

**REGULAMENT SPORTIV CADRU  
AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE OFF ROAD**

**- Editia 2017 -**

## Cuprins

Glossar .....	3
1. Conditii de participare .....	5
1.1. Conditii generale.....	5
1.2. Inscrisoare .....	6
2. Startul.....	8
3. GPS Navigare .....	8
4. Traseu.....	9
4.1. Specificitati .....	9
4.2. CP ( Check Point ).....	12
4.3. GPS cu track de confirmare .....	13
5. Proba speciala ( PS ) .....	13
6. Sosirea .....	14
7. Proba Superspeciala – TRIAL .....	15
8. Clasamente .....	15
9. Contestatii .....	17
10. Festivitatea de premiere .....	18
11. Monitorizare competitie .....	19
12. ANEXE.....	19

## 0. Glossar

**Competitie OFFROAD** = concurs automobilistic de orientare in teren accidentat, care consta in parcurgerea de catre echipaje, a unor secvente de traseu si a unor probe **superspeciale** cu autovehicule definite conform prezentului regulament. Secventele de traseu sunt identificate de catre concurenti fie cu ajutorul carnetelor de traseu (Roadbook-uri), fie al trackurilor GPS, fie al reperelor GPS, iar probele **superspeciale** prin marcaje specifice.

Roadbook-urile, trackurile GPS, sau reperatele GPS precum si toate marcajele sunt asigurate, furnizate si pregatite de catre organizator.

Clasamentul se stabileste pe baza timpilor realizati si a penalizarilor acumulate. Castiga echipajul care a acumulat cele mai putine puncte de timp, penalizari, sau, dupa caz, cel mai scurt parcurs intre reperatele de start, respectiv sosire,

**Etapă de Campionat National ( CN )** = competitie sportiva auto offroad, desfasurata pe parcursul a doua/trei zile, organizata in baza prezentului Regulament, in care participantii puncteaza pentru clasamentul Campionatului National de Ofroad **la sectiunile Trophy si Trial**.

**Trophy** = competitie sportiva auto compusa din doua stagii de traseu si eventuale probe speciale

**Echipaj** = grup format din Pilot si Copilot, ambii detinatori de licente de sportivi eliberate de catre FRAS, valabile pentru etapa de Campionat National ( CN ) de Off Road la care se inscriu impreuna cu autovehiculul.

**Roadbook** = caiet de navigatie in care este descris traseul ce trebuie parcurs de catre concurenti, printr-o insiruire logica de semne conventionale sau reperate insotite de distante partiale, distanta totala si, daca este cazul, de observatii inscrite de organizatorul etapei de CN in conformitate cu prezentul Regulament. Semnele conventionale folosite, dupa caz, vor fi explicitate intr-o legenda positionata inaintea pictogramelor de traseu ( vezi **Anexa E** ).

Prima pagina a Roadbook-ului va contine urmatoarele informatii: numar de concurs, ora de start, ora de sosire, numar GPS si TM.

La sfarsit, Roadbook-ul va contine o fisa de arbitraj conform modelului din Anexa E.

Pictogramele care reprezinta pozitiile din roadbook vor contine obligatoriu figurat punctul de resetare al aparatului de masura (tripmaster) pentru fiecare pozitie.

**Track de confirmare** = Este track pus la dispozitia concurentilor de catre organizator pe un dispozitiv GPS si care reprezinta traseul care trebuie parcurs intr-o zi de concurs. Aparatul GPS cu Track-ul de confirmare este dat echipajului la START si va fi restituit organizatorului, impreuna cu Roadbook-ul, la SOSIRE.

**Stagiu de Traseu (zi de concurs)** = proba sportiva in cadrul unei etape de CN constand in

parcurea, contra cronometru, a uneia sau mai multor secvente de traseu care, impreuna, reprezinta distanta marcata de catre organizator pe Roadbook, pe track sau alte repere, delimitata prin START si SOSIRE.

**-Secventa de Traseu** = portiune dintr-un stagiou de traseu, delimitata de timpi de START si SOSIRE, care nu cuprinde Probe Speciale sau Tronsoane de legatura si care se parcurge de catre concurenti/echipaje pe baza indicatiilor din roadbook.

**Proba Speciala** = proba sportiva in cadrul unei etape de CN, constand in parcurgerea, contra cronometru, unei portiuni de teren delimitata prin banda si/sau jaloane si/sau porti, sau marcata de catre organizator, dupa caz, pe Roadbook, delimitata prin START si SOSIRE, avand un grad de dificultate mai ridicat decat Secventa de Traseu.

**Proba Superspeciala - TRIAL** = proba sportiva in cadrul unei etape de CN, constand in parcurgerea, contra cronometru, a unei portiuni de teren delimitata prin banda si/sau jaloane si/sau porti, avand un grad de dificultate mai ridicat decat Proba Speciala, delimitata prin START si SOSIRE.

**Timp Maxim (TM)** = timpul maxim alocat de organizator pentru parcurgerea fiecareia dintre probele sportive din cadrul etapei de CN. TM se poate modifica in conditiile prezentului Regulament.

**Check Point (CP)** = punct/e de control stabilit pe parcursul unei etape de CN si care indeplineste conditiile mentionate in prezentul Regulament. Prin CP se verifica trecerea echipajelor prin acel punct al probei sportive respective.

**Poarta** = punct de trecere marginit de jaloane sau de elemente marcate care indica prezenta unui obstacol ce trebuie parcurs obligatoriu de catre echipaj. Poarta poate fi amplasata in cadrul Traseului, Probei Speciale sau Probei Superspeciala Trial. Poarta este fie marcata in Roadbook, fie marcata fizic in traseu, fie indicata de arbitru.

**Ajutor din afara** = orice ajutor fizic, mecanic, tehnic sau logistic primit de catre echipajul aflat intr-un un Stagiou de Traseu, proba speciala a etapei sau proba de Trial , ajutor venit din partea unor concurenti aflati la acel moment in afara competitiei, a organizatorului, arbitrilor, spectatorilor, echipei de asistenta tehnica sau oricarei alte persoane neimplicate in proba sportiva respectiva la momentul acordarii respectivului ajutor.

**Asistenta Tehnica** = orice ajutor fizic, mecanic, tehnic sau logistic primit de catre echipaj din partea echipei tehnice a acestuia, formata din persoane diferite de pilot si copilot, acordat in conditiile prezentului Regulament.

**Abandon** = situatia in care se afla un echipaj care nu mai poate continua traseul catre/pana la punctul de sosire fara ajutor din afara (remorcare, impingere, etc), sau care nu mai doreste continuarea traseului.

**Descalificare** – excluderea unui echipaj din competitie pentru unul din motivele mentionate in

prezentul Regulament. Echipajul aflat in aceasta situatie nu este inclus in clasamentul competitiei respective.

**Comisia sportiva (a unei competitii off-road)** - comisia alcatuita din Directorul de concurs, Directorul/Directorii de traseu, Seful echipei de arbitri oficiali CNOR delegati, Observatorul oficial CNOR (fara drept de vot), alti arbitrii invitati dupa caz, care decide in situatii specificate in prezentul regulament.

**Comisar tehnic (a unei competitii off-road)** – Membru al Comisiei Tehnice din cadrul CNOR care impreuna cu comisia sportiva solutioneaza contestatiile de natura tehnica din cadrul unei competitii CN. La inspectia tehnica, comisarul tehnic face inspectia tehnica vizuala.

**Arbitrii oficiali CNOR** – persoane fizice legitimate de FRAS, delegate de CNOR in principal pentru monitorizarea competitiei in vederea calcularii punctajelor si alcatuirii clasamentului competitiei etapa a CN, dar si pentru alte indatoriri prevazute in prezentul regulament.

**Arbitrii de traseu** – persoane fizice desemnate de organizator pentru a urmari desfasurarea competitiei in diferite puncte de pe traseu, cu indatoriri tehnice (parc tehnic, notare timpi de parcurgere, incalcare reguli de catre concurenti, notare ora start/sosire probe, observatii in roadbook, indrumare concurenti, monitorizare GPS etc) si indatoriri de asigurare a sigurantei in traseu (in special pentru spectatori).

## 1. Conditii de participare

### 1.1. Conditii generale

Competitiile care vor puncta in CN (etape) sunt prevazute in Calendarul oficial competitional aprobat CNOR/FRAS si vor avea obligatoriu patru sectiuni: EXTREM, OPEN, STANDARD grupa A(masini cu capacitate cilindrica <=2000cm<sup>3</sup>), STANDARD grupa B(masini cu capacitatea cilindrica >2000cm<sup>3</sup>).

Echipajele vor fi formate obligatoriu din PILOT si COPILOT, care vor concura individual. Fiecare dintre membrii echipajului va primi puncte individual.

Alegerea rolurilor de PILOT sau COPILOT in cadrul unei etape a CN se face de catre membrii echipajului la completarea Fisei de inscriere. Fiecare membru al echipajului va acumula puncte in CN in functie de alegerea facuta in Fisa de inscriere pentru etapa respectiva a CN. Pe parcursul desfasurarii etapei de CN, membrii echipajului trebuie sa indeplineasca numai rolurile asumate prin Fisa de inscriere. Nerespectarea acestei prevederi conduce la descalificarea echipajului in cauza, conform **Anexei D**.

Fiecare echipaj poate participa in cadrul unei etape a CN numai cu autovehiculul specificat in

fisa de inscriere (inscris in competitie).

La competitile OFF ROAD - etape ale CN, sunt autorizate sa participe numai autovehicole CU TRACTIUNE INTEGRALA, care îndeplinesc conditiile de dotare, stipulate în **Anexa A** (privind Dotarile vehiculelor si normele de securitate) si **Anexa B** (privind Roll cage)

Starea tehnica a autovehiculelor participante si modul cum acestea corespund prevederilor Anexei A si Anexa B (dupa caz) va fi verificata si validata de catre responsabilul tehnic al organizatorului competitiei. Pilotul se obliga sa permita orice verificare solicitata de catre responsabilul tehnic.

Neacordarea validarii tehnice presupune automat neacceptarea vehiculului in competitie.

La competitile organizate sub prezentul Regulament pot participa numai sportivii afiliati unui club sportiv de profil, care fac dovada calitatii de membru al respectivului club si sunt licentiatii de catre FRAS cu licenta anuala pentru offroad sau cu licenta "one event" pentru offroad (obtinuta la inscrierea in competitie). **Un sportiv poate sa fie membru al unui singur club sportiv afiliat CNOR.** De asemenea, pot participa si pot puncta in campionatul national si sportivi straini in acelasi regim ca si sportivii romani (licentiatii FRAS sau de organisme recunoscute de FRAS).

FIECARE SPORTIV ESTE OBLIGAT SA POARTE CASCA DE PROTECTIE AUTO/MOTO PENTRU COMPETITII, PE INTREAGA DURATA A CONCURSULUI (LA PARCURGEREA STAGIILOR DE TRASEU, LA PROBELE SPECIALE ŞI SUPERSPECIALE). CASCA TREBUIE SA ACOPERE INTEGRAL URECHEA. NERESPECTAREA ACESTEI PREVEDERI SE PENALIZEAZA CONF. ANEXA D.

Organizatorul nu poate limita accesul/participarea unui concurent sau echipaj la o competitie organizata sub prezentul regulament (ex. limitare numar maxim concurenti, persoane declarate arbitrar "non-grata"etc.), cu exceptia celor care se afla sub sanctiuni CNOR/FRAS.

## **1.2. Insciere**

La inscrierea in competitie, sportivii (pilot si copilot) trebuie sa aiba varsta minima de 18 ani. Se accepta inscriere Copilot la varsta de 16 ani impliniti numai cu declaratie notariala pe propria raspundere a ambilor parinti. In declaratia trebuie sa fie specificat in clar acceptul parintilor ca minorul sa poate sa participe la competitii automobilistice OFF ROAD (impliniti pana la data inscrierii) si vor prezenta urmatoarele documente:

- document de identitate (CI, BI, Pasaport)
- permis de conducere categoria B, valabil (pentru pilot)
- licenta anuala emisa de catre FRAS sau licenta "ONE EVENT" (se poate obtine la secretariatul concursului). Licenta ONE EVENT se elibereaza numai dupa obtinerea dovezii medicale de aptitudine si incheierea/prezentarea unei asigurari pentru competitii de gen.
- fisa tehnica a autovehiculului vizata de catre Responsabilul Tehnic al competitiei care face doar inspectia tehnica vizuala.
- formularul (Fisa) de inscriere completat integral si corect (pe raspunderea concurentilor)
- dovada platii taxelor stabilite de organizator (in avans sau la fata locului): taxa sportiva sau

taxa all inclusive, taxa pentru trial (in cazul echipajelor inscrite doar pentru aceasta proba).

Transferul unui sportiv de la un club la altul se poate face numai cu acordul in **scris al ambelor cluburi si a achitarii taxei de transfer perceputa de FRAS**. Sportivilor care se afla in litigu nu li se va elibera licenta "One Event".

Concurentii pot participa si puncteza la toate etapele CNOR desfasurate pe parcursul unui an competitional.

La inscriere, echipajele vor avea un singur numar de concurs afisat pe masina conform specificatiilor mentionate in **Anexa C** (format numere de concurs si alte inscriptionari). Numarul de concurs afisat pe masina va fi identic cu numarul licentei pilotului (anuala sau one-event). Pentru sportivii clasati in anul anterior in Clasamentul CN pe primele 10 locuri, numerele de licenta anuala/de concurs sunt in functie de locul ocupat de pilot in clasamentul general al clasei si se vor pastra pe tot parcursul sezonului competitional. Pentru restul sportivilor, inclusiv pentru cei care trec de la o clasa la alta, se vor aloca numere de concurs la clasa la care acestia vor participa ~~in functie de preferintele comunicate la secretariatul CNOR in momentul eliberarii licentelor anuale~~. Sportivii care doresc numere preferentiale (in afara celor deja alocate) sunt obligati sa plateasca o taxa catre FRAS pentru numar preferential.

Numarul de concurs va respecta cu strictete modelul si dimensiunile, fara a contine alte inscrisuri si/sau sigle/loggouri decat cele prezentate in **Anexa C**. Neindeplinirea acestei conditii duce la penalizari pentru materiale publicitare conform **Anexei D**, ori de cate ori se constata.

Pentru diferentierea pe sectiuni (clase), organizatorul va pune la dispozitia concurentilor sticker-e cu numele sectiunii - Extrem, Open, **Standard A si B** scris cu **negru pe fond rosu pentru Extrem**, cu **negru pe fond galben pentru Open**, si **negru pe fond albastru pentru Standard A si B**, conform **Anexei C**. Numerele de concurs si sticker-urile se pozitioneaza obligatoriu pe usile laterale din fata, la loc vizibil. Pe aripile fata se amplaseaza si numele membrilor echipajului, respectiv al pilotului, respectiv copilotului, functiile acestora precum si grupele sanguine ale acestora, conform **Anexa C**.

**Numerele de concurs si sticker-ul cu numele membrilor echipajului cu licenta anuala intra in responsabilitatea concurentului. Pentru sportivii cu licenta "One Event" se pun la dispozitie numerele de concurs din partea FRAS.**

Pentru echipajele care doresc sa participe doar la Proba Superspeciala (Trial), inscrierea se face in aceleasi conditii ca si pentru echipajele care participa la etape. Se va respecta programul de inscriere (zi, interval orar) anuntat de organizator si vor fi prezentate aceleasi documente (mentionate mai sus). Echipajele care poseda licente anuale, se pot inscrie la proba Superspeciala si in ziua desfasurarii acesteia cu pana la 30 min. inaintea inceperii competitiei Superspeciale.

Concurentii vor pune la dispozitia organizatorilor, pentru materialul publicitar primit la inscriere, minim 50% din urmatoarele suprafete:

- lateral
- capota motor
- parasolar
- aripile din fata ( daca exista )

Neaplicarea sau refuzul aplicarii materialelor publicitare pe vehiculul de concurs duce la aplicarea de penalizari in conformitate cu **Anexa D** (Penalizari).

Materialele publicitare distribuite de organizator vor fi aplicate vizibil, obligatoriu pe suprafata exterioara a autoturismului, in conformitate cu indicatiile organizatorului. Autocolantele care depasesc suprafata minima obligatorie impusa vor fi astfel pozitionate incat sa fie vizibile, dar sa nu acopere eventualele materiale publicitare ale concurentului.

## 2. Startul

Ordinea de start pentru prima zi a unei etape din CN se stabileste prin una din urmatoarele metode (la alegerea organizatorului):

- Prolog, pe clase
- Start simultan, pe clase
- In baza clasamentului la zi in CN (daca e cazul), respectiv in ordinea inscrierilor la respectiva etapa, pe clase.
- tragere la sorti, publica, pe clase.

Organizatorul are obligatia anuntarii, inainte de inscriere, a metodei de stabilire a ordinii de start in primul stagi de traseu (prima zi)

Ordinea de start in urmatoarele stagii de traseu si Superspeciala este data de clasamentul partial al competitiei.

Ordinea de start in Proba Superspeciala se stabileste in functie de clasamentul interimediar al etapei, la care se adauga, in ordinea inscrierii, echipajele care participa numai la aceasta proba.

Echipajele si sportivii se vor prezenta la start obligatoriu cu vehiculele spalate. In caz contrar vor fi penalizate conform **Anexei D**.

Pentru etapele care au startul in alte locatii decat in orase si/sau in care nu exista conditii pentru a spalarea autovehiculelor concurentii pot lua startul cu autovehiculele nespalate, cu exceptia primei zile de concurs. In aceste cazuri, concurentii sunt obligati sa faca vizibile cel putin numerele de concurs.

Startul in etapa ~~sau trial~~ se da de catre un arbitru oficial CNOR la locul stabilit si anuntat de organizator, in ordinea si la ora anuntata, dupa ce, in prealabil, echipajelor li se inmaneaza Roadbookurile, dispozitivul GPS cu track-ul de confirmare. Neprezentarea concurentilor la start la timp duce la penalizari conform cu **Anexa D**.



### 3. GPS NAVIGARE

#### Navigare pe Roadbook cu track de confirmare

Fiecarui echipaj, format din pilot si copilot, i se va înmana la start Roadbook-ul in format standard pentru traseul de parcurs, aferent clasei la care concureaza si track-ul de confirmare pe suport GPS fara harti instalate. In Roadbook, arbitrul de la start va consemna: Numarul concurentului, Ora de start, numarul dispozitivului GPS si Timpul Maxim al stagiului de traseu. Formatul standard al Roadbook-ului este prezentat in **Anexa E**. Cerintele speciale din partea organizatorilor catre concurenti (limitari, impuneri, tronsoane de legatura, etc) referitoare la o anumita pozitie sau portiune de traseu din roadbook vor fi specificate in mod obligatoriu la rubrica OBSERVATII. Mentiiunile se vor face la pozitia de roadbook la care se refera sau la pozitia de inceput a portiunii la care se refera (vezi **Anexa E**) Nerespectarea acestora se penalizeaza conform cu **Anexa D**.

### 4. Traseu

Parcurgerea traseului, a probelor speciale si a probei superspeciala (cuantificata in timp) ca si nerespectarea prevederilor prezentului regulament si a anexelor sale, a regulamentelor particulare si a celor de securitate, a limitarilor impuse de organizatori si comunicate concurentilor, vor conduce la penalizari conform cu Anexa D care, cumulate, genereaza rezultatul final, respectiv clasamentele pe clase ale etapei.

Traseul stabilit de organizator se va desfasura preponderent pe urmatoarele tipuri de drumuri:

- forestiere
- acces forestier
- agricole
- acces agricol
- comunale si/sau satesti (cu limitare de viteza si respectarea legislatiei rutiere)
- judetene (cu limitare de viteza si respectarea legislatiei rutiere)
- nationale (cu limitare de viteza si respectarea legislatiei rutiere)

#### 4.1. Specificitati

Etapele din CN sunt concursuri de doua/trei zile, compuse din minim doua stagii de traseu (zile de concurs) si o proba superspeciala (trial). O etapa poate fi alcatuita din una sau mai multe sectiuni de navigare pe traseu cu quantum x1 si una sau mai multe probe speciale cu quantumuri diferite (x2, x3 sau x4), in functie de dificultate.

Timpul realizat pentru o etapa rezulta din cumularea timpilor obtinuti pe sectiunile de navigare de cuantum x1 si a Probelor Speciale cu diverse cuantumuri din ziua respectiva. Se considera traseul parcurs numai pentru concurentii care reusesc sa il parcurga integral, respectiv sa treaca linia de SOSIRE exclusiv prin mijloace motorii proprii, in conditiile prezentului regulament, in timpul maxim impus de organizator. Probele speciale se vor cronometra separat.

Traseul competitiei (etapei) este stabilit de catre organizatori pentru fiecare clasa separat si trebuie parcurs în întregime de acestia, cu un autovehicul care sa corespunda clasei respective, conform Regulamentului.

Organizatorii au dreptul de a modifica traseul, inclusiv probele speciale în functie de starea vremii sau de alte situatii exceptionale. Modificarile vor fi aduse la cunostinta participantilor înainte de începerea stagiului de traseu, sau in cazuri speciale, in timpul desfasurarii concursului.

In cazuri foarte bine justificate, in special avand ca scop siguranta concurentilor, organizatorul poate opri concursul in orice moment. Arbitrul de traseu va consemna timpul fiecarui concurent la punctul de oprire.

Portiunea de traseu ramasa pana la sosire va fi neutralizata inainte de a fi parcursa de primul echipaj ajuns la intrarea in ea.

Daca acest lucru nu este posibil si pe portiunea neutralizata se afla deja unul sau mai multe echipaje, dincolo de punctul de oprire stabilit de organizator, la calculul punctajului se va lua in calcul portiunea de traseu parcursa de catre toti concurentii pana la punctul in care organizatorul i-a oprit. Portiunile parcurse mai departe doar de o parte dintre concurenti, inainte de oprirea concursului, dincolo de punctul de oprire, vor fi considerate in afara concursului. Acesti concurenti vor fi anuntati de catre organizator imediat, prin orice mijloace, despre oprirea concursului. Pentru acestia, in absenta arbitrului, timpul de sosire in punctul de oprire a concursului va fi preluat din GPS-ul lor. Oprirea concursului de catre organizator nu conduce la penalizari pentru traseu neparcurs/CP ratate pentru concurentii opriti de organizator.

Datorita stilului diferit de conducere al echipajelor sau a conditiilor particulare de aderenta precum si a liniei de parcurgere a pozitiei, pot aparea neconcordante între distantele mentionate în roadbook si distanta parcursa efectiv. Aceste diferente (maximum de ordinul zecilor de metri) fata de distanta din roadbook sunt considerate tolerante de masurare acceptate si nu pot constitui obiectul unor reclamatii din partea participantilor.

Distanta standard pentru calibrarea instrumentelor va fi obligatoriu de 1000 m, in sistemul GPS (fara abateri). Instrumentele de masurare (tripmaster) vor fi calibrate dupa acest sistem de referinta si intra in atributiile concurentilor.

Organizatorul, prin reprezentantii sai, este obligat sa anunte tipul de banda si culoarea specifica claselor in cazul in care marcajul este facut cu spray-ul pe traseu si in probele speciale, inainte de startul etapei.

In cazul in care portiuni de traseu vor trece **pe drumuri deschise circulatiei publice, parcurgerea acestora se va face cu respectarea prevederilor Codului Rutier in vigoare** si a eventualelor mentiuni speciale din roadbook, **pe raspunderea concurentilor**. In vederea verificarii respectarii limitarilor de viteza legale sau impuse de organizator prin mentiuni in roadbook, organizatorul va folosi inregistrările de pe aparatul GPS ale echipajului.

Organizatorul este obligat sa comunice concurentilor amplasamentul mai sus mentionatelor portiuni de traseu, prin mentiuni pe roadbook sau la briefing-urile ce preced startul in fiecare etapa. Nerespectarea limitarilor impuse si comunicate concurentilor duce la penalizari conform cu **Anexa D**.

Pe parcursul stagiilor de traseu si a probelor speciale, respectiv superspeciale, purtarea castilor si a centurilor de siguranta este **obligatorie**.

Nerespectare acestor conditii conduce la penalizari conf. **Anexa D**.

Pentru stagiile de traseu se vor stabili, dupa caz, timpii maximi de parcurgere (TM). Acestia vor fi obligatoriu anuntati de catre organizator la briefing si vor fi mentionati in roadbook .

Pentru sectiunile de navigare, cu quantum x1, fiecare minut petrecut in traseu reprezinta 1 punct de penalizare **si poate fi fractionabil**.

Nefinalizarea unei sectiuni de navigare de catre un echipaj se penalizeaza conform **Anexei D**.

In cazul in care un echipaj nu ajunge la linia de sosire in TM, se considera traseu neparcurs, cu penalizarea aferenta , conform **Anexei D**.

Orice abatere de la traseul stabilit de organizator este permisa, fara penalizari suplimentare, in limita a **100 m** distanta stanga-dreapta fata de track-ul organizatorului ( track-ul de confirmare).

In acest sens, orice parasire de traseu nu este luata in considerare daca revenirea in traseu se face prin acelasi loc prin care acesta a fost parasit. Verificarea se va face prin suprapunerea track-urilor GPS al echipajului cu cel al organizatorului. Daca revenirea in traseu se face prin alt loc, situat la o distanta mai mare de 100 m de punctul de parasire se vor acorda penalizari conf. **Anexei D**.

Este permisa o abatere mai mare de 100 m fata de track-ul organizatorului numai intre acele pozitii din roadbook pentru care s-a stabilit azimut.

Concurentii care parasesc traseul in mod intentionat/fortuit au obligatia de a anunta imediat ce este posibil, prin orice mijloace, organizatorul.

În cazul accidentarii unui echipaj sau avarierii grave a unui autovehicul participant, toti concurentii din zona sunt obligati, în conformitate cu codul rutier, sa acorde ajutorul necesar, inclusiv transport de urgenta pentru recuperarea in siguranta a echipajului, cel putin pana la sosirea oficialilor sau a echipei de salvare si sa anunte urgent organizatorul despre eveniment.

Organizatorul poate acorda stop timp pentru acestia, fie la cerere, fie din proprie initiativa, dupa caz.

Organizatorul este obligat sa recupereze, la cerere, sportivii abandonati, insa nu si vehiculele acestora. Organizatorul are dreptul sa stabileasca timpul si modul de recuperare a acestora si poate solicita plata serviciilor de recuperare, in baza unor estimari rezonabile.

Asistenta tehnica in teren (ajutor din afara) este permisa pe parcursul stagiilor de traseu, dar nu pe parcursul Probelor speciale sau a Superspecialei sau a pauzelor/regruparilor stabilite de Organizator (pentru masa sau neutralizari), in urmatoarele conditii :

- masina de asistenta tehnica va putea patrunde pe traseu doar in caz de solicitare de interventie, dupa anuntarea in prealabil a organizatorului (exclusiv director de concurs sau director de traseu la clasa respectiva). Ea se va deplasa la locul solicitarii prin localizare cu coordonate GPS comunicate de echipajul de depanat.
- masina de asistenta aflata in deplasare sau in stationare pe traseu in vederea unei interventii nu va bloca, obtura, limita, in nici o circumstanta, traseul sau libera trecere a concurentilor.
- Interventia tehnica nu se va desfasura pe traseul concursului. In functie de situatie, masina de interventie tehnica va ajuta inainte de orice concurentul sa elibereze traseul si doar apoi va trece la interventia tehnica, in afara traseului.

Nerespectarea oricareia din conditiile sus mentionate se considera manifestare nesportiva si va conduce la excluderea imediata din competitie a echipajului (**descalificare**) care a beneficiat de ajutorul din afara, prin decizia Comisiei Sportive a competitiei.

Orice ajutor fizic, mecanic, tehnic sau logistic primit de catre echipajul aflat intr-o proba sportiva a etapei de CN, cu exceptia Probelor speciale, a Superspecialei sau a pauzelor/regruparilor stabilite de organizator (masa sau neutralizari), venit din partea unor concurenti, a spectatorilor, a echipei de asistenta tehnica sau oricarei alte persoane neimplicate in proba sportiva respectiva la momentul acordarii respectivului ajutor, se considera „ajutor din afara admis” si nu se penalizeaza. Ajutorul venit din partea organizatorului sau a arbitrilor este interzis și se penalizează cu descalificarea din competiție

## **4.2. CP ( Check Point )**

Pe traseu si în probele speciale pot exista puncte de control (CP).

**CP-urile cu arbitru** sunt amplasate obligatoriu in pozitii de roadbook. Concurentii au obligatia sa opreasca la semnalul arbitrului si sa urmeze intocmai instructiunile acestuia. Trecerea concurentilor prin CP-ul cu arbitru se va mentiona de catre acesta in foile de arbitraj. Lipsa trecerii printr-un CP cu arbitru se penalizeaza conform Anexei D.

Startul si sosirea sunt considerate CP-uri cu arbitru si ratarea lor se penalizeaza conform **Anexa D.**

### 4.3. GPS cu track de confirmare

Aparatul GPS, dat de catre organizator, este obligatoriu si va fi folosit si pentru inregistrarea track-ului parcurs de catre echipaj cu autovehiculul de concurs. Se penalizeaza incercarea de parcurgere a unei portiuni din traseu cu piciorul, cu GPS-ul la persoana, in conformitate cu **Anexa D**.

Prin decizia organizatorului, pentru acuratetea monitorizarii traseului parcurs de concurenti, se pot utiliza si Trackere (aparate de monitorizare GPS) atasate si sigilate la masinile de concurs de catre organizator.

Trackul inregistrat va fi descarcat de catre arbitrul oficial CNOR la finalul fiecarui stagiou de traseu si comparat cu trackul organizatorilor, in vederea acordarii de penalitati.

Fiecare echipaj are obligatia de a preda oficialilor, la SOSIRE, dispozitivul GPS primit la START.

Concurentilor le revine deplina responsabilitate pentru functionarea in bune conditii pe toata durata stagiilor de traseu, a GPS-ului ce se inmaneaza organizatorului la SOSIRE de stagiou, pentru a oferi posibilitatea descarcarii track-urilor, in vederea verificarii.

Calculul punctajelor si aplicarea penalitatilor se face pe baza track-ului inregistrat pe aparatul GPS pus la dispozitie de catre organizator, iar in caz de contestatie sau la solicitarea arbitrilor CNOR se va analiza si track-ul inregistrat de concurent pe un dispozitiv propriu.

## 5. Proba speciala ( PS )

Prin proba speciala (PS) se intelege o portiune de traseu cu grad de dificultate diferit (mai ridicat) fata de restul traseului, care este specifica fiecărei clase in parte. Aceasta este marcata prin porti, jaloane si banda sau pe roadbook. Organizatorul trebuie sa asigure marcaje si delimitari identice pentru trecerea fiecarui echipaj (inclusiv in cazul refacerii traseului intre trecerea echipajelor).

PS trebuie parcursa contra cronometru. Cronometrarea PS se face la secunda. Parcurgerea PS se puncteaza diferit fata de sectiunea de traseu propriu zis. Fiecare PS va avea un timp maxim de parcurgere (TM). Acesta va fi anuntat de catre arbitrii, inainte de intrarea in PS, sau va fi mentionat in roadbook si se va nota in foile de arbitraj.

In functie de dificultate exista 3 categorii de PS: Quantum (Q) x 2, Quantum (Q) x 3 sau Quantum (Q) x 4. Quantumul fiecărei probe va fi specificat in roadbook (dupa caz). În traseu pot exista si sectiuni cu PS ce vor fi marcate în roadbook (dupa caz). Acestea nu pot fi mai multe de 4 pe tot parcursul unei etape.

Timpul de parcurgere a unei PS reprezinta intervalul de timp dintre intrarea si iesirea din proba respectiva, masurat la nivel de secunda, care se transforma in punctaj conform cu **Anexa D** la care se cumuleaza si celelalte penalizari acordate in proba, dupa caz.

Timpul maxim stabilit de organizator (TM) pentru parcurgerea Probei Speciale se modifica daca timpul primului echipaj care iese din PS (fara a suferi defectiuni tehnice) este mai mare cu cel putin 15% fata de timpul stabilit initial-(TM). TM va fi majorat cu acelasi procentaj cu care a fost depasit timpul-stabilit initial, rotunjit în plus la minut.

**TM nu poate fi mai mare de 15 min daca PS are quantum 2, 10 min daca are quantum 3 si 7,5 min daca are quantum 4.**

Distanța între jaloanele unei porti este de minim 2,50 m masurati pe orizontala si cu raza de minim 5,00 m în curbe, pe linia exterioara.

Pentru a evita blocarea traseului în PS, la expirarea TM stabilit de catre organizator cronometrarea inceteaza, iar echipajul în cauza va fi evacuat din proba si va fi penalizat pentru TM. La solicitarea expresa a organizatorului, concurentii, aflati în stop timp pentru intrarea în PS, au obligatia de a ajuta la evacuarea echipajului blocat în PS.

## **6. Sosirea**

Pentru fiecare echipaj, traseul este considerat finalizat (parcurs) doar daca echipajul îl parcurge integral si trece linia de sosire prin mijloace tehnice proprii. Pentru echipajele care parcurg portiuni de traseu, respectiv trec linia de sosire cu autovehiculul tractat sau împins se va considera traseu neparcurs si se vor aplica penalitatile aferente ( conf. **Anexa D**).

Sosirea este considerata CP si, în cazul ratarii, se penalizeaza ca orice CP lipsa dintr-o sectiune neparcursa.

La sosirea din traseu participantii sunt obligati sa predea imediat roadbook-ul si GPS-ul arbitrului ce înregistreaza sosirea din traseu. Ora de sosire care va fi înregistrata va fi de forma ora, minut, secunda

Nepredarea roadbook-ului catre arbitru care consemneaza sosirea, în maxim 15 min de la terminarea traseului se penalizeaza conform Anexa D.

Nepredarea aparatului GPS catre acelasi arbitru care consemneaza sosirea, în maxim 15 min de la terminarea traseului se penalizeaza conform anexa D

În cazul constatarii desigilarii aparatului se penalizeaza conform anexa D

În caz de abandon, obligatoriu, concurentii vor anunța imediat organizatorul, prin orice mijloace si va nota pe foaia de arbitraj din roadbook pozitia din roadbook si ora când se declara abandonul. Dacă la sosirea în tabara, hotel, bivuac nu se anunța organizatorul în maxim 15 minute, echipajul în culpa va fi exclus din competitie.

## 7. Proba Superspeciala-TRIAL

Este o proba sportiva constand in portiunea de teren delimitata prin banda si/sau jaloane si/sau porti, specifica fiecarei clase in parte, avand un grad de dificultate mai ridicat decat Proba Speciala.

Proba Superspeciala (Trial) va fi organizata, de regula, intr-un loc accesibil publicului larg si are, in general, menirea de a promova evenimentele de off-road si de a asigura vizibilitate pentru sponsorii competitiei.

Proba va fi una de scurta durata (maximum 10 minute – prin responsabilitatea organizatorului), dar foarte tehnica si spectaculoasa. Pentru calculul punctajelor unitatea de timp etalon este secunda, departajarea echipajelor se face la sutime de secunda. Cronometrarea se face la proba superspeciala prin metode electronice.

Organizatorul are obligatia de a anunta Timpul Maxim al probei ( TM ) la sedinta tehnica. Timpul maxim stabilit de organizator (TM) se modifica daca timpul primului echipaj care iese din proba (fara a suferi defectiuni tehnice) este mai mare cu cel putin 15% fata de timpul stabilit initial (TM). TM va fi majorat cu acelasi procentaj cu care a fost depasit timpul stabilit initial, rotunjit în plus la minut.

Traseul va fi delimitat prin jaloane, benzi sau porti. Benzile se pot prinde numai de jaloane sau de copaci. Nu este permisa prinderea unei benzi de tufis. Nu este permisa prinderea unei benzi pe un capac pe care se face o intoarcere. Distanta intre jaloanele unei porti este de minim 2,50 m masurati pe orizontala si cu raza de minim 5,00 m in curbe, pe linia exterioara.

Organizatorul trebuie sa asigure marcaje si delimitari identice pentru fiecare echipaj (in cazul refacerii traseului intre echipaje).

Organizatorul are obligatia de a parcurge Superspeciala demonstrativ, cronometrat, cu un vehicul ce corespunde clasei respective, inainte de startul primului echipaj.

Proba Superspeciala are quantum x5 iar punctarea se face conform **Anexa D** (cronometrarea se face la sutimi de secunda).

Dupa expirarea timpului maxim, cronometrarea va fi intrerupta, iar echipajul va fi evacuat de pe traseu. La solicitarea expresa a organizatorului, concurentii, aflati in asteptare pentru intrarea in TRIAL, au obligatia de a ajuta la evacuarea echipajului blocat.

Depasirea timpului maxim se penalizeaza conform **Anexa D** si anuleaza celelalte penalizari obtinute pe parcursul realizarii Trialului pana la expirarea TM (benzi rupte, jaloane etc.)

Proba superspeciala genereaza un clasament separat si nu se cumuleaza cu punctajul din stagiile de traseu. In urma acestui clasament sportivii obtin puncte numai pentru campionatul national de trial.

## 8. Clasamente

Dupa terminarea fiecarei zile de concurs (stagiul de traseu), arbitrii oficiali CNOR vor face public clasamentul cu cel putin 180 min. înainte urmatoarei start. Clasamentul partial va fi si ordinea de start in stagiul urmator.

Clasamentul final al competitiei se va stabili prin cumularea punctajelor obtinute de fiecare echipaj.

In cazul penalitatilor aplicate echipajelor si care apar mentionate in afisajul Clasamentelor, arbitrii au obligatia de a mentiona, pe scurt, si motivatia penalizarilor.

Pentru fiecare etapa a CN vor exista doua clasamente separate:

1. Clasamentul etapei, pentru fiecare clasa la categoria TROPHY.
2. Clasament pentru Superspeciala (Trial), pentru fiecare clasa.

In cazul in care dupa terminarea competitiei se constata ca rezultatele sunt eronate, prin autosesizare, sau in urma unei contestatii sau prin sesizarea Observatorului CNOR, clasamentul poate fi modificat de catre Comisia Nationala de Off Road in termen de maxim 9 zile de la incheierea competitiei, aceasta modificare fiind facuta de catre membrii executivi ai Comisiei Nationale de Offroad. Vicierea intentionata a rezultatelor sau a clasamentului de catre organizatori, alte persoane oficiale sau sportivi se sanctioneaza cu amenda si/sau alte masuri disciplinare, dupa caz, prin decizia CNOR.

Fiecare etapa inclusa in Calendarul competitional anual oficial va conta in Clasamentul Campionatului National de Off Road. De asemenea, fiecare proba Superspeciala (TRIAL) va conta in Clasamentul General National de Trial. Deasemenea se puncteaza in Clasamentul General National de Superspeciala la evenimentele oficiale de tip "Trial Urban"

Clasamentul General al Campionatului National de Off Road, respectiv Clasamentul General National pentru Superspeciala (Trial), se fac separat pentru piloti si copiloti, prin cumularea punctelor obtinute de acestia in clasamentele etapelor individuale.

Punctajul este determinat de locul ocupat in clasamentul etapei. Astfel: locul1 – 30 puncte, locul2 – 25 pct, locul 3 – 20pct, locul4 – 18pct, locul5 – 16pct, locul6 – 14pct, locul7 – 12pct, locul8 – 10pct, locul9 – 9pct, locul10 – 8pct, locul11- 7pct, locul12 – 6pct, locul13 – 5pct, locul14 – 4pct, locul15 – 3pct

Echipajele descalificate nu primesc puncte nici in clasamentul etapei si nici in clasamentul general.

In cazul in care in clasamentul final al unei etape exista mai multe echipaje ce se plaseaza pe acelasi loc, toate echipajele respective primesc punctajul aferent locului respectiv. Urmatorul echipaj ocupa locul calculat dupa formula  $X+N$  unde X este locul pe care se afla mai multe



echipaje, iar N este numărul de echipaje care împart acel loc.

Exemplu: Dacă există 3 echipaje pe locul 4, următorul echipaj se va plasa pe locul 7 obținând punctajul pentru locul 7

Fiecare participant în Campionatul Național punctează la toate etapele CN.

Pentru realizarea clasamentului general (inclusiv cel pentru Superspeciala-Trial) se iau în considerare cele mai bune N-3 rezultate dacă  $N \geq 8$ , N-2 dacă  $N=7$  sau N-1 dacă  $N \leq 6$  ca și număr de puncte unde N este numărul total de etape din anul competițional.

Sportivii străini care participă la competițiile organizate sub prezentul regulament acumulează puncte în cadrul campionatului național la fel ca și sportivii români.

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 CN, astfel: se verifică numărul de clasări pe locul 1 în etapele CN. 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, iar poziția următoare nu se acordă. Clasamentul General al Campionatului Național de Offroad-Trophy, respectiv Clasamentul General Național pentru Superspeciala (Trial) reprezintă rezultatul cumulului punctajelor oficiale transmise de către arbitrii oficiali CNOR desemnați imediat după terminarea etapei și pe baza deciziilor luate urmând rapoartele observatorilor prezenți la competiție.

În Clasamentul General Național pentru Superspeciala nu punctează decât echipajele care s-au înscris în competiție în prevederile Regulamentului și care parcurg întregul traseu de Superspeciala, prin forțe proprii, înainte de expirarea timpului Maxim stabilit.

Membrii cluburilor organizatoare de etape pot participa și punctează în Clasamentul Campionatului Național de Off Road la etapele organizate de aceste cluburi, cu condiția ca aceștia să nu fi participat sub nici o formă la organizarea competiției și să nu beneficieze de nici o formă de sprijin discret (orice informații utile în 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 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.

La finalul anului competition al se realizeaza Clasamentul General al Cluburilor de Offroad, prin cumulara punctelor obtinute de toti sportivii afiliati fiecarui club, ca urmare a participarii acestora la etapele din Campionatul National de Offroad cuprinse in Calendarul oficial. La intocmirea Clasamentului General al Cluburilor de Offroad nu se iau in considerare punctele obtinute in Campionatul de Trial (Superspeciala) de catre sportivii afiliati cluburilor. Sportivii cu licenta "one Event" nu puncteaza pentru clasamentul general al cluburilor. Licentela "one event" nu se pot transforma in licenta anuala prin achitarea diferentei.

## **9. Contestatii**

Contestatii de natura sportiva sau cu referire la probleme tehnice si de organizare pot fi depuse dupa încheierea fiecarui stagi de traseu. Termenul limita de depunere este cel tarziu înainte de startul in stagiul de traseu urmator. Se iau în considerare numai contestatiile în forma scrisa ce au fost înmânate, impreuna cu taxa aferenta, unuia din Arbitrii oficiali FRAS desemnati de CNOR la competitia in cauza.

Contestatiile pentru Proba Superspeciala (Trial) se pot depune in maxim 15 min. de la afisarea clasamentului. Comisia sportiva a competitiei trebuie sa raspunda in maxim 30 minute de la depunerea contestatiei.

Taxa pentru fiecare contestatie, care se plateste la depunerea contestatiei, este de 450 lei. Nu se admit contestatii colective si/sau cumulative.

Solutionarea contestatiilor se face de catre Comisia Sportiva a competitiei (punctaje, clasamente, penalizari). Solutionarea pozitiva a contestatiei implica restituirea taxei de contestatie. Comisia sportiva va raspunde in scris la toate contestatiile, in termenul prevazut in prezentul Regulament. Organizatorii trebuie sa raspunda in scris cu minim 45 min inaintea urmatorului start. Sportivii care nu sunt satisfacuti de deciziile date de Comisia Sportiva a competitiei se pot adresa Comisiei Nationale de Off Road in termen de 3 zile de la festivitaea de premiere si, ulterior, dupa primirea raspunsului oficial al acesteia, comisiilor de resort din cadrul FRAS (comisia de disciplina, comisia de competitii si comisia de apel).

## **10. Festivitaea de premiere**

La sfarsitul fiecarei etape se va organiza o festivitaea de premiere, in cadrul careia se vor înmâna diplome/cupe si premii participantilor. iar restul sportivilor vor primi diplome de participare. Echipajelor clasate pe locurile I, II si III li se vor înmâna cupe si diplome.

Echipajele clasate pe locurile I, II si III au obligatia de a participa la conferinta de presa de la finalul competitiei, in caz contrar comportamentul lor va fi analizat de catre comisia de disciplina CNOR

Pentru castigatorii probei Superspeciala (TRIAL) (locul 1, 2 si 3), pentru fiecare clasa, organizatorii vor inmana de asemenea diplome si/sau cupe.

Organizatorii isi pastreaza dreptul de a onora cu diplome/cupe cu caracter special echipajele cu comportament deosebit pe parcursul competitiei (ex. Cupa/diploma de fair play), institutiile sau persoanele fizice cu un aport determinant în organizarea sau desfasurarea competitiei.

Ceremonia anuala de decernare a cupelor si titlurilor de campioni nationali, la sfarsitul Campionatului National de Offrod, atat la Clasamentul General cat si pentru Clasamentul General la Superspeciala se va face in cadrul Galei Campionilor organizata in cadrul FRAS, dupa incheierea ultimei etape din Calendarul competitional.

## **11. Monitorizare competitie**

Toate competitiiile care se defasoara sub prezentul regulament vor fi monitorizate direct de catre Comisia Nationala de Off Road printr-un reprezentant executiv desemnat ca Observator CNOR. Acesta are urmatoarele atributii:

- va urmari respectarea indatoririlor ce revin organizatorului din Caietul de Sarcini-etape
  - va monitoriza desfasurarea competitiei in toate aspectele ei
  - va participa la deciziile care se iau in cadrul Comisiei Sportive a competitiei, neavand drept de vot
  - va semnala de urgenta Directorului de concurs orice aspect al competitiei care nu concorda cu Regulamentul Sportiv Cadru in vigoare, cu Regulamentul Particular sau Planul de Securitate ori Caietul de Sarcini al organizatorului, cu normele generale ale fair-playului sportiv sau protectiei mediului, in vederea remedierii pe loc a acestora.
  - poate dispune intreruperea competitiei pana la rezolvarea aspectelor neconforme semnalate sau chiar anulara competitiei
- va intocmi Raportul observatorului pe care il va transmite la CNOR (in format electronic si original semnat) si la Directorul de concurs (in format electronic) in termen de 3 zile de la incheierea competitiei. CNOR va solutiona toate contestatiile care privesc clasamentele si punctajele, fiind forul suprem decizional in interpretarea prezentului regulament.

## **12. ANEXE**

1. Anexa A – Dotarile vehiculelor si normele de securitate
2. Anexa B – Norme privind constructia de Roll Cage
3. Anexa C – Numerele de concurs si alte inscriptionari
4. Anexa D – Penalizari
5. Anexa E – Roadbook