

REGULAMENT CADRU SPORTIV CAMPIONATUL NATIONAL DE OFF ROAD

TRIAL 2026

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 caror caracteristici tehnice sunt definite conform prezentului regulament. Clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați și a penalizărilor acumulate. Câștigă echipajul care a acumulat cel mai mic timp.

Etapa de Trial in Campionatul Național de Off Road (ETCNOR) = competiție sportivă Off Road desfășurată pe parcursul a una sau doua zile, organizată în baza prezentului Regulament. Proba sportivă constând în parcurgerea contra timp a unei porțiuni de traseu care este marcată de către organizator prin mijloace fizice de marcare în teren (jaloane, bandă, porti ș.a.), delimitată prin START și SOSIRE organizată în special în teren deschis într-o zonă accesibilă publicului larg.

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

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 clase de concurs în funcție de care se stabilește gradul de dificultate al traseelor de concurs: Extrem, Open, Open SSV (Side by Side Vehicle), Standard A, Standard B, Challenge și Juniori.

Sportiv = canal oficial de comunicare CNOR, Organizatori, Concurenți

Timp maxim (TM) - este timpul maxim de parcurgere al probei TRIAL este stabilit și comunicat de organizator după parcurgerea probei demonstrative.

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 indicat de organizator. În cadrul traseului din cadrul ETCNOR poate fi marcată fizic în traseu și/sau indicată de arbitrul de traseu.

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

- membrilor unui alt echipaj aflat în acel moment în afara probei sportive respective (care nu a luat startul, care a trecut deja linia de sosire sau care a declarat abandon);
- spectatorilor;
- unei echipe de asistență tehnică;
- oricărei alte persoane neimplicate în proba sportivă respectivă la momentul acordării ajutorului.

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

- Organizatorului
- Arbitrilor de traseu sau a celor oficiali

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

Descalificare = Excluderea unui echipaj din cadrul unei ETCNOR pentru unul din motivele menționate în prezentul Regulament. Echipajul aflat în aceasta situație nu va fi inclus în clasamentul etapei.

Jalon = tarus sau copac, de care se leaga banda, menit sa ajute delimitarea traseului

Banda = banda de marcare

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

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

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

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

Comisar CNOR = persoană fizică desemnată/delegată de CNOR pentru a urmări desfășurarea competiției și pentru a monitoriza respectarea regulamentelor, planului de securitate în cadrul unei ETCNOR.

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

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

Inspectia tehnica = verificarea tehnica vizuala realizata de comisarul tehnic, premergatoare inscrierii in concurs a echipajului, in conformitate cu Anexa A a prezentului regulament care se finalizeaza cu acceptarea sau respingerea echipajului in cadrul unei etape a Campionatului National de Off Road (in cadrul sectiunilor TROPHY) din punct de vedere tehnic si al normelor de siguranta.

Arbitru oficial = persoana fizica legitimata de FRAS, delegata pentru monitorizarea competitiei si in vederea alcaturii clasamentului unei etape a Campionatului National de Off Road.

Arbitrii de traseu = persoane fizice desemnate de organizator pentru a urma desfășurarea competitiei in diferite puncte de pe traseu, cu îndatoriri tehnice și administrative (organizarea parcului tehnic, indicații în timpul probelor sportive, observare încălcarea reguli de către membrii echipajelor, 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.

Briefing = Sedința tehnică de informare a concurenților care va conține și recunoașterea traseului și parcurgerea de către organizator a traseului cu o mașină adecvată clasei de concurs.

Proba demonstrativa = parcurgerea traseului de către organizator pentru fiecare clasă competițională pe traseul dedicat acesteia care va determina Timpul Maxim de parcurgere a probei de către sportivi. Proba demonstrativă va fi considerată validă dacă va fi parcursă fără penalizări și fără folosirea trolului. Proba demonstrativă se va realiza cu o mașină având dotările conforme clasei competiționale astfel:

- Traseul Standard A și B cu mașina de Standard A sau B
- Traseul Challenge cu mașina de Standard A, Standard B sau Challenge
- Traseul SSV cu mașina de Challenge sau SSV
- Traseul Open cu mașina de Open sau SSV
- Traseul Extrem cu mașina de Open sau Extrem

1. CONDITII DE PARTICIPARE

1.1 CONDITII GENERALE

- a) Etapele de campionat TRIAL care vor puncta în cadrul Campionatului Național de Off Road sunt prevăzute în Calendarul oficial competițional aprobat de Comisia Națională de Off Road (CNOR) / Federația Română de Automobilism Sportiv (FRAS) și vor avea obligatoriu opt clase competiționale **JUNIORI, STANDARD A, STANDARD B, CHALLENGE, SSV CHALLENGE, SSV OPEN, OPEN și EXTREM.**
- b) În cazul în care la o clasă competițională nu sunt minim 3 concurenți aceștia vor putea participa la clasa superioară. Vor fi incluși în clasamentul clasei la care participă în cadrul etapei cu recunoașterea poziției obținute și vor puncta în clasamentul general la clasa de bază.
- c) Alegerea rolurilor de PILOT sau COPILOT în cadrul unei ETCNOR se face de către membrii echipajului la completarea Fișei de înscriere. În cadrul ETCNOR sportivii pot avea o singură participare, indiferent de rolurile asumate și mașina înscrisă în competiție. Nerespectarea acestei prevederi conduce la penalizarea echipajului în cauză, conform Anexei D Trial (pct. 13) al prezentului Regulament.

- d) Fiecare echipaj poate participa în cadrul unei ETCNOR numai cu autovehiculul specificat în fișa de înscriere (înscris în competiție) și doar la o singură clasă.
Nu este permisă înlocuirea autovehiculului în timpul unei ETCNOR, în cazul înlocuirii echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 14).
În cadrul unei ETCNOR sunt autorizate să participe numai autovehiculele care îndeplinesc condițiile stipulate în Anexa A al prezentului Regulament.
Nerespectarea condițiilor se penalizează conform Anexei D (pct. 15)
Starea tehnică a autovehiculelor participante și modul cum acestea corespund prevederilor Anexei A și Anexei B (după caz) va fi verificat și validat de către Comisarul tehnic.
Membrii echipajului se obligă să permită orice verificare solicitată de către comisarul tehnic.
Dacă în urma Inspecției tehnice rezultă respingerea autovehiculului aceasta duce automat la neacceptarea echipajului în respectiva ETCNOR.
- e) La competițiile organizate sub prezentul Regulament se pot înscrie numai sportivii ce sunt licențiați de către FRAS cu licență anuală pentru Off Road , Off Road TRIAL sau cu licență “One Event” pentru Trophy (obținută la înscrierea în cadrul unei etape a Campionatului Național de Off Road).
Pot participa și sportivii care obțin licența One Event pentru Trial în cadrul secretariatului, la înscrieri.
Un sportiv poate să fie membru licențiat al unui singur club sportiv afiliat FRAS. Pot participa și pot puncta în clasamentul Campionatului Național Trial și sportivi străini în același regim ca și sportivii români (licențiați FRAS sau de organisme recunoscute de FRAS).
Licența unui sportiv se eliberează o singură dată pe an de la un club afiliat FRAS.
Transferul unui sportiv de la un club la altul se poate face conform regulamentelor FRAS în vigoare. La orice transfer, indiferent de perioadă, se percepe taxa de transfer conform normelor financiare FRAS în vigoare.
Sportivilor, care se află în litigiu cu un club afiliat FRAS, nu li se va elibera licență “One event
- f) Organizatorul nu poate limita accesul/participarea unui echipaj sau al unui membru al unui echipaj la o ETCNOR (ex. limitare număr maxim concurenți, persoane declarate arbitrar “non-grata”etc.) cu excepția celor care se află sub sancțiuni CNOR/FRAS.
- g) Echipajele înscrise în competiție vor fi penalizate conform prevederilor aflate în Anexa D.
- h) Se permite înlocuirea mașinii de concurs la trial fără a primi penalizarea de 60 min la Trophy.
Se permite înlocuirea copilotului la trial fără a primi penalizarea de 60 min la Trophy (cu condiția ca, copilotul să nu fi participat la nicio clasă în concursul de Trial și să aibă documentele valabile; înscrierea este permisă doar sâmbăta în programul dedicat special înscrierilor pentru trial)
Penalizarea de 60 min la Trophy se va aplica doar dacă pilotul nu participă în proba de trial

- i) Pentru clasa SSV se aplica regulamentul de organizare prevazut in REGULAMENTUL CADRU SPORTIV AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE OFF ROAD

1.2 PRECIZARI PRIVIND NORMELE DE SIGURANTA

- a) Pentru autovehiculele înscrise în concurs este obligatorie montarea unei structuri de siguranță interioară de tip roll cage, conform Anexei B,
- b) Centurile de siguranță sunt **obligatorii** pentru pilot și copilot. Nu sunt admise centuri de siguranță deteriorate, cu catarama blocate sau incomplete, cu sisteme de închidere/deschidere defecte sau cu sisteme de prindere pe caroserie / roll cage deteriorate sau incomplet fixate.
Prinderea centurilor de siguranță se va face **minim în 3 puncte**. Este obligatorie utilizarea centurilor de siguranță de **tip ham cu prindere în minim 3 puncte** pe structura de tip roll cage. Dacă se utilizează centuri de siguranță cu prindere în 3 puncte dotate cu retractori / blocatori mecanici, acesta trebuie să fie complet funcțional.
Centurile de siguranță trebuie să fie fixate peste corp conform cu specificațiile acestora **(cel puțin peste bazin și peste ambii umeri)**.
Nu este permisă fixarea centurilor de scaun sau suportii de scaun.
- c) 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.
Dacă se folosește plasa textilă la geamuri atunci este obligatorie dotarea pe stâlpul mașinii sau într-un loc foarte ușor accesibil cu un dispozitiv de tăiat plasa sau centurile.
- d) Pe parcursul desfășurării probelor competiției este obligatorie purtarea căștilor de protecție pentru pilot și copilot. Casca trebuie să fie purtată cu **sistemul de prindere închis**. Casca e obligatoriu să fie destinată pentru auto/moto și este obligatoriu ca forma acesteia să acopere urechile în totalitate.
- e) 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. Pentru evitarea accidentărilor extincătorul trebuie să fie fixat ferm pentru a se evita desprinderea accidentală a acestuia. Este obligatoriu să existe un sistem de fixare cu deschidere rapidă.
sau
 - Sistem mecanic de stingere a incendiilor cu extincător cu o capacitate minimă de 4Kg, certificat pentru competiții auto. Sistemul va avea 6 duze (2 pentru echipaj și 4 pentru compartimentul motor).

- f) 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.).
- g) Este interzis transportul de combustibil în orice fel de recipient auxiliar amplasat în interiorul sau exteriorul autovehiculului în afara rezervorului de combustibil al a autovehiculului.

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

1.3 INSCRIEREA IN COMPETITIE

- a) La înscrierea în competiție, membrii echipajului trebuie să aibă vârsta minimă de 18 ani pentru toate clasele cu excepția clasei Juniori.

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

- b) Pilotii clasei Juniori trebuie să aibă vârsta cuprinsă în intervalul 16-18 ani. Participarea acestora în competiție se face doar cu **acordul notarial al ambilor părinți**, acord care trebuie să conțină și numele Copilotului. Este obligatoriu ca vârsta **copilotului să fie peste 18 ani**.

La juniori se va lua în calcul 1 ianuarie al anului în care împlinesc 16 ani și 31 decembrie al anului în care împlinesc 18 ani.

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

Echipajul va prezenta următoarele documente la înscriere:

- Licență anuală emisă de către FRAS sau licența "one event" (se poate obține la secretariatul concursului). Licența "One Event" se eliberează numai după obținerea adeverinței medicale sportive și încheierea/prezentarea unei asigurări speciale pentru competiții sportive;
- 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): taxa sportivă sau taxa all inclusive.

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

- Pentru piloții licențiați Off Road numerele de concurs sunt valabile cele din Campionatul de Off Road
- Pentru piloții licențiați doar în Campionatul de Trial numerele de concurs sunt cuprinse între 801 și 899.

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

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

Numărul de concurs trebuie să fie amplasat în locuri ușor vizibile și curate la start. In caz contrar se vor aplica penalizari cf Anexa D (pct 17)

În cazul echipajelor pentru care numărul de concurs este stabilit la înscrierea în competiție (la obținerea licenței "One Event" a pilotului) delegatul FRAS care acordă licența "One Event" este responsabil pentru punerea la dispoziția echipajului a autocolantelor (2 bucăți) cu numărul de concurs. În celelalte cazuri obligația revine echipajului. Pentru diferențierea echipajelor pe clasele de concurs sportivii vor aplica pe masina de concurs două autocolante cu numele clasei de concurs - EXTREM, OPEN, SSV, CHALLENGE, STANDARD B, STANDARD A, JUNIORI, modelul, forma și dimensiunile fiind conforme Anexei C.

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

- e) Este obligatoriu de afișat pe autovehicul (recomandat pe aripile din față dacă acestea există sau pe fiecare laterală a autovehiculului în partea frontală superioară) prenumele și numele pilotului și copilotului, corespunzător cu locurile ocupate de aceștia, conform modelului descris în Anexa C.
- f) Concurenții vor pune la dispoziția organizatorilor, pentru materialul publicitar primit la înscriere, minim 50% din următoarele suprafețe ale mașinii: laterale, capotă motor, parasolar parbriz, aripi din față (dacă există).
Neaplicarea sau refuzul aplicării materialelor publicitare pe autovehiculul de concurs este posibilă doar prin plata unei taxe suplimentare echivalentă cu taxa de participare a echipajului. Taxa suplimentară va fi încasată de ACAOR.
Materialele publicitare distribuite de organizator vor fi aplicate vizibil, obligatoriu pe suprafața exterioară a autoturismului. Pe suprafața de 50% alocată materialelor publicitare distribuite de organizator au prioritate la afișare materialele sponsorilor generali ai Campionatului și apoi sponsorii locali ai organizatorului. Dacă materialele publicitare puse la dispoziția echipajelor depășesc suprafața minimă obligatorie impusă acestea vor fi astfel poziționate încât să fie vizibile cu respectarea priorității dar să nu acopere eventualele materiale publicitare proprii ale echipajului.

2. STARTUL

- a) Ordinea de start în cadrul ETCNOR se stabilește în felul următor:
 - În prima etapă se stabilește prin tragere la sorți
 - În ordinea inversă a clasamentului provizoriu din Clasamentul General de Campionat de Trial Off Road. Ultimul loc din clasament va lua startul primul, penultimul loc din clasament va lua startul al doilea etc.
- a) **Cei care nu se află în Clasamentul General în Campionatul National de Trial Off Road sau participa cu licența ONE EVENT (pentru proba de Trial), se vor aduga la începutul listei de start astfel încât vor parcurge primii traseul pentru clasa la care concurează. Poziționarea acestora în grila de start se va face în ordinea de înscriere comunicată de secretariat.**

- b) Startul se dă de către un arbitru oficial la locul stabilit și anunțat de organizator, în ordinea și la ora anunțată.
Organizatorul este obligat înaintea startului fiecărei clase să parcurgă demonstrativ cronometrat traseul de concurs cu un autovehicul care să se încadreze în specificațiile tehnice aferente clasei, în formulă completă a echipajului. În urma parcurgerii demonstrative a traseului organizatorul este obligat să anunțe timpul maxim de parcurgere al traseului pentru fiecare clasă în parte care nu poate fi mai mic decât timpul înregistrat de echipajul care a făcut demonstrația.
- c) Neprezentarea concurenților la start la timpul și ordinea de start afișate, duce la penalizări conform cu Anexa D (pct. 1).
- d) La punctul de Start arbitru oficial are obligația de a se asigura că echipajul este pregătit, de a anunța echipajului startul în competiție și de a porni concomitent cronometrul. În punctul de start Organizatorul este obligat să poziționeze panoul de afișaj pentru cronometrarea timpului parcurs și /sau semaforul de start astfel încât echipajul să aibă vizibilitate maximă
- e) Organizatorul are obligația să comunice sportivilor timpul maxim după parcurgerea demonstrativei pentru clasa respectivă, înainte de startul în concurs
- f) În cazul în care echipajul aflat la start pleacă din punctul de start înainte de momentul startului – culoarea verde a semaforului - (așa cum este definit startul în TRIAL în capitolul Cronometrarea și calcularea timpilor) echipajul va fi imediat oprit de către organizator și se va relua startul. Startul va fi reluat o singură dată. În cazul unei noi abateri se aplică penalizări conform Anexa D (pct. 10)

3. SOSIREA

- a) Pentru fiecare echipaj, traseul este considerat finalizat (parcurs) doar dacă echipajul îl parcurge integral și trece linia de sosire prin mijloace tehnice proprii, în timpul maxim comunicat de organizator.
- b) **Depășirea timpului maxim sau abandonul duce la descalificarea echipajului din proba de Trial. Acesta nu va puncta în cadrul etapei de Trial și nici nu va putea obține puncte în cadrul clasamentului anual general. Descalificarea din proba de Trial nu duce la penalizare de 100 minute în proba de Trophy.**
- c) Oprirea cronometrului de către copilot fără atingerea cu autovehiculul a jalonului din punctul de oprire (așa cum este definită oprirea în capitolul Cronometrarea și calcularea timpilor) se penalizează conform Anexei D (pct. 11).
- d) Doar după atingerea Jalonului de finish cu mașina, copilotului îi este permis să desfășoare centurile de siguranță și să coboare din mașina pentru oprirea cronometrului. În caz contrar se va penaliza conform Anexa D (pct 9).

4. TRASEUL

- a) Traseul stabilit de organizator va fi adecvat fiecărei clase de concurs, cu grad de dificultate diferit: JUNIORI, STANDARD A, STANDARD B, CHALLENGE, OPEN ,SSV și EXTREM, iar lungimea acestuia și gradul de dificultate se va adapta în funcție de caracteristicile fiecărei zone de concurs și fiecărei clase.
Se poate utiliza aceeași configurație a traseului pentru mai multe clase, dacă din motive de organizare nu este posibil altfel dar cu minim 2 grade de dificultate diferite.
- b) În cazul în care traseul este delimitat prin benzi, benzile se pot prinde (fixa) numai de jaloane sau de copaci.
- c) Nu este permisă prinderea unei benzi de un tufiș.
- d) Distanța dintre jaloane sau lățimea porții măsurate orizontal și perpendicular pe linia mediană a traseului nu poate fi mai mică de 5,0 m iar exteriorul curbilor nu poate avea o rază mai mică de 6,0m.
- e) Organizatorul trebuie să asigure marcaje și delimitări identice pentru fiecare echipaj, conform Anexei E
- f) Înălțimea tarusilor care delimitează traseul să fie de minim 1 m de la sol, după ce sunt bătute în pământ. Banda va fi poziționată pe tarusi la minim 90 cm de la sol.
- g) În cazul doborării/ruperii unui jalon/tarus se aplică penalizările conform Anexei D (pct. 3).
- h) În cazul ruperii benzii, concurentul este obligat să o lege înapoi, în caz contrar va fi penalizat conform Anexei D (pct. 4).
- i) În cazul în care traseul este delimitat prin porți, parcurgerea acestora se va face conform indicațiilor organizatorului. Ratarea unei porți va fi penalizată conform Anexa D (pct 5)
- j) Timpul maxim stabilit de organizator se modifică dacă timpul primului echipaj care termină traseul (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 comunicat de organizator nu poate fi mai mare de 10 minute.
- k) După startul echipajului, până la oprirea cronometrului din punctul de sosire este interzis ajutorul din afară și ajutorul oficial. Penalizarea se face conform Anexei D (pct. 7).
Ajutorul din afară și ajutorul oficial este permis numai după declararea abandonului de către echipaj sau de către oficiali din motive de siguranță, sau după expirarea timpului maxim de parcurgere a traseului, în situația în care echipajul trebuie ajutat să elibereze traseul de concurs.

- l) În cazul nerespectării configurației traseului echipajul va fi penalizat conform Anexei D (pct. 6)
- m) Balansarea vehiculului cu ajutorul unei persoane urcate pe autovehicul (membrii echipajului). Se penalizeaza cf Anexa D (pct. 8)
- n) **Concurentul este obligat sa opreasca imediat in cazul in care arbitrul de traseu sau alt oficial arboreaza Steagul Rosu. Ne oprirea se penalizeaza cf Anexa D Trial (pct 16). Arborarea Steagului Rosu se face exclusiv la indicatia arbitrilor oficiali sau a observatorului.**

5. CRONOMETRAREA SI CALCULAREA TIMPILOR

- a) Timpul total va fi cronometrat la nivel de sutimi de secundă cu un sistem de cronometrare pus la dispoziție de către Comisia Națională de Off Road.
- b) Oprirea cronometrului se face doar de catre copilot prin apăsarea unui buton pozitionat langa poarta sau prin trecerea prin fotocelula, în funcție de sistemul de cronometrare pus la dispoziție.
- c) **Depasirea timpului maxim sau abandonul duce la descalificarea echipajului din proba de Trial. Acesta nu va puncta in cadrul etapei de Trial si nici nu va putea obtine puncte in cadrul clasamentului anual general. Descalificarea din proba de Trial nu duce la penalizare de 100 minute in proba de Trophy.**

6. CLASAMENTE

6.1 CLASAMENTUL ETAPEI TRIAL (CET)

- a) Clasamentele finale ale etapei (CET) se vor stabili conform timpilor obtinuti de catre echipaje dupa calcularea penalizarilor.
- b) 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.
- c) În cazul în care în clasamentul final al unei etape (CET) există mai multe echipaje ce se clasează pe același loc având același timp, membrii echipajelor respective primesc în clasamentul general (CG) punctajul aferent locului respectiv. Următorul echipaj va ocupa în clasamentul etapei (CET) locul calculat după formula $X+N$ unde X este locul pe care se află mai multe echipaje conform precizărilor de mai sus, iar N este numărul de echipaje care împart acel loc.

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

- d) Concurenții din clasa Juniori vor puncta atât pentru Clasa Juniori cât pentru clasele Standard A sau Standard B în funcție de încadrarea tehnică a mașinii de concurs.

6.2 CLASAMENTUL GENERAL

- a) Fiecare etapă inclusă în Calendarul competițional anual oficial al Etapelor de TRIAL ale Campionatului Național de Trial va conta în Clasamentul General al Campionatului Național de Trial (CGT).
- b) Clasamentele generale (CGT) se fac separat pentru piloți și copiloți prin cumularea punctelor calculate în funcție de locul ocupat de echipajele formate din aceștia în clasamentele etapelor (CET).
- c) În cadrul Clasamentului general al Campionatului Național de Trial (CGT) vor puncta numai sportivii care dețin licențe sportive anuale.
- d) Membrii unui echipaj (pilot și copilot) primesc același număr de puncte, fiecare individual în clasamentul general (CGT) corespunzător locului ocupat de echipaj în clasamentul etapei (CET). Astfel:
- locul 1 = 30 puncte,
 - locul 2 = 25 puncte,
 - locul 3 = 20 puncte,
 - locul 4 = 18 puncte,
 - locul 5 = 16 puncte,
 - locul 6 = 14 puncte,
 - locul 7 = 12 puncte,
 - locul 8 = 10 puncte,
 - locul 9 = 9 puncte,
 - locul 10 = 8 puncte,
 - locul 11 = 7 puncte,
 - locul 12 = 6 puncte,
 - locul 13 = 5 puncte,
 - locul 14 = 4 puncte,
 - locul 15 = 3 puncte.

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

Sportivii licențiați, membrii ai clubului organizator de ECNOR care au făcut parte activă din echipa de organizare vor primi puncte după cum urmează:

- Suma punctelor totale obținute de sportiv în anul curent împărțit la numărul total de etape din anul curent. (ex: $123 / 7 = 17,57$. Puncte acordate 18)
Nu vor putea fi acordate mai puțin de 11 puncte.

Vor putea primii puncte de organizare si sportivii care nu fac parte din clubul organizator.
Se vor putea acorda puncte doar pentru o singura etapa.

- e) În caz de egalitate de puncte între doi sau mai mulți concurenți, departajarea se face în funcție de numărul locurilor superioare ocupate în clasamentele etapelor (CE), astfel:
- se verifică numărul de clasări pe locul 1 în (CE). Sportivul cu mai multe clasări pe locul 1 este desemnat ca ocupant al locului superior în cadrul clasamentului general;
 - în cazul în care ambii sportivi în cauză au un număr egal de clasări pe locul 1 se trece la analiza clasărilor pe locul 2, după același principiu, apoi la analiza clasărilor pe locul 3, ș.a.m.d.
 - dacă egalitatea persistă și după numărul total de etape unde se punctează se ia în considerare cea mai bună clasare din etapele la care nu au punctat;
 - dacă egalitatea persistă în continuare, se aplică aceeași procedură de calcul până la epuizarea numărului total de etape;
 - dacă nici prin epuizarea tuturor etapelor nu se realizează departajarea concurenților, atunci ambii concurenți ocupă aceeași poziție în clasamentul general (CG), iar poziția următoare nu se acordă.
 - Pentru clasa Juniori se poate alcatui un clasament general cu conditia prezentei a minim 3 sportivi pentru jumatate+1 din numarul etapelor.

6.3 CONSIDERATII GENERALE

- a) Echipajele descalificate nu intră în clasamentul etapei.
- b) Sportivii străini care participă la competițiile organizate sub prezentul regulament, acumulează puncte în cadrul Clasamentului etapei (CET) și a Clasamentului general al Campionatului Național de Off Road (CGT) la fel ca și sportivii români.
- c) La finalul anului competițional se realizează și Clasamentul General al Cluburilor de Off Road prin cumularea punctelor obținute în clasamentul general (CGT) ale tuturor sportivilor afiliați fiecărui club în parte.
- d) 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.

7. CONTESTATII

- a) Contestații de natură sportivă sau cu referire la sesizări de natură tehnică sau de organizare pot fi depuse astfel:
- după încheierea traseului cu termenul limită de depunere este 15 minute după afisarea rezultatelor;

- b) Taxa pentru fiecare contestație de natura sportiva este de 500 lei.
Nu se admit contestații colective și/sau cumulative.
Taxa initiala pentru contestatiile de natura tehnica, la depunerea contestatiei, este de 1000 lei.
Valoarea totala a contesatiilor de natura tehnica va fi comunicata sportivului in cauza, dupa finalizarea expertizei cumuland toate costurile generate de aceasta, daca nu poate fi solutionata la fata locului.
Taxele vor fi achitate de sportivul care a pierdut contestatia.

- c) Soluționarea contestațiilor de natura sportiva se face de către Comisia Sportivă a competiției. Soluționarea pozitivă a contestației implică restituirea taxei de contestație. Comisia sportiva va răspunde în scris la toate contestațiile în termenul maxim de 30 de minute de la depunerea contestației.
Solutionarea contestatiilor de natura tehnica, ce necesita investigatii ample ce nu pot fi realizate in timpul unei etape, se va face in maxim o saptamana dupa terminarea etapei de catre Comisia Tehnica.

- d) 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 plati taxele aferente pentru contestatii ale anului in curs.

- e) Nu se vor accepta contestatiile facute de sportivi aflati in stare ebrietate.

8. FESTIVITATEA DE PREMIERE

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

- b) Membrii echipajelor clasate pe locurile I, II și III au obligația de a participa la premiere si conferința de presă de la finalul competiției sau la orice altă activitate cu presa sau sponsorii.
Sportivii sunt obligati sa se prezinte pe podium, la interviuri sau in orice situatii oficiale in 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 fiind supus spre analiză Comisiei Naționale de Off Road care poate stabili o amenda pecuniara dar nu mai mare decat valoarea taxei de inscriere.

- c) Ceremonia anuală de decernare a cupelor și titlurilor de campioni naționali, la sfârșitul Campionatului Național de Off Road, în Clasamentul General se va face în cadrul Galei Campionilor, organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv FRAS, după încheierea ultimei etape din Calendarul competițional.
- Sportivii premiați la Gala Campionilor sunt obligați să participe și să respecte dress code-ul impus de FRAS pentru eveniment. În caz contrar, comportamentul lor va fi supus spre analiză Comisiei Naționale de Off Road care poate stabili o amendă pecuniară.

9. MONITORIZAREA COMPETITIEI

- a) Toate competițiile care se desfășoară sub prezentul regulament, vor fi monitorizate direct de către Comisia Națională de Off Road printr-un reprezentant executiv desemnat ca Observator CNOR. Acesta are următoarele atribuții:
- va urmări respectarea îndatoririlor ce revin organizatorului din Caietul de Sarcini al etapei;
 - va monitoriza desfășurarea competiției în toate aspectele ei;
 - va participa la deciziile care se iau în cadrul Comisiei Sportive a competiției, neavând drept de vot; va 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;
- b) Comisia Națională de Off Road CNOR va prelua toate contestațiile care privesc clasamentele și punctajele.

10. OBSERVATII SPECIALE

- a) Prevederile prezentului Regulament sunt obligatorii și nu se pot modifica printr-un document ulterior (caiet de sarcini sau regulament particular). Precizările cuprinse în prezentul regulament unde se specifică expres "la alegerea organizatorului" pot fi și trebuie stabilite clar prin Regulamentul particular.
- b) Orice solicitare de clarificare a unor aspecte cuprinse în prezentul regulament se adresează direct Comisiei Naționale de Off Road (CNOR), în scris pe adresa de mail secretariat@cnor.

11. 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 C - Numerele de concurs și alte inscripționări

Anexa D - Sistemul de penalizări