

**REGULAMENT SPORTIV
CADRU
pentru
EVENIMENT RESTRIȚIONAT / CUPĂ - OFF
ROAD 2023**

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.

Eveniment Restrictionat/Cupa de Off Road (EvCNOR) = competiție sportivă offroad desfășurată pe parcursul a una sau mai multe 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 Evenimentul restrictionat / cupa 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 confirmare = 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, porti ,Selfie Point, limitari de viteza sau orice alte mentiuni necesare de avertizare sau obligativitate. In cazul in care in cadrul EvCNOR navigarea se face pe RB elementele : porti ,Selfie Point, limitari de viteza sau orice alte mentiuni necesare de avertizare sau obligativitate pot lipsi de pe track cu obligativitatea de a fi mentionate in RB.

Track de parcurgere = Reprezintă înregistrarea parcurgerii unei secvențe de traseu făcută de concurent pe un echipament propriu sau furnizat de către organizator. 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 (șase) 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.

Arie limitare de vitea = zona delimitata de catre organizator in interiorul careia nu se poate depasi limita de viteza impusa.

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 marcare 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.

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 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 sau track ul de confirmare, în care prezența arbitrilor de traseu este obligatorie.

Selfie point (SP) = punct de control fix validat printr-o fotografie, poziționat de organizator într-o poziție de roadbook cu menționarea SP în rubrica observației din RB sau pe track ul de confirmare. În acest punct nu este obligatorie prezența unui arbitru.

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

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 sau track ul de confirmare. 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 EvCNOR. În cadrul unei secvențe de traseu poarta va fi menționată clar și în RB la rubrica mențiuni sau track ul de confirmare. În cadrul altei probe sportive unde nu există RB poarta va fi marcată fizic în traseu și/sau indicată de arbitru de traseu.

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

Ajutor extern = orice ajutor fizic (mecanic, tehnic sau logistic) primit de către un echipaj pe parcursul unei PS sau PSS, venit din partea:

- membrilor unui alt echipaj aflat în acel moment în afara PS sau PSS (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.

Asistență Tehnică = orice ajutor fizic (mecanic, tehnic sau logistic) primit de către echipaj din partea unei echipe 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 membri 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 această situație nu va fi inclus în clasamentul etapei.

Clasamentul Evenimentului Restrictionat / Cupei = Clasament întocmit în urma rezultatelor obținute de piloți și copiloți după desfășurarea competiției respective.

Comisia sportivă (a unei EvCNOR) = Comisia alcătuită din Directorul de concurs Sportiv, Directorii de clase, arbitrii, Observatorul oficial desemnat de Comisia Națională de Off Road CNOR, 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) la cererea Organizatorului sau desemnată de Organizator și care are următoarele sarcini și îndatoriri:

- soluționează împreună cu comisia sportivă contestațiile de natură tehnică din cadrul unei EvCNOR;
- 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 EvCNOR;
- observă și verifică pe parcursul desfășurării unei EvCNOR 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 CNOR = persoană fizică desemnată/delegată de CNOR la cererea Organizatorului pentru a urmări desfășurarea competiției și pentru a monitoriza respectarea regulamentelor, planului de securitate în cadrul unei EvCNOR..

Arbitru oficial = persoană fizică legitimată de FRAS, delegată pentru monitorizarea competiției și în vederea alcătuirii clasamentului unui Eveniment Restrictionat / cupa.

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.

1. **CONDIȚII DE PARTICIPARE**

1.1 **Condiții generale**

Clasele competitionale ale fiecărui Eveniment restrictionat/ cupa, sunt stabilite de Organizator și anunțate prin Regulamentul Particular al evenimentului. Alegerea rolurilor de PILOT sau COPILOT în cadrul unui eveniment Restrictionat / cupe se face de către membrii echipajului la completarea înscrierii pe site cnor.ro

Pe parcursul desfășurării unui Eveniment Restrictionat 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.

Fiecare echipaj poate participa în cadrul unui Eveniment restrictionat / cupa numai cu autovehiculul specificat în fișa de înscriere (înscris în competiție).

Nu este permisă înlocuirea autovehiculului în timpul unui Eveniment restrictionat / cupa, în cazul înlocuirii echipajului va fi penalizat conform Anexei D (pct. 23).

În cadrul unui Eveniment restrictionat / cupa sunt autorizate să participe numai autovehiculele care îndeplinesc condițiile Anexei A a prezentului Regulament.

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

Starea tehnică a autovehiculelor participante și modul cum acestea corespund prevederilor regulamentului va fi verificat și validat de către Comisarul tehnic al fiecărui Eveniment Restrictionat / cupa.

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 respectivul Eveniment restrictionat / cupa.

La competițiile organizate sub prezentul Regulament se pot înscrie numai sportivii ce sunt licențiați de către FRAS cu licență anuală pentru Off Road / Rally Raid sau cu licență "One Event" pentru Off Road obținută la înscriere.

Licențele One Event pentru EvCNOR se emit gratuit dar sportivii sunt obligați să plătească asigurarea pentru eveniment și să prezinte sau să obțină la înscriere o adeverință medicală sportivă.

1.2 Normele de siguranță

Pentru autovehiculele înscrise în concurs la clasele, 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, STANDARD B și CHALLENGE este obligatorie montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll bar, conform Anexei B. Se recomandă și la clasele STANDARD A, STANDARD B și CHALLENGE montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll cage.

***ATENȚIE! Inceput cu anul competițional 2024 va fi obligatorie montarea unei structuri ROLL CAGE la toate clasele competiționale.**

Centurile de siguranță de tip ham (**peste ambii umeri**) sunt obligatorii pentru pilot și copilot. Nu sunt admise centuri de siguranță deteriorate, cu cataramă blocată 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. 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 (peste ambii umeri și peste bazin).

Este interzisă folosirea plaselor metalice sau a altor materiale plastice sudate sau prinse în suruburi la geamuri, pentru autovehiculele înscrise în concurs la toate clasele.

Este interzisă utilizarea materialelor din plastic sau compozite care formează muchii ascuțite / cioburi ascuțite în cazul spargerii (de ex: plexiglass). Parbrizul și geamurile ușilor, dacă există, trebuie să fie clare, transparente.

Toate autovehiculele care participă în competiție trebuie să fie dotate cu Snorkel - Sistem de protecție al filtrului de aer prin care se mută admisia de la nivelul compartimentului motor la o înălțime de minim jumătatea parbrizului). 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).

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

Pentru evitarea accidentelor este recomandat ca manipularea / atingerea liniei de tragere în timpul utilizării trolului 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 trol cu linie de tragere confecționată din fire din oțel este obligatorie utilizarea unui leșt montat pe linia de tragere în timpul utilizării trolului. Leștul va avea greutatea de cel puțin 1kg și dimensiunile minime de 300x200mm (pct 18 - Anexa D).

Autovehiculul de concurs va fi dotat obligatoriu cu prelată de dimensiunea

recomandată de 3000 mm x 6000mm, care va fi obligatoriu folosită în parcul tehnic/bivouac în locul de staționare a mașinii pe toată durata competiției. În caz contrar se va aplica penalizare cf Anexa D pct 1.

Autovehiculul va fi dotat obligatoriu cu una dintre cele două variante:

- cel puțin două extincătoare 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 extincătoare cu pulbere sau cu spumă mecanică.

sau

-sistem mecanic de stingere a incendiilor cu extincător cu o capacitate minimă de 4,25Kg, certificat FIA pentru competiții auto. Sistemul va avea minim 6 duze (2 pentru echipaj și 4 pentru compartimentul motor).

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.).

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).

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

1.3 Înscrierea în competiție

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

Înscrierea în competiție se face în Secretariatul desemnat Evenimentului restricționat / cupei. 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 licența "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 (asigurarea se va face tot în secretariat, fiind obligația Organizatorului să trimită datele personale ale sportivilor către FRAS în timp util pentru emiterea acestei asigurări);

- Fișa tehnică a autovehiculului completată în urma inspecției tehnice, vizată de către Comisarul Tehnic;
- Formularul de înscriere completat 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): taxă sportivă sau taxă all inclusive.

Numărul de concurs al echipajului este unic și se stabilește astfel de fiecare organizator în ordinea înscrierii în secretariat sau prin tragere la sorti.

Este obligația Organizatorului să pună la dispoziția concurenților numerele de concurs, în forma și dimensiunea dorită de acesta.

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. 1, 25).

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

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.

Materialele publicitare distribuite de organizator vor fi aplicate vizibil, obligatoriu pe suprafața exterioară a autoturismului. 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

Ordinea de start în cadrul unui EvCNOR se stabilește prin tragere la sorți sau ordinea înscrierii în secretariat, rămânând la latitudinea Organizatorului.

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, 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.

Startul se dă de către un arbitru oficial sau de către o persoană desemnată de organizator la locul stabilit și anunțat de organizator, în ordinea și la ora anunțată.

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

Echipajele se vor prezenta la start obligatoriu cu autovehiculele spălate. În caz contrar vor fi penalizate conform Anexei D (pct. 25). Pentru evenimentele desfășurate în locații în care nu există condiții pentru spălarea autovehiculelor, echipajele pot lua startul cu autovehiculele nespălate, cu excepția primului stagiu de traseu.

3. NAVIGAREA ÎN STAGIILE DE TRASEU

Navigarea în cadrul unui Eveniment restricționat / cupa se va face urmărind Track-ul de confirmare sau după Road Book confirmând poziția pe track-ul de confirmare, modalitatea rămânând la decizia Organizatorului.

Fiecărui echipaj i se va oferi înainte de start track-ul GPS de confirmare în formă electronică și/sau Roadbook-ul pentru traseul de parcurs aferent clasei la care concurează.

La finalul stagiului de traseu, secvenței de traseu sau probei speciale, echipajul este obligat să predea arbitrilor oficial sau arbitrilor de traseu - care este prezent la punctul de Sosire - Roadbook-ul, dacă acesta există și să transmită pe e-mail track-ul GPS de parcurgere înregistrat pe propriul dispozitiv la adresa comunicată de organizator și adresa oficială de arbitraj desemnată de Organizator.

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.

Echipajele care părăsesc traseul și nu revin în limita a **70m**, vor fi penalizate conform Anexei D (pct 30)

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.

4. TRASEUL

4.1 Specificații generale

Un stagiu de traseu poate conține mai multe secvențe de traseu și una sau mai multe probe speciale (optional, la latitudinea organizatorului), precum și una sau mai multe arii de limitare viteză.

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.

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

Neparcurgerea completă sau parțială a unui stagiu de traseu (ST), a secvențelor de traseu (SvT) și a probelor speciale (PS) vor conduce la penalizări conform cu Anexa D (pct 32, pct. 44).

Traseul stabilit de organizator va fi adecvat fiecărei din cele clase de concurs, iar lungimea acestuia și gradul de dificultate se va adapta în funcție de caracteristicile fiecărei zone de concurs și fiecărei clase. La alegerea organizatorului unul sau mai multe din traseele și clasele de concurs pot fi comasate și transformate într-o singură clasă.

După startul unui stagiu de traseu organizatorul are dreptul de a modifica traseul de concurs prin eliminarea unor secvențe de traseu, a unor porțiuni din traseu sau a probelor speciale incluse în acel stagiu, **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 evenimentului;
- 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.

Traseul parcurs în stagiile de traseu se înregistrează electronic pe un dispozitiv GPS propriu sau pus la dispoziție de către Organizator

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).

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

- 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 în cazul în care navigarea se face pe RB(anulari poziții, etc)
- Porțiuni de traseu cu sens în ambele direcții.
- Limitări de viteză
- Numarul de SP, dacă acestea există
- Numarul de porți, dacă acestea există precum și marcajul acestora

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/ pe Track-ul de confirmare nu se precizează altfel la rubrica de observații/informații sau prin WayPoint. 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.

Pe porțiunile de traseu cu circulație în ambele sensuri este obligatoriu impunerea unei limitări de viteză de 20 km/h

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 70m față de track-ul 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 sau pe Track confirmare prin Way Point.

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 porțiune parcursă în sens corect, va fi supusă penalizărilor identice cu penalizările aplicate pentru traseu neparcurs.

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.

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.

Obligatoriu 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.

Pentru a valida trecerea prin SP concurentul trebuie să predea în termen de 30 minute de la trecerea prin CP-ul FINISH 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 să poată fi identificat cel puțin un element distinctiv (număr concurs, culoare specifică, etc);

Dacă fotografia nu conține ambele elemente SP-ul nu va fi validat.

În cazul în care fotografiile conțin elemente obscene echipajul va fi descalificat.

Cade în sarcina echipajului să dețină un dispozitiv capabil să realizeze fotografia clară și apoi să o trimită/ arate 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 10.

4.2 Secvențele de traseu (SvT)

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

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.

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. 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.

4.3 Proba specială (PS) și Superspeciala Trial

În cazul în care traseul este delimitat prin benzi, benzile se pot prinde (fixa) 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 5,0 m iar exteriorul curbilor 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 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.

În cazul în care traseul este delimitat prin benzi și/sau jaloane se aplică penalizările corespunzătoare ruperii jaloanelor conform Anexei D (pct. 45).

În cazul ruperii benzii, concurentul este obligat să o lege înapoi, în caz contrar va fi penalizat ca pentru banda ruptă conform Anexei D (pct. 45).

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.

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

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

Timpul maxim stabilit de organizator pentru parcurgerea Probei Speciale si Superspeciala trial 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.

Pentru proba Superspeciala Trial cuantumul este x3. Timpul maxim al acestei probe nu poate depasi 10 minute.

Timpul de parcurgere cronometrat pe o probă specială si superspeciala Trial se exprimă la nivel de secunde. După expirarea timpului maxim cronometrarea timpului echipajului se oprește și acesta va fi evacuat din traseu cât mai repede posibil de către organizator.

Traseul probei speciale si probei superspeciala Trial 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.

După startul echipajului în proba specială si superspeciala Trial, până la punctul de sosire este interzis ajutorul din partea altor participanti și ajutorul oficial. Penalizarea se face conform Anexei D (pct. 46).

Ajutorul din partea altor participanti și ajutorul oficial este permis, numai după declararea abandonului de către echipaj sau de catre Oficialii Competitiei sau după expirarea timpului maxim de parcurgere a probei speciale, în situația în care echipajul trebuie ajutat să elibereze traseul de concurs.

4.4 Check point (CP)

În cadrul secvențelor de traseu CP-urile sunt amplasate obligatoriu în poziții de Roadbook sau in puncte Way Point marcate pe Track-ul de confirmare. În cazul în care, pe parcursul secvenței de traseu, echipajul întâlnește un check point (CP) marcat cu element de identificare, este obligat să oprească autovehiculul.

Elementul de identificare poate avea orice forma aleasa de Organizator, acesta fiind oblogat sa anunte si sa prezinte forma si culorile acestuia in cadrul Briefingului catre toti concurentii.

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

Lipsa trecerii printr-un CP se penalizează conform Anexei D (pct. 6, pct. 38).

5. SOSIREA

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

Echipajele ce nu trec linia de sosire prin mijloace proprii (autovehicul tractat,

Împins sub orice forma sau troliat) vor fi penalizate conform Anexei D (pact 6 si pct. 30).

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

Înregistrarea timpului de sosire revine în sarcina arbitrilor de traseu, desemnat în punctul Finish, care va nota în fișa de arbitraj numărul echipajului și ora la care a ajuns. Unui echipaj ce nu a parcurs traseul integral nu i se poate acorda CP-ul de finish.

În punctul de sosire al secvenței de traseu, echipajele sunt obligate să trimită fotografiile pentru validarea SP-urilor, dacă au existat în cadrul traseului parcurs 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 prin secretariatul competiției.

Arbitrul de teren desemnat de organizator va analiza și valida fotografiile primite, va completa o fișa de arbitraj și o va preda arbitrilor CNOR. Fiecare SP pentru care concurenții nu au o fotografie clară, validată de arbitrul de teren, echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 36).

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 de arbitraj menționată de Organizator și pe cea a arbitrilor din finish pentru confirmarea de primire a track-urilor

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.

Mailul cu trackul de parcurgere trimis către arbitraj va conține obligatoriu „clasa” și „numărul de concurs” și va fi în format .GPX
Orice nerespectare a celor de mai sus duce la penalizări conform Anexei D (pct. 37).

6. LIMITĂRILE DE VITEZĂ

În vederea verificării respectării limitărilor de viteză impuse de organizator prin mențiuni în Roadbook, pe Track de confirmare prin Way Point sau în arii de limită de viteză, arbitrul 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.

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 dar pe track-ul master va fi marcată ca o singură limitare de viteză care să le cuprindă pe toate.

Organizatorul este obligat să comunice concurenților amplasamentul porțiunii de traseu, care prezintă limitare de viteză, prin mențiuni în Roadbook sau Waypoint în Track de confirmare și la briefing.

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

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.

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

7. ABANDONUL

Sunt doua feluri de abandon al echipajului. Abandon tehnic si abandon medical.

Abandon tehnic poate fi declarat de echipaj, in momentul in care constata imposibilitatea de a continua traseul din cauza problemelor tehnice ale masinii.

Abandonul tehnic poate fi declarat si de catre Comisarul Tehnic sau Directorul sportiv in cazul in care constata ca in timpul cursei masina a suferit avarii majore care afecteaza siguranta concurentilor (ex centuri rupte, scaune rupte, rollcage avariat etc)

Abandonul medical poate fi declarat de catre echipaj sau de catre arbitrii de traseu, Observator oficial sau directorii de clasa prezenti la fata locului. In cazul in care un membru al echipajului este preluat de echipa medicala care constata imposibilitatea acestuia de a continua cursa, oficialii cursei pot declara abandonul echipajului.

(a) În caz de **abandon**, membrii echipajului sau oficialii care au constatat starea de abandon **vor anunța imediat** organizatorul prin orice mijloace despre această situație. Iar membrii echipajului vor opri înregistrarea track-ului GPS de parcurs. Asupra deciziei de abandon nu se mai poate reveni.

(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 parcursul 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, bivouac 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 parcurs 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.

8. CRONOMETRAREA ȘI CALCULAREA TIMPILOR

Cronometrarea timpilor se face individual pentru fiecare secvență de traseu sau probă specială și/sau cumulat pentru întreg stagiul de traseu în funcție de alegerea organizatorului și în concordanță cu formatul de organizare al EvCNOR.

Timpul realizat pentru un Eveniment Restrictionat / cupa rezultă din cumularea timpilor cronometrați în stagiile de traseu ajustați cu valoarea cuantumului probelor speciale la care se adaugă timpii corespunzători penalizărilor.

Pentru stagiile de traseu sau secvențele de traseu, în quantum de timp x1, timpul reprezintă timpul cronometrat petrecut în traseu.

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. În cazul secvențelor de traseu și al probelor speciale cronometrarea timpului total se realizează cu stațiile de cronometrare compuse Timpul notat de arbitri în punctele Start și Sosire, înregistrându-se și timpi intermediari în CP-urile din traseul parcurs.

În cazuri foarte bine justificate, în special având ca scop siguranța membrilor echipajelor, organizatorul poate opri concursul într-un punct pe traseu. Arbitrul de traseu va consemna timpul fiecărui concurent la punctul de oprire.

Arbitrul de traseu va nota timpul înregistrat în fișa de arbitraj, realizat cu același dispozitiv pentru toate echipajele (ceas, smart phone, etc) la nivel de secundă.

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.

Numai în cazuri foarte bine justificate - în special în situații de siguranță și securitate - 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.

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.

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 trackul master
- Lungimea porțiunii de traseu;
- Principiul echitabilității astfel încât să nu existe situații avantajoase pentru unele echipaje în defavoarea altora.

9. CLASAMENTE

9.1 Clasamentul Evenimentului Restrictionat / Cupei

Clasamentele finale se vor stabili prin cumularea timpilor obținuți de fiecare echipaj după parcurgerea stagiilor de traseu. După terminarea fiecărui stagiul de traseu, arbitrii oficiali vor face public clasamentul cu cel puțin 180 minute înainte de data și ora stabilită pentru startul în următorul Stagiul de Traseu sau a organizării festivității de premiere. Clasamentul intermediar după primul stagiul de concurs va fi și ordinea de start în stagiul următor, dacă este cazul.

În cazul penalizărilor aplicate echipajelor și care apar menționate în afișajul Clasamentelor intermediare ale EvCNOR, 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 viteză (VFT)
-
- CP ratat (CP)
- Centură de siguranță nefixată (CT)

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.

În cazul în care în clasamentul final al Eveniment Restrictionat / cupe există mai multe echipaje ce se clasează pe același loc având același timp, următorul echipaj va ocupa în clasament 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.

10. SESIZARI SI CONTESTAȚII

10.1 Sesizari

În situațiile în care concurenții întâmpină diverse probleme sau situații pe parcursul unei probe, aceștia au posibilitatea de a le semnală, în scris, în punctul de finish în maxim 30 min de la finalizarea probei.

Problemele care pot fi semnalate în vederea soluționării de către organizator, înainte de calculul clasamentului, pot fi următoarele

- greseli majore în traseu care duc la devierea de la traseul stabilit, la mai mult de 70 de metri în afara acestuia, fapt ce ar putea aduce penalizări nejuste pentru echipaj
- orice eveniment neprevăzut și neinfluențat de către sportivi care intervine în parcurgerea traseului indicat de organizator, lucru care ar putea aduce penalizări nejuste pentru echipaj

Organizatorul are responsabilitatea de a analiza sesizările primite și de a informa atât sportivii cât și arbitrii cu privire la deciziile luate pe fiecare sesizare în parte, în termen de 1 ora de la primirea sesizării.

10.2 Contestatii

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

-după încheierea primului stagiu 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, 60 minute înainte de ora anunțată pentru începerea probei Superspeciala Trial.

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 stagiu 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.

(f) Nu se vor accepta contestațiile facute de sportivi aflați în stare ebrietate.

11. FESTIVITATEA DE PREMIERE

La sfârșitul fiecărui EvCNOR se va organiza o festivitate de premiere în cadrul căreia se vor înmâna diplome, cupe și premii în special primilor 3 clasăți.

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.

Sportivii sunt obligați să se prezinte pe podium, la interviuri sau în orice situații oficiale în echipament de echipa sau de club sau echipamentul pus la dispoziție de organizator (exclus slapi, maiou sau pantaloni scurți etc)

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

În caz contrar comportamentul lor fiind supus spre analiză Comisiei Naționale de Off Road.

12. MONITORIZAREA COMPETIȚIEI

Toate competițiile care se desfășoară sub prezentul regulament, pot fi monitorizate direct de către Comisia Națională de Off Road printr-un reprezentant executiv desemnat ca Observator CNOR la cererea Organizatorului sau la decizia Comisiei Naționale de Off Road

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, având drept de vot;
- va semnală 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;
- Comisia Națională de Off Road CNOR va prelua toate contestațiile care privesc clasamentele și punctajele.

13. OBSERVAȚII SPECIALE

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.

Orice solicitare de clarificare a unor aspecte cuprinse în prezentul regulament se adresează direct Comisiei Naționale de Off Road (CNOR).

14. ANEXE

Prezentul regulament este însoțit de 4 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 D - Sistemul de penalizări

Anexa E - Norme pentru standardizare Roadbook și marcaje în traseu