

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL INDIVIDUAL AL ROMANIEI DE ENDURO

8 Martie 2015 (dupa AG)

REGULAMENT GENERAL

01.1 GENERAL

Federația Română de Motociclism organizeaza anual Campionatul National Individual de Enduro si Campionatul National pe Echipe de Enduro. Aceste competitii sunt organizate in concordanta cu regulile Codului Sportiv UEM, in completare cu urmatoarele reguli.

Campionatul National de Enduro va fi alcatuit din un numar de etape de doua zile (numarul de etape poate varia de la an la an dar in fiecare an vor fi organizate un numar de maximum 5 etape) cu scopul de a testa atat motocicletele cat si priceperea sportiviilor care trebuie sa parcurca intreaga distanta sub conditiile descrise.

Regulamentul tehnic si regulile unei competitii sunt acelea specificate in acest regulament cat si cele din Codul Sportiv UEM, singurele abateri permise fiind cele specificate in Regulamentele Particulare ale fiecarui eveniment.

Regulamentele Particulare pot avea adaptari impuse de catre autoritatile locale sau pentru a favoriza Campionatele Nationale.

01.1.1 ETAPE

O etapa a Campionatului FRM poate avea loc in acelasi timp cu o intrecere de Campionat Est-European (CEE) sau cu o intrecere europeana (CE).

In acest caz participantii Campionatului European trebuie sa ia startul inainte de sportivii participantii in CN, in ordinea definita de art. 01.22.

01.1.2 PARTICIPAREA

Pentru a putea participa in Campionatul National un sportiv trebuie sa posede o licenta valida FRM, UEM sau FIM de Enduro. Sportivii juniori sunt obligati sa posede o licenta de Enduro FRM.

Un sportiv poate participa la cate etape doreste. Pentru alcatuirea clasamentului final se va lua in considerare fiecare zi de concurs.

Un Junior sau un Veteran poate participa in categoria Seniorilor daca acesta doreste, totusi, acestia pot aduna puncte intr-o singura categorie anual.

Fiecare sportiv care participa sau care aduna puncte in Campionatul National Individual sau in Campionatul National pe Echipe trebuie sa detina o licenta valida emisa de catre FRM, iar sportivul sa fie inscris la un club afiliat si membru al FRM. Castigatorul oricarei clase de Juniori nu mai poate participa intr-o clasa de Juniori anul urmator.

01.1.3 INSCRIEREA ETAPELOR

Inscrierea in calendar a unei etape de Campionat National de Enduro pentru anul in curs trebuie sa fie depusa la Comisia de Enduro si Rally-uri a FRM cel tarziu pana la data intrunirii comisiei din toamna anului anterior.

01.2 TRASEUL

Traseul trebuie sa fie practicabil in orice tip de vreme pentru orice motocicletă din Categoria 1, Grupa A1. Distanța totală ce trebuie parcursă în Etapele de CE nu trebuie să fie mai mică de 300 km. Distanța pentru Veterani și pentru Femei poate fi mai scurtă dar aceasta trebuie obligatoriu menționată în Regulamentul Particular.

Timpul total pentru o zi de competiție nu trebuie să depășească șapte ore, acest timp incluzând cele cincisprezece minute ale ultimului CO de pe timpul B.

Aceste regulamente privind traseul pot fi adaptate pentru a fi în concordanță cu cerințele autorităților locale. În acest caz Federația organizatoarea este obligată să anunțe celelalte Federații naționale.

Organizatorului îi se va cere un plan al traseului. Organizatorul poate crea un traseu în forma de 8.

Sensul de mers poate fi același pentru ambele zile. În acest caz Testele Speciale din a doua zi pot fi cronometrate încă din prima tură.

Din motive de siguranță, organizatorii primesc recomandarea de a arăta traseul cu o zi înainte de startul evenimentului pentru a putea da posibilitatea tuturor Federațiilor participante să inspecteze itinerariul întregului eveniment prin trimiterea unui singur pre-rider care nu are dreptul de a participa în competiție. Acesta poate folosi motocicletă și poate inspecta traseul ambelor zile doar sub supravegherea organizatorului.

Pentru recunoașterea traseului toți pre-riderii, incluzând delegații, sunt obligați să poarte bib-uri pentru a putea fi identificați, sub rezerva sancțiunii. Numele persoanei care va face recunoașterea traseului ca pre-rider trebuie să fie comunicat Secretariatului Juriului.

Organizatorul trebuie să ia în considerare sfaturile pre-riderilor.

01.3 PUBLICAREA REGULAMENTULUI PARTICULAR (SR)

Regulamentul Particular (SR) va contine detalii locale importante privind traseul, viteza medie de deplasare, conditiile de siguranta, taxa de inscriere, etc. Doua copii ale SR pentru orice eveniment de CN de Enduro trebuiesc trimise la Secretariatul FRM cu cel putin doua luni inainte de startul evenimentului. In conditiile in care Secretariatul FRM nu se afla in posesia SR in limita de timp impusa clubul organizator va fi penalizat cu o amenda in valoare de 130,- EUR.

Odata aprobata, o copie a SR va fi trimisa la clubul organizator, iar o copie va fi trimisa la Presedintele de Juriu.

SR va fi trimis de asemenea catre toate cluburile nationale si catre toti membrii comisiei de specialitate cel mai tarziu cu 30 de zile inainte de startul evenimentului.

Organizatorii trebuie sa aiba logo-ul FRM pe toate copiile ale SR pentru fiecare cursa.

01.4 JURISDICTIE

01.4.1 Juriul

Un Juriu International format in conformitate cu dispozitiile Codului Sportiv UEM (vezi art. 50) va superviza desfasurarea evenimentului.

Comisia de Enduro a FRM va nominaliza Presedintele de Juriu.

Al doilea membru Juriu este propus de catre clubul organizator. In cazul in care Juriul va fi nevoit sa ia o decizie disciplinara sau una de arbitraj, un al treilea membru de Juriu va fi selectat dintre delegatii cluburilor prezente. Acestia isi vor alege reprezentantul. Acest al treilea membru juriu va fi pe cat se poate de neutru.

01.4.2 Licenta

Toti membrii Juriului trebuie sa detina o licenta valida FRM, FIM sau UEM de Comisar Sportiv pentru ramura Enduro, si vor avea aceleasi obligatii ca cele definite in Codul Sportiv UEM.

01.4.3 Costuri

Costurile de deplasare si de cazare a Presedintelui de Juriu sunt suportate de catre clubul organizator.

01.4.4 Sedintele Juriului

Prima Sedinta de Juriu trebuie tinuta la 09.00 AM in ziua precedenta startului competitiei, iar tura de recunoastere va incepe la 11.00 AM.

In cazul in care un raport al Juriului mentioneaza ca evenimentul nu s-a desfasurat in concordanta cu regulamentele FRM, este posibil, printr-o decizie a Comisiei de Enduro si Rally-uri, sa se impuna o amenda de pana la 200 % din taxa de inscriere.

01.4.5 Delegatii Cluburilor si Observatorii Manufacturerilor

Delegatii cluburilor nationale vor fi alesi in concordanta cu Codul Sportiv UEM art. 50.6.

Un singur reprezentant, ales de catre manufacturerii de motociclete, care trebuie sa fie in posesia licentei FIM/UEM de Manufacturer, va fi agreat la Sedintele de Juriu deschise, numai ca observator.

01.5 MANAGERUL DE ECHIPA

Oricarui club national participant intr-o competitie ce conteaza in CN ii va fi permisa desemnarea unui Manager de Echipa sau a unui reprezentant pentru orice trei sportivi participanti. Managerul de echipa va fi purtatorul acestora de cuvint si le va reprezenta interesele de-a lungul competitiei, cu mentiunea ca acesta nu are dreptul de a participa la Sedintele Juriului International.

01.6 PREMII

Premiile la fiecare etapa de CN Individual/CN Echipe sunt la discretia organizatorilor, cu conditia ca acestia se premieze primele trei locuri ale fiecarei clase, daca sunt cel putin cinci participanti inscrisi la clasa. Pentru un numar de participanti mai mic de cinci la o clasa, pentru CN Individual si pentru CN pe Echipe va fi necesara premiara unui singur loc la fiecare.

La sfasitul anului vor fi premiate cu trofee primele trei locul din fiecare Clasament Individual (doisprezece clase) si trofee pentru primele trei locuri din Campionatul National pe Echipe.

In a doua Sedinta de Juriu, Directorul de Concurs trebuie sa specifice cati sportivi vor fi premiati pentru fiecare clasa.

01.6.1

Sportivii premiati sunt obligati sa ia parte la Ceremonia de Premiere, care va avea loc la ce Imult doua ore dupa sosirea ultimului pilot. In caz de absenta sportivul trebuie sa plateasca o amenda de 100.- EUR catre FRM. In cazul in care amenda nu este platita inainte de startul urmatorului eveniment, acesta este descalificat din competitie. In cazul in care Ceremonia de Premiere nu va avea loc la doua ore dupa sosirea ultimului sportiv, sportivii premiati au permisiunea de a pleca.

In a doua Sedinta de Juriu numarul de piloti ce vor fi remunerati pentru fiecare clasa va fi comunicat. Aceasta informatie va fi publicata pe Panoul Oficial de Decizii.

01.7 COMPETITII PENTRU CAMPIONATE SI CUPE

Toate clasamentele se vor baza pe timpul obtinut in concordanta cu Art. 01.46. Sportivii cu cel mai mic timp sunt castigatorii clasei lor.

Timpul obtinut in concordanta cu Art. 01.46 este in acelasi timp definitoriu pentru clasamentul general absolut (fara a se lua in considerare clasele).

01.8 CALCULAREA REZULTATELOR PENTRU CAMPIONAT

01.8.1. Punctele obtinute

Cei mai bine clasati douazeci de sportivi de la fiecare clasa si cei mai buni douazeci de sportivi din clasamentul general vor primi puncte in concordanta cu urmatoarea scara la sfarsitul fiecărei zile de competitie.

25 de puncte - Locul 1	22 de puncte - Locul 2	20 de puncte - Locul 3
18 de puncte - Locul 4	16 de puncte - Locul 5	15 de puncte - Locul 6
14 de puncte - Locul 7	13 de puncte - Locul 8	12 de puncte - Locul 9
11 de puncte - Locul 10	10 de puncte - Locul 11	9 de puncte - Locul 12
8 de puncte - Locul 13	7 de puncte - Locul 14	6 de puncte - Locul 15
5 de puncte - Locul 16	4 de puncte - Locul 17	3 de puncte - Locul 18
2 de puncte - Locul 19	1 punct - Locul 20	

In caz de egalitate in rezultatele unei zile, sportivii in cauza vor primi fiecare numarul de puncte obtinut pentru locul pe care s-au clasat cu acel timp, iar urmatorul sportiv clasat va primi numarul de puncte ce ii revine pozitiei sale.

De exemplu:

Sportiv A 28'20'' - 25 de puncte

Sportiv B 28'20'' - 25 de puncte

Sportiv C 30'00'' - 20 de puncte

Pentru alcatuirea clasamentelor finale, este posibil pentru un sportiv sa adune puncte numai in cadrul unei singure categorii si clase in timpul aceluia an.

01.8.2 Castigatorii

Castigatorul, Campionul National al unei clase, sau a unei categorii, este sportivul ce a acumulat cel mai mare numar de puncte, luand in considerare Art. 01.1.2 si Art. 01.8.1. In caz de egalitate, sportivul cu cele mai multe zile castigate va fi declarat castigator. In cazul in care egalitatea persista se vor lua in considerare cele mai multe locuri 2 s.a.m.d. In cazul in care egalitatea persista, sportivul castigator este acela care a adunat cele mai multe puncte in ultima zi de concurs.

01.8.3 Campionatul National pe Echipe la Enduro

Clasamentul CN al Echipelor la Enduro se obtine prin adunarea pozitiilor castigate de trei cei mai buni concurenti ai unei echipe, fara a se lua in considerare categoria si clasa la care au participat, cu conditia ca acestia sa fi terminat toate turele prevazute de catre SR, in fiecare zi a competitiei.

Echipele castigatoare a fiecarei zile este echipa ce a adunat cele mai putine puncte. In caz de egalitate, castigatoare va fi echipa care are sportivul de pe cea mai buna pozitie. Sportivii care puncteaza pentru echipa pot fi diferiti de la o zi la alta.

O echipa ce alinaza la start o echipa cu mai putin de trei oameni va primi 250 de puncte pe zi pentru fiecare sportiv lipsa.

Cele mai bune Echipe vor primi puncte pentru fiecare zi, in concordanta cu art. 01.8.1.

Castigatorii titlului de Campioni Nationali pe Echipe la Enduro vor fi echipa cu cel mai mare numar de puncte, luand in considerare al doilea paragraf al art. 01.1.2. In caz de egalitate echipa cu cele mai multe victorii va fi declarata castigatoare s.a.m.d. In cazul in care egalitatea persista castigatoare va fi echipa cu cel mai mare numar de puncte din a doua zi de competitie.

01.9 LOCURI SI REZULTATE (OPRIREA PREMATURA A CURSEI)

In cazul in care un eveniment este oprit prematur de catre Presedintele de Juriu acesta nu se mai poate relua.

In cazul in care un eveniment este oprit prematur inainte ca majoritatea sportivilor sa termina cel putin jumatate din distanta totala, evenimentul va fi declarat nul.

In cazul in care un eveniment este oprit mai tarziu de acest punct, Juriul va decide daca evenimentul va fi declarat nul sau daca se vor declara rezultate si premii in functie de judecata justificata in functie de circumstante.

INSCRIERI

01.10 FORMULARUL DE INSCRIERE

Formularul de inscriere va identifica clar pentru ce clasa inscrierea este valida.

01.11 TAXE DE INSCRIERE

Taxa maxima de inscriere pentru fiecare sportiv pentru fiecare etapa este de 100,- EUR, aceasta trebuind efectuata cel mai tarziu cu 15 zile inainte de startul competitiei. Taxa minima acceptata este de 50,- EUR.

Taxa va fi platita prin clubul sportivului direct catre organizator. Organizatorul poate accepta plata taxei de inscriere in timpul reviziei tehnice cu un plus de 50 %. Suprataxa

de 50 % este aplicabila numai in cazul in care Regulamentul Particular al competitiei a fost afisat pe site-ul FRM cu minimum 30 de zile inainte inchiderea perioadei de inscriere.

Organizatorul are dreptul de a mentiona in Regulamentul Particular efectuarea platii taxei de inscriere cash la locul competitiei in timpul reviziei tehnice, fara nici o alta suprataxa.

01.12 NUMARUL INSCRIERILOR

Orice eveniment poate fi anulat in cazul in care numarul inscrierilor este insuficient.

Promoterul are dreptul de a stabili o limita a numarului de inscrieri ce vor fi acceptate, iar acest numar va fi publicat in Regulamentul Particular.

In cazul in care numarul inscrierilor este prea mare, metoda de selectie a participantilor va fi stipulata in Regulamentul Particular. Prioritate au sportivii care au adunat, pana la data de inchidere perioadei de inscriere, puncte in etapele precedente ale sezonului si sportivii care s-au clasat in primele sase locuri ale campionatului precedent.

Orice retragere din competitie anunta cu 15 zile inainte de eveniment va atrage dupa sine rambursarea a 100 % din taxa de inscriere. Orice retragere din competitie cauzata de catre o accidentare certificata de catre o Federatie Nationala va atrage dupa sine rambursarea a 100 % din taxa de inscriere, cu conditia ca aceasta sa survina cu cel mult 3 zile inainte de revizia tehnica a evenimentului.

01.13 INCHIDEREA INSCRIERILOR SI REFUZUL UNEI INSCRIERI

In concordanta cu Art. 120.1 pana la Art. 120.5 ale Codului Sportiv UEM.

CLASAMENTUL SI SPECIFICATIILE MOTOCICLETEI

01.13 CATEGORII SI CLASE

Motocicletele ce apartin claselor din Categoria 1, Grupa A1 si Categoria 2, Grupa C vor avea drept de start in aceasta competitie.

01.14.1

Vor fi *sase* categorii: Juniori, Seniori (Categoriile A, B, C), Veterani, Femei, Quad (Categoriile A si C) si ATV (Categoriile B si C) cu clasament separat pentru fiecare categorie.

In cazul participarii a mai putin de 5 sportive la categoria Femei la orice runda – femeile inscrise in competitie vor parcurge acelasi traseu si distanta ca si Veteranii, dar cu clasament si premii separate.

Este posibil ca un sportiv sa castige puncte intr-o singura clasa sau categorie pe parcursul unui an competitional.

In cadrul CAMPIONATULUI EST EUROPEAN Seniorii vor avea trei clase pentru fiecare categorie A:

E1 (de la 100 cc la 125 cc 2T + de la 175 cc la 250 cc 4T)

E2 (de la 175cc la 250 cc 2T + de la 290 cc la 450 cc 4T)

E3 (de la 290cc la 500 cc 2T + de la 475 cc la 650 cc 4T)

Pentru celelalte *cinci* categorii, Juniori, Veterani, Femei, Quad *si* ATV, nu vor exista divizii intre clase.

01.14.2 VARSTA

Juniori – sportivi cu varsta minima de 16 ani – maxima 23 ani.

(sportivi sub 23 de ani sau care vor implini 23 de ani in anul competitiei)

Seniori – sportivi cu varsta minima de:

Clasa A 16 ani

Clasa B 14 ani

Clasa C 14 ani

Veterani – sportivi peste 40 de ani (la 1 Ianuarie al anului curent).

Quad/ATV – 14 ani

01.14.3 NUMERELE DE CONCURS PE CLASE

Fiecare clasa de concurs va avea acelasi numere la fiecare eveniment dupa cum urmeaza:

Categoria A de la 101 la 399

Categoria B de la 401 la 499

Categoria C de la 901 la 999

Veterani de la 501 la 599

Femei de la 601 la 699

Quad de la 701 la 799

ATV de la 801 la 899

01.15 FARURI, ECHIPAMENT DE AVERTIZARE SI VITEZOMETRE

Fiecare motocicletă inregistrată in concurs trebuie, de-a lungul întregului eveniment, să respecte Convenția Internațională de la Viena din anul 1968.

Stopurile de frână și vitezometrele trebuie să fie obligatoriu funcționale, ca și alte componente ale motocicletei, specificate în Regulamentul Particular.

Diametrul minim al părții de sticlă a farului trebuie să fie de 100 mm sau egală cu zona unde sticlă farului nu este circulară.

Numărul de circulație al motocicletei va fi fixat ferm pe aparatura spate (nu scris de mână direct pe aparatură).

Numarul de circulatie sau copia acestuia trebuie sa fie facut dintr-un material flexibil si care sa nu aiba calitatea de a taia sau strapunge. De asemenea acesta nu trebuie sa depaseasca ca marime aparatoarea motocicletei.

Cu motorul pornit toate echipamentele electrice ale motocicletei trebuie sa fie in stare de functionare simultan si trebuie alimentate cu electricitate produsa de catre generator.

Acest Articol nu se aplica pentru clasele din categoria B si C.

01.16 PARTI INTRINSECI ALE MOTOCICLETEI

(Controlul zgomotului, metoda statica)

01.16.1 EXAMINAREA PRELIMINARA

La Revizia Tehnica (detaliile vor fi date in Regulamentul Particular) urmatoarele parti ale motocicletei vor fi marcate in felul descris mai jos, pentru a asigura identificarea lor ulterioara.

Partile marcate trebuie folosite pe durata intregii competitii, acestea trebuind sa fie montate in acelasi loc ca si la Revizia Tehnica la examinarea finala, fie ca sunt sau nu esentiale mersului motocicletei. Marcajele de pe jenti, carter si silentiator trebuie sa fie rezistente la caldura.

Substituirea partilor originare sau nesupunerea acestor reguli este strict interzisa. Penalitatea pentru incalcarea acestor reguli este excluderea din competitia in cauza, exceptand Art. 01.16.2.

01.16.1.1 Parti marcate

Parti	Marcaj	Numar	Cum si unde trebuie marcat
Cadru (partea principala)	Vopsea*	1	Pe dreapta capului de viraj
Roti (butuci)	Vopsea*	2	Pe fiecare roata
Carter	Vopsea*	1	Pe dreapta
Silentiator	Vopsea*	1	

* sau abtibold indestructibil (care nu se poate da jos)
Marcajul este restrictionat doar asupra acestor 5 parti.

01.16.1.2 NUMERE DE CONCURS

Categorie	Fond	Numere
Seniori	Rosu (3020)	Alb
Juniori	Verde (6002)	Alb
Veterani	Albastru (5005)	Alb
Femei	Alb	Negru

Fiecare sportiv este obligat sa pozitioneze pe numerele de concurs ale motocicletei sale abtibolduri ale oricarui sponsor al Organizatorului, cu conditia ca acest lucru sa fie

prevazut in Regulamentul Particular sau in contractul acestuia cu UEM/Promotorul. Aceste abtibolduri se folosesc fara a fi taiate sau lipite necoresunzator.

01.16.2

Toate motocicletele trebuie sa treaca testul controlului de zgomot, desfasurat in concordanta cu Art 01.79 din Regulamentul Tehnic de Enduro al FIM, in timpul Reviziei Tehnice, si sa fie marcate de catre organizator.

Pentru a trece acest test, interiorul cutiei filtrului de aer nu trebuie sa fie obstructionat de nici un material (burete, carpe, spuma, etc.), exceptand elementul filtrului de aer.

Orice tip de valva in interiorul sistemului de evacuare este strict interzis.

Pe parcursul intregului eveniment (incluzand intrarea in Parcul Inchis de la sfarsitul fiecarei zile) Comisarul Tehnic, sub directa supervizare a unui Membru Juriu, poate verifica orice motocicleta. Timpul consumat in favoarea acestui test va fi acordat sportivului.

Daca, in timpul unui test, o motocicleta depaseste cu 2dB/A, nivelul maxim permis, atunci sportivul va fi penalizat cu 60 de secunde la prima abatere si va fi exclus din ziua de competitie la a doua abatere. In cazul in care o motocicleta nu poate trece testul nivelului de zgomot, sportivul este obligat sa remedieze problema pana la urmatorul test.

Pentru reparatii, control, etc., urmatoarele reguli se aplica:

Un sportiv ce doreste sa isi repare sau sa isi inlocuiasca silentiatorul motocicletei sale poate efectua aceste modificari la sfarsitul primei zile inainte de ultimul control orar si inainte de a intra in Parcul Inchis.

Reparatia sau inlocuirea trebuie sa se efectueze sub directa supervizare a unui oficial. Sportivul va avea alocat un timp suplimentar de 30 de minute pentru a efectua aceste modificari. Aceeasi regula se aplica pentru orice sportiv care sub orice motiv a fost attentionat de catre Directorul de Concurs ca se va supune verificarii motocicletei.

Sportivul are dreptul sa ceara oricate testari ale zgomotului doreste in timpul celor 30 de minute acordate.

Dupa terminarea celor 30 de minute sportivul va fi rugat sa isi prezinte motocicleta in vederea testului oficial.

Dupa cele 30 de minute, in cazul in care nivelul zgomotului este inca peste standardul cerut, sportivul nu va avea drept de start pentru ziua urmatoare.

Daca silentiatorul este schimbat in timpul zilei de concurs, sportivul in cauza are obligatia de a prezenta silentiatorul pentru a fi marcat cu o culoare diferita la urmatorul Punct de Control Orar. La sfarsitul zilei un test al nivelului de zgomot va fi efectuat in timpul celor

30 de minute suplimentare. Daca testul va fi trecut, silentiatorul va fi marcat cu vopseaua oficiala. In cazul in care testul nu va fi trecut, sportivul in cauza va fi descalificat.

01.16.3

Fiecare sportiv va semna o declaratie care sa certifice marcajul corect al tuturor partilor necesare. Aceasta declaratie trebuie sa precizeze numarul cadrului.

01.16.4

Inainte de marcarea orcarui silentiator, acesta va fi testat intai pentru a trece testul zgomotului, in conformitate cu Regulamentul Tehnic Apendix Enduro.

Acest Articol nu se aplica pentru clasele din categoria B si C.

01.16.5

Sportivii au permisiunea de a schimba orice componenta a motocicletei, in afara de cele marcate, oriunde pe traseu cu exceptia Parcului Inchis si intre steagul galben si la 2 metri de iesirea dintr-un punct de control orar.

Totusi, sportivii au voie sa foloseasca doar uneltele si piesele pe care le au asupra lor, exceptie de la aceasta regula fiind lucrul in Parcul de Asistenta din Punctele de Control Orar sau Parcul de Asistenta de la sfarsitul zilei.

Partile folosite ale motocicletei vor fi lasate in zona in care au fost efectuate reparatiile. In caz de abatere de la aceasta regula aceasta va fi considerata o violare a Art. 01.28 (contacte neautorizate) si va fi penalizata cu excluderea.

01.16.6

Doar sportivul are permisiunea de a lucra la motocicleta sa, exceptie facand cazurile in care acesta se afla in zona de Asistenta dintr-un Punct de Control Orar sau in zona de Asistenta dinaintea sosirii. Uneltele electrice sau pe aer operate prin conectari aditionale sunt strict interzise. Totusi, uneltele electrice conectate la o sursa alternativa proprie a sportivului sunt permise. Nu este permis nici un fel de ajutor strain, exceptie facand cazurile autorizate, asa cum sunt specificate in Art. 01.27.1, 01.27.2, 01.27.3 si 01.27.5.

01.17 EXAMINAREA UNEI MOTOCICLETE IN TIMPUL UNUI EVENIMENT

01.17.1 Examinarea motocicletelor

Oficialii trebuie sa controleze, la fiecare Punct de Control Orar, una sau mai multe parti marcate ale fiecărei motociclete.

In cazul in care orice marcaj lipseste sau daca exista indoiala, oficialii din PCO-ul respectiv vor marca partea motocicletei in cauza cu o culoare diferita fata de cea a marcajului, iar la controlul de final de zi, Directorul de Concurs va examina motocicleta si va intocmi un raport catre Juriul International.

Fiecare motocicleta, inainte de a iesi din zona de reparatii, trebuie sa indeplineasca toate conditiile impuse de Comisarul Tehnic. Toate aceste reparatii suplimentare (daca este cazul) vor fi efectuate in zona de reparatii, fara nici un timp aditional acordat sportivului.

01.17.2 Controlul carburantului

Un control al carburantului poate fi efectuat in orice moment al unui eveniment, in conformitate cu Art. 63.05 din Regulamentul Tehnic de Enduro. Un sportiv care nu reuseste sa treaca testul carburantului va fi exclus din intreaga competitie, in acelasi timp retragandu-i-se toate punctele obtinute in Campionat.

De asemenea sportivul va fi pasibil de rambursarea costurilor totale ale efectuării testului, precum si de alte penalizari ulterioare.

Toate cererile pentru efectuarea testului de combustibil vor fi insotite de un depozit de 1'200 CHF.- platiti Juriului International sau catre UEM (pentru controale suplimentare) si vor avea in prealabil depus un protest scris.

Orice alta noua cerere de test al carburantului trebuie prezentata la UEM in termen de 5 zile de la primirea setului de rezultate ale precedentului control, notificat in conformitate cu Art 5.6 din Codul Disciplinar si Arbitraj al UEM.

Dupa efectuarea ultimului control :

- partea castigatoare va avea depozitul rambursat
- partea pierzatoare va trebui sa plateasca costurile tuturor controalelor efectuate dupa deducerea depozitelor deja platite

01.18 RESTARTUL

Un sportiv care nu a terminat prima zi de competitie poate lua startul in ziua urmatoare sub urmatoarele conditii :

1. Trebuie sa isi prezinte motocicleta la ultimul PCO, incadrandu-se in urmatoarele limite temporale : Nu mai devreme decat timpul programat pe cartonul sau si nu mai tarziu de 60 de minute dupa timpul sau.
2. Cadrul trebuie sa fie marcat in original anterior competitiei (vezi Art. 01.16.1)

3. Motocicleta trebuie sa fie supusa unui inspectii tehnice complete, incluzand testul nivelului de zgomot (vezi Art. 01.14, 01.15, 01.16).

Orice parte a motocicletei marcata la Revizia Tehnica va trebui remarcata la inspectia tehnica.

4. Sportivii exclusi de catre Directorul de Concurs se pot supune primelor trei puncte si sa astepte confirmarea startului din partea Juriului International (vezi Art. 01.24.5).

ORGANIZAREA GENERALA

01.19 SCHIMBAREA MOTOCICLETEI

Dupa trecerea datei de inchidere a inscrierilor, orice schimbare a marcii motocicletei va fi facuta in scris, specificand motivele deciziei.

Cererea de schimbare a motocicletei trebuie sa ajunga la Directorul de Concurs nu mai tarziu de 24 de ore inainte de inceputul Reviziei Tehnice si trebuie sa aiba aprobarea Juriului International.

01.20 PARCUL INCHIS

01.20.1

Intalnirea este organizata intr-un sistem Parc Inchis, ceea ce inseamna ca in afara timpului pe care sportivii il petrec in concurs sau inainte de start in fiecare zi, in conformitate cu Art. 01.24, motocicletele sunt in custodia clubului organizator.

01.20.2

Parcul Inchis trebuie sa fie intr-o aria inchis, protejata de gard pentru a preveni orice intrare neautorizata. Limitele Parcului trebuie clar delimitate si supervizate de un numar suficient de oficiali, pentru a asigura intrarea in zona si accesul la motociclete numai a persoanelor avizate. Parcul trebuie sa aiba o intrare marcata corespunzator si o iesire catre zona de start, fara nici o alta intrare sau iesire. Oficialii ce raspund de aceasta zona trebuie sa poarte o emblema distincta pentru a putea fi usor de recunoscut de catre toate persoanele direct interesate, sportivi in special.

01.20.3

Accesul in Parcul Inchis este strict interzis tuturor persoanelor, exceptie facand membrii Juriului, anumiți oficial desemnati de catre Presedintele de Juriu si sportivii ce doresc sa

isi parcheze motocicletele in Parc sau sa isi scoata motocicletele din Parc. Dupa trecerea de ultimul Punct de Control Orar, sportivii sunt obligati sa isi opreasca motorul motocicletei si sa isi impinga motocicleta spre Parcul Inchis fara nici o alta intarziere.

In timpul deplasarii intre ultimul PCO si Parcul Inchis sportivilor le este interzis sa alimenteze motocicleta sau sa efectueze reparatii de orice natura. Sportivii ce incalca aceasta regula vor fi exclusi (in afara de sportivii ce intra sub incidenta Art. 01.16.2).

01.20.4

In Parcul Inchis sportivilor le este absolut interzis, cu penalizarea de excludere, sa :

- sa atinga motocicleta altui sportiv
- sa isi atinga propria motocicleta, cu exceptia impingerii inspre/dinspre iesire
- sa isi porneasca motocicleta

01.20.5

Orice sportiv prins fumand in Parcul Inchis va fi exclus.

01.20.6

Motocicletele din Parcul Inchis nu vor fi acoperite in nici o maniera.

01.21 ZONA STARTULUI

Aceasta zona este impartita in :

- Parc Inchis
- Zona Startului

01.21.1

Zona startului este considerata a fi „Parc Inchis” din punct de vedere al accesului si al asistentei.

Accesul in zona startului este strict interzis oricui, exceptie facand membrii Juriului.

Zona startului este o zona de mici dimensiuni, inchisa, unde sportivii asteapta in ordine semnalul de start, linia de start fiind situata intr-o extremitate a zonei.

A se vedea planul zonei de start. Reparatiile la motocicleta nu sunt permise in aceasta zona, pana in momentul in care un sportiv a primit semnalul de start, penalizarea pentru incalcarea acestei reguli fiind excluderea.

01.21.2

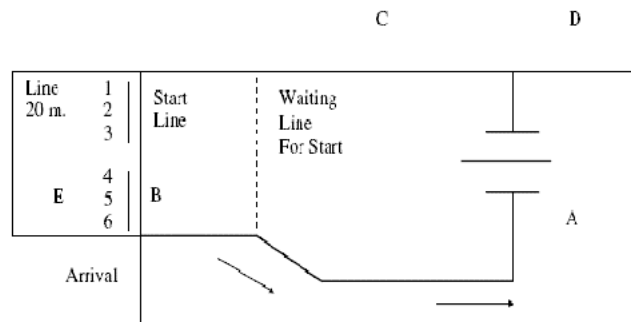
Motocicletele tuturor sportivilor sunt tinute in Parcul Inchis sub stricta supraveghere a organizatorului incepand cu ora mentionata in Regulamentul Particular, pana la startul

primei zile; si de la sfarsitul primei zile pana la startul urmatoarei zile. Accesul in Parcul inchis este definit in Art. 01.20.3.

01.21.3

De asemenea este interzisa pornirea motocicletei inaintea primirii semnalului de start. Penalizarea pentru acest lucru este de 1 minut.

PLANUL ORGANIZARII PARCULUI INCHIS SI A ZONEI DE START



- A = Parc Inchis
- B = Zona Startului
- C = Zona Schimbului
- D = Intrarea Oficialilor
- E = 2 linii trebuiesc trase cu spatiu pentru 3 sportivi pe fiecare linie

Distanta dintre A si B nu trebuie sa fie mai mare de 20 de metri si trebuie sa fie o zona inchisa.

01.22 ORDINEA LA START

Pentru toate intalnirile ce conteaza in Campionat, ordinea la start va fi urmatoarea :

- | | | |
|----------------------|--------------------|---------|
| 1 Juniori Enduro 1 | 4 Seniori Enduro 2 | 7 Femei |
| 2 Juniori Enduro 2+3 | 5 Seniori Enduro 3 | |
| 3 Seniori Enduro 1 | 6 Veterani | |

Numarul de sportivi ce vor lua startul in acelasi timp poate varia intre 2 si 4, depinzand de numarul de participanti in competitie si de conditiile oferite de traseu.

Incepand cu a doua etapa sportivii vor lua startul clasa cu clasa, fiecare sportiv in clasa sa, ordinea fiind determinata de clasamentul general provizoriu al rundelor precedente.

01.23 PREGATIREA STARTULUI

In fiecare dimineata inainte de eveniment, sportivilor le va fi permisa intrarea in Parcul Inchis cu 5 minute inainte de timpul lor de start cu unicul scop de a isi impinge motocicleta catre iesirea din Parcul Inchis catre Zona Startului. Nici o reparatie nu va fi efectuata in Parcul Inchis sau in Zona Startului, penalizarea pentru acest lucru fiind excluderea.

01.24 STARTUL

01.24.1

La inceputul unei zile de concurs, semnalul de start pentru un sportiv va fi dat la timpul in care sportivul este programat sa plece. In 60 de secunde de la semnal, sportivul trebuie sa isi fi pornit motocicleta si sa fi trecut linia ce marcheaza 20 de metri de la start, folosind exclusiv puterea motorului sau.

01.24.2

In cazul in care un sportiv nu este pe linia de start cand semnalul pentru timpul sau a fost dat, acesta nu va primi nici o penalizare cat timp acesta reuseste sa isi aduca motocicleta pe linia de start, sa o porneasca si sa treaca de linia ce marcheaza 20 de metri de la start in mai putin de 60 de secunde de cand semnalul a fost dat. Un sportiv ce intarzie mai mult de un minut la linia de start va fi penalizat cu un minut pentru fiecare minut de intarziere. Minutul in care un sportiv intarziat a ajuns la linia startului va fi considerat noul sau timp de start, sportivul trebuind sa parcurga procedura de start descrisa in Art. 01.24.1 in cadrul noului minut de start. Sportivii ce intarzie mai mult de 15 minute la start vor fi considerati retrasi din cursa si nu li se va mai permite startul.

01.24.3

Demarorul sau kick-starterul motocicletei trebuie sa porneasca motorul, pe cale mecanica sau electrica. Nu este permis nici un alt tip de pornire a motocicletei.

In cazul in care motorul unei motociclete se opreste inainte ca aceasta sa fi trecut linia de 20 de metri de la start, sportivul trebuie sa reporneasca motocicleta si sa treaca linia in cadrul unui minut de la semnalul startului, pentru a evita penalizarea. Un sportiv care nu reuseste sa treaca linia de 20 de metri de la start, bazandu-se pe puterea motorului sau, in cadrul unui minut de la primirea semnalului de start, va fi penalizat cu 10 secunde.

01.24.4

Un sportiv care a fost penalizat pentru a nu putea sa isi porneasca motorul la start si pentru a nu putea sa treaca linia de 20 de metri in cadrul unui minut are permisiunea de a incerca sa isi porneasca motocicleta in orice fel doreste, dar este obligat sa treaca linia de start inainte de a pleca pe ruta sa.

Un sportiv care nu reuseste sa isi porneasca motocicleta sau a carui motocicleta se opreste intre linia startului si linia de 20 de metri nu are voie sa se intoarca in Zona Startului, ci trebuie sa isi impinga motocicleta in directia de mers pana la trecerea liniei de 20 de metri pentru a nu deranja ceilalti participanti in cursa.

01.24.5

In cazul in care un sportiv se afla in situatia preliminara de a fi descalificat, dar doreste sa ia startul, acesta va fi lasat sa ia startul daca motocicleta sa a fost in Parcul Inchis, asa cum prevede regulamentul, exceptie facand cazurile in care este pusa la indoiala siguranta. Odata ce Juriul a confirmat faptul ca sportivul in cauza este descalificat, acesta nu va mai avea permisiunea de a lua startul.

01.25 REALIMENTAREA

01.25.1

Nu exista timp suplimentar pentru efectuarea plinului de carburant, acesta trebuind a fi facut in timpul sportivului. Regulamentul privind carburantul si necesarul pentru o intalnire este publicat in Regulamentul Tehnic Apendix „Enduro”.

Folosirea covorului de mediu, sau a altui aparat eficient in aceasta privinta, este obligatoriu a fi folosit in zonele de asistenta si service prevazute de catre organizator. Penalizarea pentru incalcarea acestei reguli va fi o amenda de 70.- EUR pentru fiecare incalcare.

Dimensiunile minime ale covorului trebuie sa fie cel putin egale cu ghidonul in latime si cel putin egale cu cadrul rotilor in lungime. Acest covor va fi alcatuit dintr-un material impermeabil si dintr-un material textil absorbant.

01.25.2

Additional zonei de realimentare de la start/sosire vor fi zone de realimentare de-a lungul traseului, indicate pe cardul de ruta al fiecarui sportiv. Vor fi maximum trei zone de realimentare per tur, incluzand cele din zona de start/sosire.

01.25.3

Zona de realimentare dinaintea ultimului Punct de Control Orar va fi situata in zona Parcului Sportivilor sau in ultima zona de asistenta.

Realimentarea este permisa numai in zonele marcate oficial de catre organizatori la fiecare PCO intre steagurile albe si galbene, exceptie facand cazul in care organizatorul a interzis aceste alimentari.

Realimentarea este strict interzisa intre steagurile galbene si masa oficialilor din PCO. Penalizarea pentru realimentare in afara zonele desemnate este excluderea.

Este strict interzis oricarui sportiv sa isi duca motocicleta, sau oricare din partile marcate ale motocicletei, intr-o zona in care oficialii nu au acces in timpul competitiei, cu scopul de a realimenta sau cu orice alt scop, exceptie facand sportivii direct autorizati de catre organizator.

01.25.4

Carburantul nu poate fi transportat in altceva decat intr-o canistra atasata permanent motocicletei. Penalizarea pentru incalcarea acestei reguli este excluderea.

01.25.5

In orice zona de realimentare este permisa lubrificarea lantului.

01.25.6

Motorul trebuie obligatoriu oprit in timpul realimentarii. In caz de realimentare cu motorul pornit penalizarea este excluderea.

01.25.7

Pentru fiecare 50 km parcursi, va fi o zona de realimentare.

01.25.8

Orice reparatie ce implica sudura in zona de realimentare este strict interzisa, penalizarea pentru incalcarea acestei reguli fiind excluderea.

01.26 INTERZICEREA PUTERII DE DEPLASARE STRAINE A MOTOCICLETEI

Pe durata unei intalniri o motocicleta trebuie sa se deplaseze numai prin fortele motorului, efortul fizic al sportivului sau alte cauze naturale. Penalizarea pentru incalcarea acestei reguli este excluderea.

01.27 AJUTORUL STRAIN

Asistenta, asistenta straina, primirea de piese de schimb sau unelte sunt autorizate numai in Punctele de Control Orar cu asistenta si in zona de reparatii dinaintea ultimului PCO. Numai sportivul are dreptul de a lucra la motocicleta sa in cazul schimbului unui cauciuc, acesta putand efectua aceasta reparatie numai in ultimul PCO al zilei, in zona de asistenta (asistarea sportivului este permisa in cazul schimbului de roata).

In afara asistentei descrise mai sus, numai in zonele mentionate, orice alt ajutor strain este strict interzis. Penalizarea pentru incalcarea acestei reguli este excluderea (sau alte sanctiuni prevazute in Codul Disciplinar si de Arbitraj UEM/FIM).

Este strict interzis oricarui sportiv, sub penalizarea de excludere (sau alte sanctiuni prevazute in Codul Disciplinar si de Arbitraj UEM/FIM), sa isi duca motocicleta sau oricare din partile marcate ale motocicletei, intr-o zona in care oficialii nu au acces in timpul competitiei, cu scopul de a realimenta sau cu orice alt scop, exceptie facand sportivii direct autorizati de catre organizator.

Lubrificarea lantului este permisa numai in zonele de realimentare.

01.27.1

Orice ajutor strain este interzis in afara acestor Puncte de Control Orar cu zone de reparatii, exceptie facand curatarea numerelor de concurs si a abtibildurilor sponsorilor lipite pe partile din plastic ale motocicletei, cu ajutorul unui burete sau a unei carpe. Termenul de „ajutor strain” se refera la actul unei persoane, care nu este sportiv sau oficial care isi desfasoara activitatea, de a atinge motocicleta unui sportiv.

Penalizarea pentru primirea ajutorului strain este excluderea.

Asistenta permisa in afara zonelor autorizate este definita de previziunea acestui articol, dupa cum urmeaza :

01.27.2

Asistenta este autorizata in vederea curatarii numerelor de concurs si a abtibildurilor sponsorilor lipite pe partile din plastic ale motocicletei in orice Punct de Control Orar, exceptie facand Punctul de Control Orar „pre-sosire”.

01.27.3

Motocicletele pot fi curate in orice Punct de Control Orar prevazut cu zona de asistenta. Folosirea utilajelor de curatare cu ajutorul presiunii este strict interzisa.

01.27.4

Este strict interzisa folosirea uneltelor electrice sau pe aer (exceptand uneltele cu baterii). Penalizarea pentru folosirea unor unelte electrice sau pneumatice este excluderea (sau alte sanctiuni prevazute in Codul Disciplinar si de Arbitraj UEM/FIM).

01.28 CONTACTE NEAUTORIZATE

Sportivilor le este strict interzis, sub penalizarea de excludere, sa fie acompaniati oriunde pe traseu sau sa primeasca ori transmite comunicatii prin radio.

01.29 RETRAGEREA DIN CURSA

Orice sportiv care a abandonat intalnirea trebuie sa isi bareze numerele de concurs, sau sa le scoata, si sa nu mai continue pe traseu in compania, sau in apropierea altui sportiv. In cazul in care aceasta regula este incalcata, sportivul in cauza poate fi suspendat, iar sportivul/sportivii pe care acesta ia acompaniat pot fi exclusi.

01.30 MARCAJUL TRASEULUI

01.30.1

Traseul oficial, care nu trebuie parasita sub nici un motiv, va fi indicat pe cardurile de ruta (vezi Art. 01.36) si va fi marcat. Distantele oficiale trebuiesc considerate ca fiind corecte. O culoare diferita poate fi folosita pentru marcajul fiecarei zile. In cazul in care un sportiv nu reuseste sa pastreze traseul oficial, care este indicat pe cardul de ruta (vezi Art. 01.36) sau daca acesta conduce in sens invers, el poate fi exclus sau penalizat cu timp.

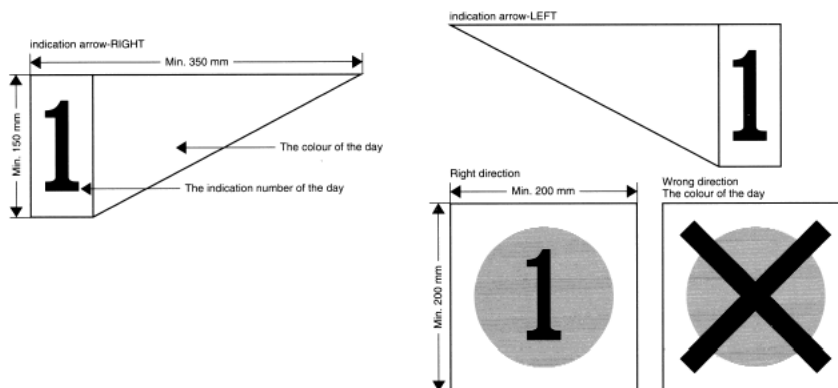
01.30.2

In acele cazuri cand sportivii trebuie sa urmeze un traseu foarte strict (i.e. teren foarte dur, carari, pasune, etc.), organizatorii sunt obligati sa precizeze ruta precis si foarte clar.

Sportivii sunt obligati sa urmareasca marcajul, orice deviere de la acesta cu scopul de a isi crea un avantaj ii expune pe acestia la penalizari.

01.30.3

Mostre de semne sau indicatoare folosite pentru marcarea unei rute trebuiesc afisate in Zona Startului. Semnele sau indicatoarele folosite pentru marcarea traseului trebuiesc sa fie dintr-un material impermeabil.



01.31 RESPECTAREA LEGILOR DE CIRCULATIE LOCALE

Sportivii trebuie sa se supuna legilor de circulatie locale in fiecare localitate intalnita in timpul competitiei. Orice sportiv ce a incalcat o astfel de lege poate fi, dupa cercetari, exclus.

01.32 ASIGURAREA (De terta persoana)

Clubul organizator va urma pasii corespunzatori pentru a asigura toti sportivii impotriva accidentelor cu implicarea a tertelor persoane.

01.33 SECTIUNI IMPRACTICABILE

Daca, pe traseul unei intalniri, Directorul de Concurs decide ca o sectiune a traseului a devenit impracticabila sau constata ca traseul nu poate fi parcurs fara ajutor strain (vezi Art. 01.27), atunci el poate scoate sectiunea impracticabila din concurs, cu conditia ca sectiunea impracticabila sa nu contina un Punct de Control Orar, si sa ajusteze traseul. Juriul International va ratifica aceasta decizie.

OPERATIUNI SI CONTROL

01.34 PUNCTE DE CONTROL ORAR

Controlul competitiei se face in Punctele de Control Orar, care sunt definite intre steagurile galbene si linia aflata la 2 metri in spatele mesei de control. Punctele de Control Orar vor fi organizate astfel :

01.34.1

La iesirea din Zona de Start, la inceputul fiecărei zile.

01.34.2

La intrarea in Parcul Inchis, la sfarsitul fiecărei zile.

01.34.3

In puncte intermediare, selectate de catre organizator, locul acestora fiind prevazut pe Cardul de Ruta impreuna cu timpul alocat pentru distanta dintre Punctele de Control Orar; distanta va fi masurata corect si cu atentie in kilometri. Este recomandat ca distanta dintre Punctele de Control Orar sa fie intre 5km si 35 km.

01.34.4

Viteza medie care trebuie mentinuta intre doua puncte de control orar nu trebuie sa depaseasca 50 km/h.

01.34.5

In caz de forta majora (i.e. conditii de vreme foarte proaste) Directorul de Concurs poate schimba timpii pe tura intr-o maniera mai permisiva (timpuri mai mari), dar numai inainte de inceputul fiecărei ture.

01.35 CRONOMETRAJUL Instrumentele de cronometraj

Echipamentul de cronometraj trebuie utilizat sub directa supervizarea a unui cronometror oficial.

Pentru a isi putea duce sarcinile la bun sfarsit la o etapa de Campionat European, un cronometror trebuie sa foloseasca :

01.35.1 Pentru probele speciale :

Un aparat automat functional ce include o imprimanta sincronizata la timp real, care poate inregistra timpul la 1/100 secunda. Fotocelulele electrice legate la acest cronometru vor da un impuls cu startul si sfarsitul timpului. Aparatul trebuie sa fie precis si eficient in conditiile de munca la care va fi supus.

01.35.2 La Punctele de Control Orar :

Un ceas sincronizat la cronometru si amplasat in dreptul steagurilor galbene va indica sportivilor timpul oficial.

01.35.3

Cronometrorul ce oficiaza la o intalnire internationala trebuie sa aiba la dispozitie un cronometru de rezerva ce afiseaza timpul real, pentru a verifica instrumentele in folosinta.

01.35.4

Sportivii sunt obligati sa accepte orice sistem de cronometraj acceptat de catre Juriu.

01.36 CARDUL DE TIMP SI CARDUL DE RUTA

01.36.1

Cardul de timp si cardul de ruta pentru alergarea primei zile vor fi emise la revizia tehnica sau la intrarea Parcului Inchis in dimineata primei zile. Pentru a doua (sau a treia) zi, acestea vor fi emise sportivilor pe masura ce acestia parasesc Parcul Inchis la sfarsitul primei zi (sau celei de-a doua zi) de concurs sau pe masura ce acestia intra in Parcul Inchis in dimineata zilei doi (sau trei). Sportivii sunt responsabili sa isi marcheze cardul de timp in toate Punctele de Control Orar, si Punctele de Trecere. Cardul de timp trebuie predat la sfarsitul fiecărei zile de concurs sau la sfarsitul fiecărei ture. In cazul in care un sportiv evita intentionat sa predea cardul de timp, acest fapt va duce la excludere.

01.36.2

Cardul de timp va afisa timpii programati de alergare pentru fiecare sectiune.

01.36.3

Orice sportiv care nu isi marcheaza cardul intr-un Punct de Control Orar, sau intentioneaza sa inlese organizatorii prin alterarea sau modificarea oricarei pozitii a cardului, sau utilizeaza cardul altui sportiv, va fi exclus din competitie.

01.36.4

Orice sportiv care accidental isi pierde cardul de timp este obligat sa ceara altul de la oficialul desemnat din urmatorul Punct de Control Orar. Acest nou card de timp trebuie folosit in acel PCO si la PCO-urile urmatoare.

01.36.5

Un sportiv care rateaza un Punct de Control Orar va fi exclus.

01.37 SEMNALIZAREA PUNCTELOR DE CONTROL ORAR

Punctele de Control Orar vor fi semnalizare prin doua steaguri albe, pe ambele parti ale traseului, cu 200 de metri inainte de masa de control si cu doua steaguri galbene, pe ambele parti ale traseului, cu 20 de metri inainte de masa de control. Aceste steaguri vor fi pozitionate in asa fel astfel incat sa fie vizibile sportivilor in orice moment.

Punctele de Control Orar fara service sau fara asistenta vor fi semnalizate prin doua steaguri albe cu o cruce neagra, pe ambele parti ale traseului, cu 70 de metri inainte de masa de control si cu doua steaguri galbene, pe ambele parti ale traseului, cu 20 de metri inainte de masa de control. Aceste steaguri vor fi pozitionate in asa fel astfel incat sa fie vizibile sportivilor in orice moment.

01.38 PROCEDURA IN PUNCTELE DE CONTROL ORAR

Un ceas sincronizat cu ceasul de control va fi pozitionat in zona steagurilor galbene, cu 20 de metri inainte de masa de control. Dupa ce sportivul a trecut de steagul galben cu motocicleta sa, acesta este obligat sa isi prezinte imediat cardul de timp oficialilor de la masa de control. Timpul in care un sportiv a trecut prin PCO va fi timpul afisat in momentul in care roata fata a motocicletei a depasit linia marcata de cele doua steaguri galbene.

Sportivilor le este interzis sa opreasca intre steagurile galbene si masa de control si vor fi penalizati in caz de abatere cu un minut, aditional oricaror altor penalitati de timp suferite anterior.

Un sportiv are dreptul de a intra in ultimul Punct de Control Orar dinaintea intrarii in Parcul Inchis mai devreme decat timpul stabilit fara a suporta nici o penalizare. La fiecare

PCO, organizatorul va avea o lista sportivii care au trecut prin punct, in ordine cronologica, mentionand numarul de concurs, ora si minutul la care acestia au trecut. Listele de control pre-printate nu sunt autorizate. In caz de disputa, lista organizatorului va fi considerata oficiala.

01.38.1

Inainte de ultima zona de service, se va organiza un PCO „Pre-sosire”, care va fi semnalizat la fel ca orice alt PCO fara asistenta, unde ajutorul strain este interzis. Sportivii vor avea 15 minute pentru a ajunge din acest PCO in ultimul PCO al zilei.

01.39 CALCULAREA PENALIZARILOR DIN PUNCTELE DE CONTROL ORAR

01.39.1

Fiecare sectiune intre doua PCO-uri constituie un test in sine. Sportivii care nu respecta timpul alocat pentru deplasare dintre doua PCO-uri vor fi penalizati minut cu minut, fie pentru intarziere, fie pentru intrarea mai devreme in Punct.

TIMPUL MARCAT = TIMPUL DE START PENTRU URMATOAREA SECTIUNE

01.40 LIMITA DE TIMP

Un sportiv care ajunge intr-un Punct de Control Orar cu o intarziere mai mare de 30 de minute fata de timpul sau original este automat exclus. Totusi, un sportiv poate, pe propria sa raspundere, continua concursul pana in momentul in care Juriul a decis oficial excluderea sa.

01.41 CERERI DE TIMP SUPLIMENTAR

In cazul in care un sportiv poate demonstra Juriului ca intarzierea sa a fost provocata de circumstante anormale iesite din sfera sa de control, cum ar fi oprirea pentru ajutorarea unui alt sportiv grav accidentat, atunci alocarea de timp suplimentar poate fi acordata. Intarzierea provocata de catre eventuale sicane ale altui sportiv nu pot fi acceptate drept circumstante anormale.

01.42 PUNCTE DE TRECERE

Additional responsabilitatii de a supraveghea marcarea cardului de timp in fiecare Punct de Control Orar, sportivului ii revine obligatia de a prezenta cardul la fiecare Punct de Trecere oficial. Asemenea Puncte de Trecere pot fi sau pot sa nu fie marcate pe cardul de ruta, fiind semnalizate prin doua steaguri albastre, pe ambele parti ale traseului, cu 200 de metri inainte de Punctul de Trecere. In cazul in care un sportiv nu opreste in oricare din aceste Puncte, el va fi exclus.

Un sportiv fara martor trebuie sa procure unul de la oficialii responsabili in Punctele de Trecere.

La fiecare Punct de Trecere, organizatorul va avea o lista sportivii care au trecut prin punct, in ordine cronologica, mentionand numarul de concurs, si daca este posibil, si ora si minutul la care acestia au trecut.

Orice sportiv care nu poate preda un martor complet sau care nu este trecut pe toate listele din toate Punctele de Trecere va fi exclus.

01.43 PROBELE SPECIALE

Probele speciale trebuie sa fie lipsite de urme pe cat posibil. In cazul in care situatia nu se prezinta asa, Presedintele de Juriu poate cere Organizatorului schimbarea traseului.

Timpul total de probe speciale prevazut pentru doua zile de concurs trebuie sa fie de minimum 60 de minute, cu exceptia categoriilor B si C.

Amplasamentul si distanta fiecărei probe speciale trebuiesc publicate cu 48 de ore inainte de a avea loc si marcate cel mai tarziu cu 24 de ore inainte de a fi folosite.

Juriul trebuie sa aprobe orice proba speciala.

In orice caz, un minimum de patru probe speciale per zi trebuiesc sustinute (cu exceptia cazurilor de forta majora in ziua competitiei), cu exceptia categoriilor B si C.

01.43.1 Proba Cross (CT)

Cel putin doua probe de traseu inchis, denumite Proba Cross (CT) (care poate fi aceeași proba de doua ori), special preparate cu scopul de a nu fi prea dificile si nici prea periculoase. Distanta acestor probe trebuie sa fie cel putin 3 km luand in considerare faptul ca toate masurile de siguranta din acest regulament vor fi observate strict. Zone de siguranta, cu distanta minima de 1 m, in care accesul oricarui spectator va fi complet interzis, vor fi obligatorii la fiecare curba si la fiecare punct considerat de risc.

Sportivii pot inspecta aceste probe cu piciorul, dar nu cu un vehicul cu roti. Penalizarea pentru parcurgerea probei intr-un astfel de vehicul, inainte de proba cronometrata, este excluderea.

Cronometrajul va fi facut la 1/100 secunda.

Traseul trebuie ales astfel incat viteza medie de deplasare sa nu depaseasca 50 km/h.

01.43.2 Proba Enduro (ET) si PROBA EXTREM (XT)

Cel putin doua probe de enduro (ET) vor avea loc in fiecare zi. Aceste probe vor avea forma unei probe de raliu. Distanta acestor probe trebuie sa fie cel putin 3 km luand in considerare faptul ca toate masurile de siguranta din acest regulament vor fi observate strict. Aceste probe nu vor fi niciodata secrete.

Sportivii vor avea posibilitatea de a se acomoda cu proba in avans, avand dreptul de a o parcurge pe jos, sau in prima tura. Prima tura are posibilitatea de a fi cronometrata, iar

urmatoarele ture consecutive vor fi cronometrate. Antrenamentele nu sunt permise, penalizarea pentru incalcarea acestei reguli fiind excluderea.

Probele de Enduro amenajate in stilul probelor Cross pot fi cronometrate inca din primul tur, exceptie facand cazul in care juriul decide ca acest lucru ar putea fi periculos, caz in care cronometrarea incepe in tura a doua.

Traseul trebuie ales astfel incat viteza medie de deplasare sa nu depaseasca 50 km/h.

Daca un singur sportiv depaseste aceasta norma a vitezei medii de deplasare, atunci proba va fi anulata in turele urmatoare. Toate probele fara o delimitare naturala vor fi marcate cu banda. Zona de start/sosire va fi accesibila tuturor tipurilor de vehicule.

Proba Enduro trebuie sa fie usor accesibila pentru echipele de prim-ajutor. Daca proba nu se afla in raza de vedere (spre exemplu in padure), ea trebuie sa fie marcata in sectiuni cu numere consecutive. Drumurile de acces catre zona probei trebuiesc sa aiba indicatoare si sa fie marcate clar pe harta.

Startul si sosirea probei trebuie sa fie in acelasi loc. In cazul in care acest lucru nu este posibil, este obligatoriu existenta comunicarii radio intre ele.

Startul va fi dat de la linie, cu motocicletata oprita si cu motorul pornit.

Dupa sosirea probei, sportivul care a iesit de pe proba va continua mersul dupa marcaje pana la urmatorul Punct de Control Orar. Cronometrarea se va face la 1/100 secunde.

O proba Extrem (XT) poate fi inclusa in fiecare zi.

Proba Extrem nu va fi cronometrata in primul tur, dar poate fi cronometrata in urmatoarele ture.

Lungimea maxima a probei este de aproximativ 1 km sau de aproximativ 3 minute. Proba va fi organizata cu elemente tehnice destul de late, pentru a nu cauza blocaje de trafic. Proba trebuie sa lase tehnica si dexteritatea fizica a sportivilor sa faca diferenta. Traseul probei Extrem trebuie ales astfel incat viteza medie de deplasare sa nu depaseasca 25 km/h.

Daca un singur sportiv depaseste aceasta norma a vitezei medii de deplasare, atunci proba va fi anulata in turele urmatoare. Ajutorul strain nu este autorizat, exceptie facand oficialii organizatorilor special adusi in zona probei, oficiali ce trebuie sa poata fi identificati usor dupa imbracaminte. Penalizarea pentru incalcarea acestei reguli va fi egala cu timpul cel mai slab realizat de un sportiv pe aceasta proba plus 5 minute aditionale. Un membru al juriului va avea sarcina de a veghea asupra respectarii acestei reguli si de a sanctiona sportivii ce o incalca, pentru a se asigura eficienta probei. Categoria C face exceptie de la regula, in afara cazurilor cu trasee separate (de A si B).

01.44 STARTUL UNEI PROBE SPECIALE

Startul unei probe speciale trebuie sa fie marcata cu semnul „Start”, iar sosirea unei probe speciale va fi marcata cu semnul „Sosire”, iar proba in sine va fi marcata in concordanta cu Art. 01.30.2. O linie alba de start va fi trasa pe pamant, iar semnalul de start va fi dat de catre cronometror sau de catre alt oficial numit special pentru acest scop. Startul se poate da si cu ajutorul unui instrument de semnalizare (de exemplu: semafor). Timpul petrecut pe proba speciala va fi inregistrat in momentul in care sportivul iese din proba.

Oprirea imediat dupa iesirea din proba de enduro a sportivilor este absolut interzisa. Toti sportivii au voie sa opreasca numai dupa ce au trecut linia de 30 de metri de la finalul probei. Linia de 30 de metri trebuie sa fie clar marcata.

01.45 CONTROLUL FINAL AL MOTOCICLETEI

La controlul final, sau in cadrul a 30 de minute, unul sau mai multe motoare de motocicletă care au terminat competitia pot fi controlate.

Pentru toate clasele si categoriile de motociclete, doar sportivul are dreptul de a alege persoana care ii va dezambla motocicleta la sfarsitul cursei. Dezasamblarea trebuie sa inceapa in cel mai tarziu 30 de minute de la notificare; in cazul in care acest lucru nu se petrece, sportivul va fi exclus.

In cazul in care orice motor este gasit a fi peste capacitatea maxima permisa in categoria in care a fost in scris, sportivul in cauza va fi exclus.

01.46 LISTA PENALIZARILOR

01.46.1 Timp

- Pornirea motocicletei in zona de start inainte semnalului de start: 1 min (01.27.7)
- Neparcurgerea celor 20 de metri in cadrul unui minut dupa semnalul de start: 10 secunde (01.24.3)
- Pentru fiecare minut de intarziere la start: 1 minute (01.24.2)
- Oprirea intre steagurile galbene si masa de control in PCO: 1 minut (01.38)
- Intrarea prea tarziu sau prea devreme in PCO. Pentru fiecare minut intreg: 1 minut per minut (01.39)
- Testul Cross este cronometrat la 1/100 secunda (01.43.1)
- Testul Enduro este cronometrat la 1/100 secunda (01.43.2)
- Iesirea involuntara din proba speciala si reintoarcerea in traseu prin alt loc decat cel prin care s-a iesit: 3 minute adaugata la timpul efectuat de sportiv

01.46.2 Excludere

- Depasirea nivelului maxim permis de zgomot (01.16.2):
Prima abatere: 1 minut; A doua abatere: excluderea
- Marcaj lipsa, sau inlocuirea marcajului oficial (01.16 & 01.17.1)
- Carburant neconform cu Regulamentul Tehnic de Enduro (01.17.2)
- Reparatia motocicletei in zona de start inainte de semnalul de start (01.21.3)
- Comportament impotriva regulilor Codului Sportiv in Parcul Inchis (01.20/23)

- Pornirea motocicletei in Parcul Inchis (01.20)
- Intrarea in Parcul Inchis cu motorul pornit, realimentarea sau efectuarea reparatiilor intre ultimul PCO si Parcul Inchis (01.20.3)
- Fumatul in Parcul Inchis sau in zona de reparatii (01.20.5&01.21.2)
- Intarzierea mai mare de 15 minute la start (01.24.2)
- Realimentarea in afara de zonele special desemnate acestui scop, puse la dispozitie de catre organizatori, sau transportul carburantului in altceva decat o canistra (01.25.3)
- Ne-oprirea motorului motocicletei in timpul realimentarii
- Efectuarea de reparatii cu ajutorul sudarii in zona de realimentare (01.25.8)
- Folosirea puterii de deplasare straine motocicletei (01.26)
- Acceptarea de ajutor strain (01.27)
- Contacte neautorizate cu persoane de insotire (01.28)
- Insotirea cu un alt sportiv (01.29)
- Conducerea in afara rutei marcate; conducerea in sens invers, neobservarea marcajului (01.30)
- Nerespectarea legilor de circulatie (01.31)
- Modificarea cardului de timp/martorului sau folosirea cardului unui alt sportiv (01.36.3)
- Ratarea unui Punct de Control Orar (1.36.5)
- Intarzierea la un PCO cu mai mult de 30 de minute fata de timpul initial (01.38)
- Ratarea sau ne-oprirea la un Punct de Trecere (01.42)
- Antrenamentul pe traseul probelor speciale (01.43)
- Iesirea voluntara din proba speciala sau scurt-circuitarea traseului (01.43.3)
- Capacitatea cilindrica mai mare decat anuntata in formularul de inscriere (01.45)

01.47 ACCEPTAREA DECIZIILOR OFICIALE

Toti sportivii trebuie sa accepte toate rezultatele oficiale, masuratorile, distantele, deciziile, organizatorii fiind autorizati sa le publice in orice masura cred ei de cuviinta. Sportivul este de acord ca orice reclama publica in legatura cu aceasta competitie, sau este publicata in numele sau, va fi adevarata, precisa si nu va fi inselatoare. Sportivul este de acord sa nu publice orice reclama privind rezultatele competitiei pana cand acestea nu au fost publicate de catre organizator si nu au devenit oficiale, si ca in cazul in care rezultatele sunt schimbate in urma unui protest sau din orice alta cauza, acesta va publica doar rezultatele finale.

01.48 CERERI DE EXPLICATII

Orice cerere de explicatii privind rezultatele unei zile de competitie trebuie adresata in scris catre Juriu in cadrul timpului prevazut de Art. 01.49.1, 01.49.2 si 01.19.3.

01.49 PROTESTE

Protestele trebuiesc depuse in concordanta cu Codul UEM Disciplinar si de Arbitraj si cu Regulamentul Suplimentar si vor fiacompaniate de o taxa de 130.- EUR sau echivalentul in moneda de schimb nationala, taxa returnabila in cazul in care protestul este justificat.

Protestele trebuiesc inregistrate nu mai tarziu decat :

01.49.1

30 de minute de la intrarea in Parcul Inchis al ultimului sportiv al clasei, in cazul protestelor impotriva unui sportiv sau a unei motociclete.

01.49.2

Orice protest, pentru prima sau a doua zi, trebuie sa fie prezentat Juriului in maximum 30 de minute de cand rezultatele provizorii au fost prezentate Juriului.

01.49.3

O ora dupa primirea resunsului scris din partea Juriului in urma unei cereri efectuate in concordanta cu Art. 1.48.

Nici un protest nu poate fi inregistrat impotriva unei decizii de Juriu, dar in unele cazuri un apel poate fi inregistrat, asa cum prevede Codul UEM Disciplinar si de Arbitraj.

01.50

Clubul organizator va tine cont de toate amenzile si taxele de protest primite, si va trimite centralizarea si suma colectata catre FRM la sfarsitul competitiei.

01.51 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

Interpretarea acestui regulament si a Regulamentului Particular este responsabilitatea Juriului, care are putere de decizie asupra oricarei probleme neprevazuta in acest regulament.

01.52 REZULTATE

Rezultatele zilnice complete ale Campionatului National trebuie publicate cat mai repede posibil. Totusi, in caz de dificultati, timpii si punctele fiecărei zile trebuiesc publicate inainte de sedinta de Juriu de seara, iar sportivii trebuiesc informati asupra rezultatelor zilei anterioare inainte de a lua startul in urmatoarea zi.

Rezultatele trebuiesc trimise catre Secretariatul FRM si catre Presedintele Comisiei de Enduro, imediat dupa ultima intalnire.

Doctorul responsabil de competitie va completa si parafa formularul de concurs si eventualele rapoarte de accidente.

Modificari regulament pt.2009

1. La omologare, organizatorul trebuie sa prezinte autorizatiile obtinute de la forurile locale(Primarie,Jandarmerie,Politie si ISU-Insp.situatii de urgenta) si instiintarea adresata spitalului local.

Modificari regulament pt.2010

Incepand cu anul 2010, la ENDURO si ENDUROCROSS se vor da numere la alegere, in ordinea solicitarii, in asa fel incat la cele doua ramuri, la aceeasi clasa , sportivul sa poata beneficia de acelasi numar.

Pentru a nu exista situatia in care, un numar luat doar la ENDURO de catre un sportiv sa fie identic cu numarul altui sportiv care merge doar la ENDUROCROSS, numarul se atribuie o singura data pentru ambele ramuri.

De exemplu:

- numarul luat de catre un sportiv la ENDURO (clasa B=401) , nu va mai fi atribuit nimanui la ENDUROCROSS. Si viceversa.

In regulamentul de ENDUROCROSS apare urmatoarea modificare:

-sportivii clasati pe primele 10 locuri in anul precedent, de la clasele A,B si C nu mai sunt obligati sa-si puna numere cu terminatia aferenta locului obtinut.

Sportivii de la ENDURO,clasa A Veterani, pot merge cu numere cuprinse intre 501-599 si la ENDUROCROSS, clasa B

La ENDURO numerele se vor repartiza astfel:

Clasa A numere cuprinse intre 101- 399

Juniori numere cuprinse intre 150-199

Veterani numere cuprinse intre 501- 599

Clasa B numere cuprinse intre 401- 499

Clasa C numere cuprinse intre 901- 999

Clasa Fete numere cuprinse intre 601- 699

Clasa Quad numere cuprinse intre 701- 799

Clasa ATV numere cuprinse intre 801- 899

La ENDUROCROSS numerele se vor repartiza astfel:

Clasa A numere cuprinse intre 101- 199 / 201-299 / 301-399 / 501-599

Clasa B numere cuprinse intre 401- 499

Clasa C numere cuprinse intre 901- 999

Clasa Fete numere cuprinse intre 601- 699

Clasa Quad numere cuprinse intre 701- 799

Clasa ATV numere cuprinse intre 801- 899