate echipajele (ceas, smart phone, etc) la nivel de secundă.

(g) Porțiunea de traseu rămasă până la punctul de sosire va fi neutralizată înainte de a fi parcursă de primul echipaj ajuns la intrarea în ea, dacă este posibil.

Dacă acest lucru nu este posibil și pe porțiunea neutralizată se află deja unul sau mai multe echipaje, la calculul punctajului se va lua în calcul porțiunea de traseu parcursă de către toți concurenții până la punctul în care organizatorul i-a oprit.

Porțiunile parcurse mai departe doar de o parte dintre concurenți, înainte de oprirea concursului, dincolo de punctul de oprire, vor fi considerate în afara concursului.

Acești concurenți vor fi anunțați de către organizator imediat, prin orice mijloace, despre oprirea concursului. Pentru aceștia timpul de trecere prin punctul de oprire a concursului va fi preluat din înregistrările dispozitivului GPS, corelându-se timpul afișat de dispozitivul GPS cu cel al dispozitivului utilizat de arbitru în punctul unde s-a oprit concursul.

Oprirea concursului de către organizator nu conduce la penalizări pentru traseu neparcurs și/sau CP-uri ratate.

În cazul în care este necesară o neutralizare a unei porțiuni de traseu din motive obiective (ex : drum surpat / blocat, eroare de scriere în RB ș.a.) decizia de neutralizare va fi luată de comisia sportivă după finalizarea stagiului de traseu respectiv. Porțiunea de traseu neutralizată va fi stabilită obligatoriu între două poziții de RB, eventual între două poziții de RB cu coordonate geografice comunicate dacă acestea nu sunt prea îndepărtate una față de alta, astfel încât, secțiunea de traseu dintre cele două coordonate de confirmare să nu fie prea lungă față de secțiunea de traseu necesară a fi neutralizată.

Neutralizarea unei porțiuni de traseu se va aplica tuturor echipajelor clasei respective. În luarea deciziei de neutralizare a unei porțiuni de traseu, comisia sportivă va lua în calcul următoarele:

- Numărul de echipaje care nu au parcurs porțiunea respectivă sau care au fost nevoite să se abată de la forma traseului;
- Lungimea porțiunii de traseu;
- Principiul echitabilității astfel încât să nu existe situații avantajoase pentru unele echipaje în defavoarea altora.

(h) Numai în cazuri foarte bine justificate - în special în situații de siguranță și securitate - sau pentru startul în PS din secvența de traseu, organizatorul poate acorda stop timp echipajelor în cadrul desfășurării unei probe cronometrate a competiției. Organizatorul va avea în vedere ca la acordarea stop timp pentru unele echipaje să nu creeze o situație de neechitate față de alte echipaje.

Acordarea stop timp se va face numai de către un arbitru de traseu, cu acordul directorului de concurs sau al directorului de clasă, care va consemna în fișa de arbitraj ora începutului și sfârșitului de stop timp pentru fiecare echipaj care se află în această situație.

7. LIMITĂRILE DE VITEZĂ

(a) În vederea verificării respectării limitărilor de viteză impuse de organizator prin mențiuni în Roadbook arbitrul oficial va folosi înregistrările din traseu de pe dispozitivul GPS al echipajului, care are obligația înregistrării parcurgerii traseului pe durata stagiilor de traseu, pentru verificarea respectării limitărilor de viteză.

(b) Lungimea porțiunii de traseu pe care se impune Limitare de Viteză nu poate fi mai mică de 500m. În cazul în care sunt mai multe poziții de RB cu Limitare de Viteză consecutive, acestea pot fi mai scurte dacă însumate măsura mai mult de 500 m.

(c) Organizatorul este obligat să comunice concurenților amplasamentul porțiunii de traseu, care prezintă limitare de viteză, prin mențiuni în Roadbook și la briefing.

Mențiunile de limitare de viteză în Roadbook se vor face la rubrica de observații/informații a fiecărei poziții, care prezintă început, sfârșit sau este în intervalul cu viteză maximă limitată.

Înscrierile în roadbook se vor face conform Anexei E.

(d) Depășirea limitelor de viteză înscrise în Roadbook, în interiorul zonelor de limitare de viteză marcate pe Roadbook, se penalizează conform Anexei D (pct. 33, pct. 34, pct. 35).

(e) În cazul în care, din cauza erorilor de înregistrare ale dispozitivelor GPS, se constată că pe track-ul echipajului există pe zona analizată segmente delimitate de două sau mai multe puncte, care afișează valori ale vitezelor în afara limitei normale posibil de atins, aceste segmente nu se vor lua în calcul la stabilirea penalizărilor.

(f) Toate limitările de viteză impuse și specificate în Roadbook sunt obligatorii pentru fiecare echipaj și pentru orice nerespectare se vor aplica penalizări conform Anexei D (pct. 33, pct. 34, pct. 35).

8. ABANDONUL

(a) În caz de **abandon**, membrii echipajului, în mod **obligatoriu vor anunța imediat** organizatorul prin orice mijloace despre această situație și vor opri înregistrarea track-ului GPS de parcurgere.

(b) Punctajul echipajului va fi calculat în baza traseului parcurs până în acel punct conform Anexei D (pct. 32).

(c) În cazul în care, un echipaj declară abandon, este obligatoriu ca acesta să menționeze acest lucru în Roadbook la poziția prin care a trecut înainte de abandon sau exact în poziția în care a declarat abandonul precum și ora și minutul acestuia.

(d) Dacă după declararea abandonului, echipajul decide să revină prin forțe proprii în zona de sosire, bivouac, hotel, parc tehnic etc. și părăsește traseul de concurs, întreaga responsabilitate privind parcurgerea drumurilor deschise circulației publice sau a altor zone, din punctul de părăsire a traseului de concurs și până la oprire, revine în exclusivitate echipajului.

(e) Dacă echipajul este în imposibilitatea de a anunța organizatorul privind starea de abandon pe tot parcursul retragerii către parcul tehnic, punctul de sosire, bivuac etc, este obligat, ca imediat ce este posibil să anunțe organizatorul despre starea de abandon.

(f) Echipajul este obligat, ca în cel mai scurt timp de la anunțarea abandonului, să trimită pe e-mail track-ul GPS de parcurgere înregistrat pe propriul dispozitiv la adresa comunicată de organizator și să predea arbitrilor federal sau organizatorului Roadbook-ul și dispozitivul de cronometrare SI- Card.

(g) Din punctul de unde echipajul a declarat abandon se vor calcula penalizările de distanță neparcursă și CP-uri ratate, conform Anexei D (pct. 32).

(h) Organizatorul este obligat să recupereze la cerere sportivii a căror stare de abandon a fost declarată însă nu și autovehiculele acestora.

Organizatorul are dreptul să stabilească timpul și modul de recuperare a autovehiculelor și poate solicita plata serviciilor de recuperare făcute în baza unor estimări rezonabile.

9. CLASAMENTE

9.1 Clasamentul etapei (CE)

(a) Clasamentele finale ale etapei (CE) se vor stabili prin cumularea timpilor obținuți de fiecare echipaj după parcurgerea stagiilor de traseu și după parcurgerea probei superspecialei - TRIAL

Pentru fiecare etapă a Campionatului Național de Off Road vor exista în cadrul clasamentului etapei (CE) clasamente separate pentru cele două secțiuni: TROPHY și TRIAL, care vor cuprinde toate clasele/grupele competiționale.

(b) După terminarea fiecărui stagiul de traseu, arbitrii oficiali vor face public clasamentul cu cel puțin 180 minute înaintea startului următorului stagiul sau de data și ora stabilită pentru organizarea festivității de premiere.

(c) Clasamentul intermediar după primul stagiul de concurs va fi și ordinea de start în stagiul următor.

(d) În cazul penalizărilor aplicate echipajelor și care apar menționate în afișajul Clasamentelor intermediare ale etapei, arbitrii au obligația de a menționa, pe scurt, motivația penalizărilor utilizând abrevierile menționate în Anexa D. Exemplu:

- Distanță neparcursă (DN)
- Părăsire traseu (PT)
- Depășire limită de viteză (VT)
- Varf viteza (VFT)
- CP ratat (CP)
- Centură de siguranță nefixată (CT)

(e) Vicierea intenționată a rezultatelor sau a clasamentului de către organizatori, alte persoane oficiale sau sportivi, se sancționează cu amendă și/sau alte măsuri disciplinare, după caz, prin decizia membrilor Comisiei Naționale de Off Road.

(f) În cazul în care în clasamentul final al unei etape (CE) există mai multe echipaje ce se clasează pe același loc având același timp, membrii echipajelor respective primesc în clasamentul general (CG) punctajul aferent locului respectiv. Următorul echipaj va ocupa în clasamentul etapei (CE) locul calculat după formula $X+N$ unde X este locul pe care se află

mai multe echipaje conform precizărilor de mai sus, iar N este numărul de echipaje care împart acel loc.

Exemplu: Dacă există 3 echipaje pe locul 4, următorul echipaj se va clasa pe locul 7 în cadrul CE obținând punctajul pentru locul 7 în cadrul CG.

9.2 Clasamentul general (CG)

(a) Fiecare etapă inclusă în Calendarul competițional anual oficial al Etapelor Campionatului Național de Off Road va conta în Clasamentul General al Campionatului Național de Off Road (CG).

(b) Clasamentele generale (CG) se fac separat pentru piloți și copiloți prin cumularea punctelor calculate în funcție de locul ocupat de echipajele formate din aceștia în clasamentele etapelor (CE).

(c) În cadrul Clasamentului general al Campionatului Național de Off Road (CG) vor puncta numai sportivii care dețin licențe sportive anuale.

(d) Membrii unui echipaj (pilot și copilot) primesc același număr de puncte, fiecare individual în clasamentul general (CG) corespunzător locului ocupat de echipaj în clasamentul etapei (CE).

Astfel:

- locul 1 = 30 puncte,
- locul 2 = 25 puncte,
- locul 3 = 20 puncte,
- locul 4 = 18 puncte,
- locul 5 = 16 puncte,
- locul 6 = 14 puncte,
- locul 7 = 12 puncte,
- locul 8 = 10 puncte,
- locul 9 = 9 puncte,
- locul 10 = 8 puncte,
- locul 11 = 7 puncte,
- locul 12 = 6 puncte,
- locul 13 = 5 puncte,
- locul 14 = 4 puncte,
- locul 15 = 3 puncte.

Pentru realizarea clasamentului general (CG) se iau în considerare ca număr de puncte cele mai bune astfel :

- N-3 rezultate dacă $N \geq 8$
- N-2 rezultate dacă $N = 7$
- N-1 rezultate dacă $N \leq 6$

unde N este numărul total de etape desfășurate din anul competițional.

Sportivii licențiați, membrii ai clubului organizator de ECNOR care au făcut parte activa din echipa de organizare vor primi pentru etapa respectiva 12 puncte.

Punctele primite de către acești sportivi nu vor fi luate în considerare în Clasamentul Anual al Cluburilor.

(e) În caz de egalitate de puncte între doi sau mai mulți concurenți, departajarea se face în funcție de numărul locurilor superioare ocupate în clasamentele etapelor (CE), astfel:

-se verifică numărul de clasări pe locul 1 în (CE). Sportivul cu mai multe clasări pe locul 1 este desemnat ca ocupant al locului superior în cadrul clasamentului general;

-în cazul în care ambii sportivi în cauză au un număr egal de clasări pe locul 1 se trece la analiza clasărilor pe locul 2, după același principiu, apoi la analiza clasărilor pe locul 3, ș.a.m.d.

-dacă egalitatea persistă și după numărul total de etape unde se punctează se ia în considerare cea mai bună clasare din etapele la care nu au punctat;

-dacă egalitatea persistă în continuare, se aplică aceeași procedură de calcul până la epuizarea numărului total de etape;

-dacă nici prin epuizarea tuturor etapelor nu se realizează departajarea concurenților, atunci ambii concurenți ocupă aceeași poziție în clasamentul general (CG), iar poziția următoare nu se acordă.

(f) Membrii unui echipaj (pilot și copilot) care nu vor termina nici unul din cele 2 stagii de traseu nu vor primi puncte în clasamentul general pentru etapa respectiva.

9.3 Considerații generale

(a) Echipajele descalificate nu intră în clasamentul etapei.

(b) Sportivii străini care participă la competițiile organizate sub prezentul regulament, acumulează puncte în cadrul Clasamentului etapei (CE) și a Clasamentului general al Campionatului Național de Off Road (CG) la fel ca și sportivii români.

(c) La finalul anului competițional se realizează și Clasamentul General al Cluburilor de Off Road prin cumularea punctelor obținute în clasamentul general (CG) ale tuturor sportivilor afiliați fiecărui club în parte.

(d) Membrii cluburilor de off road organizatoare de etape pot participa și puncta în Clasamentul etapei de Campionat Național de Off Road (CE) la etapele organizate de aceste cluburi, cu condiția ca aceștia să nu fi participat sub nicio formă la organizarea competiției și să nu beneficieze de nicio formă de sprijin discret (orice informații utile din teren) din partea altor membri ai clubului organizator din care fac parte.

Membrii cluburilor organizatoare, care nu respectă aceste condiții vor fi excluși imediat din competiție și vor fi subiecți al unor sancțiuni ale Comisiei Naționale de Off Road (CNOR), după caz.

Clubul organizator își asumă întreaga responsabilitate a asigurării fair-play-ului sportiv între concurenții proprii și ceilalți sportivi, orice act contrar conducând la excluderea competiției din calendarul sportiv al anului următor și alte sancțiuni, după caz, prin decizia CNOR.

10. CONTESTAȚII

(a) Contestații de natură sportivă sau cu referire la sesizări de natură tehnică sau de organizare pot fi depuse astfel:

-după încheierea primului stagiul de traseu cu termenul limită de depunere înainte cu 90 de minute de ora startului anunțată oficial în stagiul de traseu următor;

-după terminarea ambelor stagii de traseu, 90 minute înainte de ora anunțată pentru festivitatea de premiere.

Contestațiile pentru Proba Superspecială (TRIAL) se pot depune în maxim 15 minute de la afișarea clasamentului secțiunii TRIAL.

(b) Se iau în considerare numai contestațiile individuale, făcute de un sportiv care a participat la etapa respectivă (al cărui echipaj a fost acceptat în competiție și care a luat startul cel puțin într-un stagiou de traseu) și pot fi depuse numai în formă scrisă și numai după plata taxei aferente. Contestațiile se înmânează unuia dintre arbitrii oficiali.

(c) Taxa pentru fiecare contestație este de 500 lei. Nu se admit contestații colective și/sau cumulative.

(d) Soluționarea contestațiilor se face de către Comisia Sportivă a competiției. Soluționarea pozitivă a contestației implică restituirea taxei de contestație. Comisia sportivă va răspunde în scris la toate contestațiile în termenul maxim de 60 de minute de la depunerea contestației.

(e) Sportivii, care nu sunt satisfăcuți de deciziile comunicate de Comisia Sportivă a competiției în urma contestației, se pot adresa Comisiei Naționale de Off Road în termen de 3 zile lucrătoare după ziua organizării festivității de premiere a etapei respective și ulterior, după primirea răspunsului oficial al acesteia în termen maxim de 3 zile lucrătoare, comisiilor de resort din cadrul FRAS (comisia de disciplină, comisia de competiții și comisia de apel) unde se vor plăti taxele aferente pentru contestații ale anului în curs.

11. FESTIVITATEA DE PREMIERE

(a) La sfârșitul fiecărei etape se va organiza o festivitate de premiere în cadrul căreia se vor înmâna diplome, cupe și premii în special primilor 3 clasăți.

(b) Membrii echipajelor clasate pe locurile I, II și III au obligația de a participa la conferința de presă de la finalul competiției sau la orice altă activitate cu presa sau sponsorii.

În caz contrar comportamentul lor fiind supus spre analiză Comisiei Naționale de Off Road care poate stabili o amendă pecuniară dar nu mai mare decât valoarea taxei de înscriere.

(c) Ceremonia anuală de decernare a cupelor și titlurilor de campioni naționali, la sfârșitul Campionatului Național de Off Road, în Clasamentul General se va face în cadrul Galei Campionilor, organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv FRAS, după încheierea ultimei etape din Calendarul competițional.

12. MONITORIZAREA COMPETIȚIEI

(a) Toate competițiile care se desfășoară sub prezentul regulament, vor fi monitorizate direct de către Comisia Națională de Off Road printr-un reprezentant executiv desemnat ca Observator CNOR. Acesta are următoarele atribuții:

-va urmări respectarea îndatoririlor ce revin organizatorului din Caietul de Sarcini al etapei;

-va monitoriza desfășurarea competiției în toate aspectele ei;

-va participa la deciziile care se iau în cadrul Comisiei Sportive a competiției, neavând drept de vot;

-va semnala de urgență Directorului de concurs Sportiv orice aspect al competiției care nu concordă cu Regulamentul Sportiv Cadru în vigoare, cu Regulamentul Particular,

Planul de Securitate ori Caietul de Sarcini al organizatorului, cu normele generale ale fair-playului sportiv sau protecției mediului, în vederea remedierii pe loc a acestora;

-poate dispune întreruperea competiției până la rezolvarea aspectelor neconforme semnalate sau chiar anularea competiției;

-va întocmi Raportul observatorului pe care îl va transmite către CNOR (în format electronic și original semnat) și la Directorul de concurs al etapei (în format electronic) în termen de 3 zile de la încheierea competiției.

(b) Comisia Națională de Off Road CNOR va prelua toate contestațiile care privesc clasamentele și punctajele.

13. OBSERVAȚII SPECIALE

(a) Prevederile prezentului Regulament sunt obligatorii și nu se pot modifica printr-un document ulterior (caiet de sarcini sau regulament particular). Precizările cuprinse în prezentul regulament unde se specifică expres "la alegerea organizatorului" pot fi și trebuie stabilite clar prin Regulamentul particular.

Prin Regulamentul particular trebuie să se precizeze / comunice cel puțin următoarele:

- Stabilirea ordinii de start în secțiunea Trophy și Trial prin alegerea unei metode dintre cele precizate în regulament ;

- Stabilirea cuantumului de timp al probei speciale (dacă există) ;

- Forma traseului și numărul de ture parcurse de un echipaj în superspeciala Trial ;

- Cronometrarea timpilor pe probe individuale și/sau pe stagii de traseu ;

- Stabilirea formatului etapei pe stagii de traseu, secvențe de traseu, probe speciale și superspeciale-Trial

- Stabilirea momentului și zonei în care se desfășoară secțiunea proba superspeciala Trial;

- Stabilirea însemnelor purtate de arbitrii de traseu;

- Stabilirea oricăror detalii administrative legate strict de organizarea etapei (program înscrieri echipaje, încasări taxe, zonele de start, sosire, parc tehnic, pauzele de masă, deplasări în coloană organizată, ora de start, impunerile comunicate de autorități, detaliile de deplasare către zona de parc tehnic, locația secretariatului, locația Comisarului tehnic, modalitatea și detaliile de comunicare cu organizatorii, regulile de campare, modalitatea și programul de acordare a licențelor "one event", documentele necesare echipajelor la înscriere, cuantumul taxelor aplicate, locațiile de cazare pentru concurenți, locațiile unde se asigură masa, precizări privind siguranța și securitatea echipajelor, precizări privind siguranța și securitatea spectatorilor, programul detaliat al etapei, locația punctelor de acordare a primului ajutor în caz de nevoie, localizarea stațiilor de alimentare cu carburant, a spălătoriilor auto, a zonelor de întâlnire pentru briefing, a zonei de premiere ș.a.m.d.)

(b) Orice solicitare de clarificare a unor aspecte cuprinse în prezentul regulament se adresează direct Comisiei Naționale de Off Road (CNOR), în scris pe adresa de mail secretariat@cnor.ro

14. ANEXE

Prezentul regulament este însoțit de 5 anexe după cum urmează:

Anexa A - Regulament tehnic (RT) privind dotările autovehiculelor pe clase și
normele de siguranță

Anexa B - Norme și recomandări pentru construcția de roll-cage

Anexa C - Numerele de concurs și alte inscripționări

Anexa D - Sistemul de penalizări

Anexa E - Norme pentru standardizare Roadbook