



REGULAMENTUL **CAMPIONATULUI NATIONAL INDIVIDUAL AL ROMANIEI DE ENDUROCROSS**

13 MARTIE 2022 (dupa AG)

Consideratii generale

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum si alte personae implicate in orice fel in organizarea si desfasurarea C.N.E.C. sunt obligati sa cunoasca si sa respecte prevederile acestui regulament si a anexelor sale in forma aprobata de F.R.M.

Este responsabilitatea cluburilor/asociatiilor sa isi instruiasca proprii membri in vederea cunoasterii prevederilor acestui regulament si a anexelor sale.

Necunoasterea acestui regulament si a anexelor sale nu exonereaza pe nimeni de raspundere si de eventualele sanctiuni

Cap.1. DEFINITIE

Endurocross-ul, ca ramura a motociclismului sportiv off-road este cunoscut in lume si sub denumirile de **Cross Country** sau **Hare Scramble**. Cele trei denumiri presupun unele diferente tehnice dar intreg principiul de organizare ramane acelasi. Mai mult, chiar in cadrul aceleiasi denumiri exista unele diferente, de la tara la tara. Asimiland aceste denumiri alternative, orice competitie de acest fel organizata pe teritoriul Romaniei, sub auspiciile sau cu acordul Federatiei Romane de Motociclism (FRM) se va supune prevederilor din prezentul Regulament.

Cap.2. ORGANIZARE

a. Spiritul competitiiilor de endurocross presupune urmatoarele :

- Atragerea in competitie atat a competitorilor de enduro cat si a celor de motocross. In acest sens, Organizatorii vor concepe in asa fel traseul incat sa nu defavorizeze flagrant vreuna din cele doua categorii
- Competitiile de endurocross isi propun sa atraga un numar cat mai mare de competitori si de asemenea de spectatori pe marginea circuitelor. Pentru acest lucru, Organizatorii vor considera ca prioritara ideea de a desfasura competitiiile de endurocross in locuri cat mai usor accesibile si la distante cat mai reduse de localitati importante. Vor fi in mod expres avute in vedere posibilitatile de afluire ale spectatorilor, promovarea competitiei etc.

b. Numarul minim de etape necesar pentru acordarea titlurilor de campioni nationali este de trei. Pentru categoria B si C se acorda cupe.

c. Competitiile de Endurocross se desfasoara *pe teritoriul Romaniei pe durata unei singure zile, dupa principiul O CURSA - O ZI*. Inscrierile pot fi facute si anterior zilei competitiei, dar storii etapelor CNEC trebuie sa ofere posibilitatea oricarui concurent care se prezinta in timp util in ziua cursei si care indeplineste toate conditiile necesare, sa poata lua startul.

d. Ziua de desfasurare a competitiei este sambata sau duminica. Prima ora de start trebuie astfel aleasa de catre organizator incat sa permita efectuarea inscrierilor si a reviziilor tehnice. Ora de incheiere a competitiei trebuie astfel previzionata de catre Organizator incat lumina naturala sa fie suficienta pentru desfasurarea in siguranta a competitiei, chiar si in conditii de vizibilitate mai redusa (ex : in padure). Astfel, concurentii care poseda motociclete fara sistem de iluminare nu trebuie sa fie in nici un fel dezavantajati in raport cu ceilalti.

e. Fiecare organizator va prezenta spre avizare **comisiei TT** regulamentul particular al competitiei cu cel putin 14 zile inainte de data desfasurarii, si apoi il va aduce la cunostinta celor interesati cu minim 7 zile inainte de desfasurarea competitiei. In regulamentul particular vor fi mentionate toate conditiile specifice competitiei dar nu vor putea fi contrazise sau evitate in nici un fel prevederile prezentului regulament.

f. Obligatia fiecarui organizator de etapa CNIR sau cupa TOT TEREN de a-si premia pilotii pe un podium de premiere adecvat.

In cazul in care evenimentul nu s-a desfasurat in concordanta cu regulamentul FRM, se va impune organizatorului o amenda de min. 200% din taxa de inscriere.

Cap.3. CONCURENTI

a. Campionatul National de Endurocross al Romaniei (CNEC) este deschis tuturor sportivilor de motociclism care poseda o licenta valida emisa de catre FRM sau acceptata de catre acest for. Gratie unei clase speciale (clasa C), acest campionat permite de asemeni participarea concurentilor fara sau cu putina experienta sportiva.

b. In cazul concurentilor care nu poseda licenta anuala, este posibila obtinerea unei licente pe loc, chiar si in ziua competitiei, sub rezerva prezentarii certificatului medical emis de catre un medic de medicina sportiva. De asemeni, verificarea tehnica poate fi facuta si in ziua competitiei.

Cap.4. INSCRIERI

a. La inscriere, concurentii vor prezenta urmatoarele documente :**1. Licenta de concurs** **2. Certificat medical valabil** emis de un medic de medicina sportiva **3. asigurare** de accidente pentru competitii moto (daca organizatorul poate facilita obtinerea acestei asigurari in ziua competitiei, va preciza acest lucru in regulamentul particular) **4. Fisa de inscriere** (se obtine de la organizator la secretariatul competitiei) **5.Taxa de participare**-vezi Cap.13.pct.g-(va fi stabilita de catre organizatori si specificata in Regulamentul Particular) **6. Inscrierea se va face exclusiv on-line.**

b. Concurentii care pana in ziua competitiei inclusiv, nu au implinit 18 ani, nu vor putea fi inscrisi fara acordul de participare la competitie dat in fata notarului de catre ambii parinti. Nici o exceptie de la aceasta regula nu este permisa.

A – Profi	(minim 16 ani)
A - Veterani	(minim 45 ani)
B – Experti (cupa)	(minim 14 ani)
C -- Hobby (cupa)	(minim 12 ani)
D – Quad -Profi	(minim 12 ani)
- Hobby (cupa)	(minim 12 ani)
ATV -Profi	(minim 12 ani)

- Hobby (cupa) (minim 12 ani)
- **Quad/ATV – Veterani (cupa)** (minim 45 ani)
- **SSV (Cupa) pilot (minim 16 ani): copilot (minim 14 ani)**

c. Organizatorul poate refuza inscrierea in competitie sau poate elimina chiar in timpul competitiei orice concurent care nu respecta prezentul regulament sau regulamentul particular al competitiei, care are o atitudine agresiva sau nesportiva, care prin modul de manifestare conturba desfasurarea competitiei sau creaza o atmosfera neplacuta sau tensionata.

Cap.5. CATEGORII DE PARTICIPARE

Categoria A (Profi) Concurenti foarte experimentati, licentiati cel putin 2 ani in competitii de enduro, motocross, rally-raid sau alte discipline moto off-road.

Categoria B (Expertii) Concurenti experimentati, licentiati cel putin 1 an in competitii de enduro, motocross, rally-raid sau alte discipline moto *si primii 3 clasati in anul precedent cat.C(Hobby)*

Categoria C (Hobby) Concurenti lipsiti de experienta sau cu putina experienta in orice competitie off-road. *Odata cu inscrierea in aceasta categorie, concurentii confirma ca nu au nici un fel de experienta sportiva semnificativa pana la momentul desfasurarii competitiei.*

Date neconforme cu realitatea pot duce la excluderea fara avertisment a concurentului atat din competitia in curs cat si din intregul campionat.

Primii 3 clasati la incheierea campionatului trec automat la categoria superioara (B) incepand din anul urmator.

Cap.6. NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs sunt identice cu cele de la Camponatele de Enduro. (Reg.pag.8)

- Trei placi de concurs 285 x 235 mm cu cifre : inaltime 140 mm, latime 80 mm, intre cifre 15 mm, grosime cifre 25mm
- Numerele de concurs se atribuie de catre FRM. Numerele de concurs nu se pot schimba pe parcursul unui an competitional
- Categoria **A-profi** - Fond **GALBEN**, cifre negre
 - veterani** – Fond **ALBASTRU**, cifre negre. Min.40 ani impliniti. Merg dupa acelasi regulament si traseu cu al cat.B
- Categoria **B-experti** - Fond **ALB**, cifre negre
- Categoria **C-hobby,fete** - Fond **ROSU**, cifre negre
- Categoria **D-Quad,ATV** - Fond divers

- **Quad/ATV Veterani** – Fond **ALBASTRU**, cifre negre. Min.45 ani impliniti. Merg dupa acelasi regulament si traseu cu al cat.C

Numerele de concurs pe spatele concurentilor vor fi obligatorii.

Cap.7. SCHIMBAREA CLASEI DE PARTICIPARE

a. Nu este posibilă trecerea de la o categorie superioară la una inferioară decât în cazuri foarte bine justificate (ex : întrerupere îndelungată a activității sportive). Aceste solicitări vor fi făcute și argumentate în scris de către competitorul în cauză și vor fi supuse deciziei comisiei de tout-terrain din cadrul FRM a cărei hotărâre va rămâne definitivă și neatacabilă. Comisia poate decide chiar permisiunea temporară pentru un sportiv de participare într-o clasă inferioară.

b. Trecerea în timpul campionatului la o clasă superioară este posibilă dar presupune pierderea tuturor punctelor acumulate până în acel moment.

Cap.8. MOTOCICLETE

a. Un concurent are dreptul să folosească o singură motocicletă în timpul desfășurării unei competiții (etape), după principiul **UN CONCURRENT – O MOTOCICLETA**.

b. Sunt admise la start orice motociclete de enduro sau de motocross, în doi sau patru timpi, cu unul sau doi cilindri, înmatriculate sau neînmatriculate, cu sau fără sisteme de iluminare, care au fost acceptate la verificarea tehnică.

c. În competiții (etape) diferite, concurenții se pot înscrie cu motociclete diferite, după dorință.

d. Quad-urile și ATV-urile vor avea o cursă separată de a oricărei categorii moto și de asemenea premiere separată. Ei vor trebui să se conformeze aceluiași reguli (securitate, echipament, verificare tehnică etc.) ca și competitorii moto. În cazul prezentei ATV-urilor în competiție, traseul va trebui să fie astfel gândit încât să permită accesul acestora în orice parte a lui.

Cap.9. DISPOZITII TEHNICE

a. Organizatorii nu vor accepta la start motociclete cu defecțiuni tehnice sau orice alte modificări care ar putea pune în pericol securitatea concurenților sau a spectatorilor.

b. Alegerea anvelopelor este liberă. Orice setări ale motorului și motocicletei sunt permise. Orice carburanți sunt admisi. Orice reparație, înlocuire de componente sau intervenție asupra motocicletei este admisă sub rezerva respectării locațiilor precizate la articolul *Asistența tehnică și reparații*.

c. Nivelul de zgomot maxim admis va fi de 98 db.

d. La revizia tehnică, pentru a fi introduse în parcul închis, motocicletele trebuie să aibă:

1.- Cric

2.- Protecție peste pinionul de atac

3.- Eșapamentul original (poate fi și after market recunoscut)

4.- Surdina trebuie să fie orizontală pe minimum 30 cm cu un capăt de max.5 mm ce nu depășește tangenta verticală pe anvelopa spate

5.- Ghidonul (nesudat) între 600 – 850 mm cu protecție pe transversală sau pe bride, capete închise, opritoare ce asigură minimum 30 mm între rezervor și manete

6.- Manete cu bilă de minimum 16 mm diametru, pe suport sau ax independent (valabil și pentru frâna de spate)

7.- Accelerația să aibă ax independent și să revină singură

8.- Opritor sau contact (scurt circuit) funcțional

9.- Scărițe rabatabile, revin singure, raza minimă la extremități 8 mm.

10.- Aripa față să acopere 100°, aripa spate să acopere 120°

11.- Carenele integrale sunt interzise

12.- Anvelope comerciale – cuie, lanțuri atașate pneului, interzise

13.- Trei plăci numere de concurs 285 x 235 mm

cifre – înălțime 140 mm; lățime 80 mm; între cifre 15 mm; grosime cifre 25 mm

14.- Culoarea fondului:

- categoria **A – galben**;
- categoria **VETERANI - albastru**
- categoria **B – alb**;
- categoria **C – roșu**
- cifrele – culoare neagră

Cap.10. ECHIPAMENT DE PROTECTIE

a. Pe toata durata competitiei concurentii sunt obligati sa poarte casca de protectie, cizme adecvate, pantaloni lungi si tricouri sau haine cu maneca lunga specifice motociclismului off-road.

b. Echipamentul de protectie va fi purtat de catre competitori in orice deplasare cu motocicleta in sau in afara pistei de concurs, incepand cu momentul inscrierii si terminand cu momentul in care competitia este declarata inchisa.

Cap.11. ANTRENAMENTE

a. Inainte cu trei zile de inceperea competitiei nu este permisa prezenta pe circuitul de concurs a competitorilor. Exceptie fac deplasarea pe jos sau pe bicicleta.

b. Pe partea din circuit cu specific de motocross (vezi capitolul *Pista de concurs*), se vor organiza in ziua competitiei antrenamente libere pentru fiecare clasa. Durata antrenamentului unei clase nu va depasi 20 min. Orele de desfasurare ale antrenamentelor vor fi precizate explicit in Regulamentul Particular al fiecarei competitii.

c. La antrenamente pot participa numai acei sportivi inscrisi si cu motociclete care au fost acceptate la verificarea tehnica.

d. Neprezentarea la antrenamente nu impiedica in nici un fel prezenta la start a oricarui sportiv care indeplineste toate cerintele regulamentare.

Cap.12. PROCEDURI DE START

a. Tipul de start folosit va fi anuntat cu cel putin 15 minute inainte de start, la briefingul cu pilotii tinut de catre Directorul de Concurs.

b. In competitii organizate in cadrul CNEC sunt admise doua proceduri de start:

- **Start tip LE MANS** ; acest tip de start presupune ca pilotii se afla la o distanta de 2 – 20 m de motociclete. Motocicletele sunt aliniate la locul de start cu motoarele oprite si sustinute vertical prin mijloace proprii. Nu este permisa sustinerea motocicletei de catre o alta persoana. La semnalul de start dat de catre Directorul de Concurs cu steagul verde, concurentii alearga spre motociclete, le pornesc si demareaza in competitie.
- **Start in valuri** ; acest tip de start presupune prezenta a maxim 25 de piloti pe o linie de start. Pilotul sta in saua motocicletei care are motoarul oprit. La semnalul Directorului de Concurs, pilotii pornesc motoarele si demareaza in competitie. Dupa 30 de secunde primesc startul concurentii din linia a doua care se afla la minimum 5 metri in spatele primei linii samd. Intervalul de timp dintre linii va fi contorizat fie prin programul electronic de cronometrare fie la sfarsitul competitiei, astfel incat toti concurentii sa aiba sanse egale.

c. Daca dupa 15 sec. un pilot nu reuseste sa demareze, el poate fi ajutat (impins) de catre o alta persoana, astfel incat (in cazul startului in valuri) sa nu deranjeze startul liniilor urmatoare.

Daca nici in acest fel pilotul nu reuseste sa demareze, el va retrage motocicleta cat mai spre marginea pistei de concurs pana cand va reusi demarajul.

d. La prima etapa anuala a CNEC, ordinea asezarii in grila de start va fi stabilita prin tragere la sorti. La urmatoarele etape, ordinea in grila va fi data de clasamentul general la zi. In cazul startului tip LE MANS, primul clasat va avea cea mai apropiata pozitie in directia de mers ; in cazul startului in valuri, primul clasat va ocupa pe prima linie pozitia cea mai apropiata de interiorul primului viraj.

e. Pilotii care iau startul dupa inceperea campionatului, in orice moment al lui, vor fi asezati la sfarsitul grilei de start, in ordinea inscrierii. La urmatoarea cursa la care iau startul acesti piloti, ordinea de start va fi stabilita de clasamentul etapei precedente.

f. Concurentii se vor prezenta cu motocicletele in vederea distribuirii pe grila de start cu cel putin 15 min. inainte de start. In cazul in care un concurent intarzie sau lipseste in momentul apelarii sale de catre oficialul responsabil de organizarea startului, locul sau va fi ocupat de catre urmatorul concurent iar el poate fi asezat la sfarsitul grilei de start.

g. Dupa formarea grilei, concurentii pot beneficia de o perioada de incalzire a motoarelor de maximum 3 min. Dupa oprirea motoarelor, startul se va da in urmatoarele maximum 5 minute.

h. Ca regula, fiecare din categoriile A,B si C au curse separate. In anumite conditii (ex. numar de competitori redus la o clasa) Directorul de Concurs poate hotara cuplarea a doua clase care la finele competitiei vor fi clasificate separat. In cazul unui start comun la doua clase, prima in ordinea de start va fi clasa superioara (A fata de B, B fata de C) iar startul, chiar daca va fi de tip LE MANS va fi dat cu un decalaj de 1 min. intre clase.

i. In timpul primului tur, imediat dupa start, Directorul de Concurs poate hotara intreruperea cursei si luarea unui nou start in cazul in care la start sau pe traseu s-au produs evenimente deosebite (carambolaj implicand un numar mare de concurenti, blocarea masiva a traseului etc.)

Cap.13. DESFASURAREA COMPETITIEI

a. Durata unei competitii de enduro cross poate fi de minim 1 ora si maxim 3 ore, la alegerea Organizatorului. Durata fiecărei competitii va fi anuntata obligatoriu in Regulamentul Particular.

b. Toti concurentii iau startul in acelasi timp (vezi Cap.12) si efectueaza un numar maxim de tururi in timpul stabilit.

c. Traseul de endurocross are cel putin o locatie in care se desfasoara cronometrarea oficiala si mai multe puncte pe traseu in care se face verificarea trecerilor si respectarea regulamentului. Cronometrarea poate fi facuta si in sistem electronic cu cod de bare. In acest caz, codul de bare va avea marcat dedesubt numarul de concurs si va fi aplicat pe casca concurentului, in partea din stanga jos.

d. In cazul in care un concurent paraseste traseul marcat, indiferent de motiv, trebuie sa se intoarca inapoi in traseu prin locul prin care a iesit. Daca acest lucru nu este posibil, reintrarea in traseu se va face printr-un loc anterior celui de iesire astfel incat sa fie evident ca aceasta manevra nu ofera nici un avantaj concurentului in cauza.

- e. Un concurent care paraseste competitia, din orice motiv, nu mai are dreptul sa reintre in traseu pentru continuarea concursului.
- f. Contorizarea fiecarui tur complet (inclusiv a ultimului tur) se face in zona de cronometrare – sosire. Pentru a fi clasat, un concurent trebuie sa parcurga minimum un tur complet. Ulterior, nu este imperios necesar ca el sa treaca prin zona de sosire pentru a fi clasat.
- g. Taxa de participare va fi stabilita de catre Organizator si va fi anuntata in Regulamentul Particular al competitiei. **Taxa de participare va fi cuprinsa intre 50 si 80 euro.**

Cap.14 TRASEUL DE CONCURS

- a. Lungimea totala a traseului nu va fi mai mica de 6 km si nu va fi mai mare de 35 km, la alegerea Organizatorului. Latimea minima a pistei in cel putin 90% din lungimea sa nu va fi mai mica de 2 m. In traseele specifice de campie sau litoral, traseul va avea o latime de minim 3m pe cel putin 90% din lungimea sa. Dimensiunea minima a locului de start nu va fi mai mica de 20m.
- b. Pista de concurs va fi cat mai variata si va fi compusa din doua sau trei portiuni
- o portiune tip teren de motocross, cu lungimea cuprinsa intre 1 si 2 km.
 - o portiune tip teren de hard enduro, in limita a 50% evenimente de acest gen/campionat
 - restul traseului tip enduro.
- c. Ca principiu obligatoriu, nici una din cele doua portiuni nu trebuie sa aiba un grad de dificultate la fel de ridicat ca si cel din competitii de motocross respectiv enduro. Dificultatea traseului va fi medie cu maxim doua puncte de dificultate mai ridicata, specifice fiecarei clase.
- d. Portiunea de traseu tip teren de motocross, in lipsa unei piste propriu-zise, se poate desfasura intr-o zona cu particularitati naturale favorabile si va presupune o minima amenajare a terenului (ex : decopertarea ierbii, ajustarea unghiului rampelor pentru sarituri, suprainaltarea virajelor etc), astfel incat sa rezulte fluenta in pilotarea motocicletei si spectaculozitate. Aceasta portiune va fi delimitata pe toata lungimea cu banda de marcaj.
- e. Portiunea de traseu de tip enduro trebuie sa permita in majoritatea ei depasirile, poate folosi drumuri forestiere, poteci de picior, carari de padure, traversari printre arbori, cursuri de ape de mica adancime si orice alt tip de teren care poate fi negociat de catre motocicletele off-road.
- f. In zonele de campie sau litoral, unde conformatia terenului nu permite o diversitate ridicata, traseul de endurocross va fi astfel conceput incat sa presupuna sicanari artificiale si sa puna in valoare tehnica de pilotaj.
- g. In cazuri speciale pot fi concepute trasee de endurocross in spatii reduse (ex :stadioane) unde obstacolele vor fi 100% artificiale. Acest tip de traseu care iese din standardul prevazut de prezentul regulament va face obiectul unor reglementari separate.
- h. Traseul de endurocross va fi astfel conceput incat media orara de deplasare sa nu depaseasca 50 km/h.
- i. In cazul in care iau startul doua clase cumulate in acelasi timp, traseul trebuie sa poata fi parcurs in intregime de catre clasa inferioara. Sunt admise maximum trei bucle de diferentiere intre clase cu specificatia ca locurile din traseu unde clasele se reintalnesc trebuie sa prezinte un risc minim de accidentare (acrosare).

j. Traseul fiecărei competiții va fi verificat de către o persoană delegată de FRM înainte de începerea competiției. La observațiile acestuia, președintele comisiei poate cere Organizatorului modificări ale traseului care au titlu obligatoriu.

k. Este strict interzisă intersectarea traseelor.

Cap.15. MARCAREA TRASEULUI

a. Marcarea traseului are ca principiu de bază VIZIBILITATEA. Posibilitatea de ratacire a concurenților din orice considerente legate de marcaj trebuie să fie minimă.

Înainte de fiecare start, la fiecare clasă, o persoană delegată de către Directorul de Concurs va inspecta traseul și integritatea marcajului pe întreaga sa lungime. Orice posibilă problemă de marcaj va fi remediată pe loc. Startul fiecărei clase se va da imediat după remedierea problemelor de marcaj și întoarcerea persoanei delegate cu verificarea traseului.

b. Modalitățile de marcarea a traseului sunt : panglica de marcaj (nu se acceptă panglica din panza sau nylon rezistent), bannere, săgeți, semne speciale (ex : depășirea interzisă, NO SPIN, loc de reducere a vitezei, punct de control, STOP, despartire de drumuri, drum închis etc.). Toate acestea trebuie să respecte principiul vizibilității maxime. Forma și dimensiunile semnelor fac obiectul unei anexe distincte care face parte integrantă din prezentul regulament.

c. Concurenții trebuie să respecte traseul marcat astfel :

- în cazul marcarii cu săgeți sau panglici, concurenții să se afle la o distanță de maxim 4m de acestea
- în cazul delimitării stînga-dreapta cu săgeți sau panglici, concurenții trebuie să se afle între cele două marcaje
- în cazul marcarii cu panglica continuă este interzisă trecerea peste sau pe sub aceasta
- în cazul marcarii virajelor cu tarusi, aceștia vor fi amplasați întotdeauna în interiorul virajului, ca atare nu este permisă o rază de viraj mai mică decît cea delimitată de tarusi
- în cazul formării unui blocaj datorită împotmolirii, caderii altor concurenți sau oricăror altor cauze, este permisă ieșirea în lateral din traseu **doar** în zona respectivă. În turul următor, dacă problema care a determinat blocarea traseului a încetat, concurentul va respecta traseul marcat și regulile de mai sus
- În cazul indicatorului DEPAȘIREA INTERZISĂ, să nu depășească
- În cazul indicatorului NO SPIN, să nu improaste cu pamant, noroi sau pietre prin învîrtirea rotii din spate
- În zona indicatorului STOP să oprească
- În porțiunea de enduro, în zonele semnalizate în care se află arbitrii și comisarii de traseu să reducă viteza și să nu depășească

Cap.16. ARBITRAJ SI SEMNALIZARI

Oficiali

Oficialii delegați pentru întreg campionatul sunt:

Directorul de Concurs

Este delegat de catre Colegiul de Oficiali ai FRM.

Este responsabil de respectarea prezentului regulament pe parcursul intregii competitii si de buna desfasurare a antrenamentelor si curselor. Coordoneaza diferitele compartimente ale competitiei.

Are urmatoarele competente:

- a) Controleaza antrenamentele si cursa, respectarea orarului si daca este necesar, propune Juriului de Concurs modificarea orarului in concordanta cu Regulamentul Sportiv.
- b) Opreste antrenamentul sau cursa in conformitate cu Regulamentul Sportiv daca apreciaza ca este nesigura continuarea lor si se asigura ca procedura de restart este corect aplicata.
- c) Controleaza procedura de start.
- d) Autorizeaza intrarea pe circuit a ambulantelor si a vehiculelor de interventie rapida.
- e) Aplica sanctiuni sportivilor pentru incalcarea prevederilor regulamentare in timpul concursului.
- f) Aplica sanctiuni organizatorilor, membrilor echipelor, etc. pentru incalcari grave ale regulamentelor in timpul concursului.
- g) Aproba si semneaza cu titlu provizoriu rezultatele antrenamentelor, calificarilor si curselor.
- h) Aduce la cunostinta Juriului de Concurs cazurile de incalcare a regulamentelor in vigoare.

Secretarul de Concurs

Este delegat de F.R.M.
Asigura secretariatul concursului.

Oficialii delegati pentru fiecare etapa sunt:

Directorul de Traseu

Este propus de organizator si aprobat de B.F.

Are urmatoarele responsabilitati:

- a) Se asigura ca circuitul corespunde permanent conditiilor regulamentare de desfasurare a competitiei.
- b) Se asigura ca toti oficialii si serviciile sunt la locurile lor. In acest scop, cu 20 de minute inaintea inceperii fiecarui antrenament sau a fiecărei curse, va efectua un tur de verificare a circuitului.
- c) Ia deciziile necesare pentru buna desfasurare a competitiei.
- d) Vegheaza la respectarea regulamentelor in vigoare.
- e) Sesizeaza Juriul de Concurs asupra eventualelor incalcari ale regulamentelor.

Delegatul Federal

Este delegat de comisia T.T.

Este de drept si presedintele Juriului de Concurs.

Are urmatoarele responsabilitati:

- a) Vegheaza la respectarea stricta a regulamentelor in vigoare.
- b) Supune Juriului de Concurs apelurile spre judecare.
- c) Informeaza in scris Secretariatul F.R.M. asupra desfasurarii etapei respective.

Starterul

Este numit de Colegiul Central de Arbitri.

Raspunde de procedurile de start.

Cronometrul Sef

Este numit de Colegiul Central de Arbitri.

Raspunde de realizarea cronometrajului, a trecerilor, a grilei de start si a clasamentelor finale.

Alti Oficiali

Comisarii de traseu, comisarul de R.T. si parc, cronometrorii, etc. sunt numiti, dupa caz, de F.R.M., Colegiul Central de Arbitri sau de organizator. Numarul lor va fi stabilit de C.T.T.. si va fi comunicat organizatorului dupa primirea dosarului cu documentele de organizare.

Toti oficialii trebuie sa posede o licenta F.R.M., U.E.M. sau F.I.M. corespunzatoare functiei

a. Ca regula generala, toti oficialii, arbitrii si comisarii de traseu vor purta insemne specifice pentru a putea fi usor recunoscuti

b. Pe traseul de enduro pot fi amplasati si comisari de traseu fara insemne specifice care sa supravegheze respectarea regulamentului de catre concurenti

c. In functie de traseu se pot instala puncte de control intermediar, cu sau fara oprirea concurentilor in aceste puncte. In cazul controalelor cu oprire, inaintea intrarii in punctul de control se instituie o zona marcata in care depasirea este interzisa, si o zona de "NO SPIN" la iesire. Acelasi lucru este valabil si in zona de start – sosire unde are loc cronometrarea.

d. Intreaga activitate de cronometraj si arbitraj se afla in subordinea Directorului de Concurs.

e. Semnificatia culorilor steagurilor folosite in competitii este urmatoarea :

Galben: Pericol pe traseu, reducerea vitezei, **depasirea interzisa**, conducere la vedere

Rosu: Cursa intrerupta

Albastru: **lasa-te depasit**

Negru (insotit de numarul de concurs avut in vedere): iesire din traseu pentru comunicari importante, penalizare de timp sau descalificare

Alb : **vehicul pe traseu**

Galben cu diagonale negre : intrarea in ultimul tur.

Patrate alb-negre : Sfarsitul competitiei

f. Intrarea in a doua jumatate a cursei se semnalizeaza cu un panou care are inscrisul « ½ »

g. In cazuri speciale (ex : accidentari grave, vreme extrem de nefavorabila etc) Directorul de Concurs poate hotara intreruperea temporara sau definitiva a competitiei. In astfel de situatii, atunci cand a expirat cel putin 50% din timpul alocat competitiei, Directorul de Concurs va semnaliza incetarea competitiei iar clasamentul din acel moment va ramane cel definitiv. Daca nu a expirat cel putin 50% din timp, cursa va fi reluata de indata ce acest lucru este posibil iar grila de start va fi compusa in ordinea din ultimul tur complet. Daca reluarea competitiei in aceste conditii este imposibila, etapa se anuleaza.

Cap.17. MASURI DE SIGURANTA

a. Siguranta este un element principal in cadrul unei curse de endurocross. Toti participantii la competitie sunt obligati sa ia toate acele masuri de siguranta care sa previna accidentarea proprie, a celorlalti participanti, a spectatorilor sau animalelor.

b. La apropierea de un concurent mai lent, concurentul mai rapid trebuie sa-si faca cunoscuta prezenta inaintea depasirii acestuia. Nu este obligatia concurentului mai lent sa observe si sa intreprinda actiuni speciale care sa permita trecerea concurentului care se apropie.

c. In cazul in care un competitor observa un concurent accidentat, el trebuie sa se asigure ca integritatea acestuia nu este in pericol iar mai apoi sa anunte de indata cel mai apropiat oficial si de asemenea oficialul din zona de start – sosire.

d. In cazul unei defectiuni tehnice sau opririi neasteptate al motorului, motocicleta va fi scoasa imediat in afara traseului pentru a evita coliziunea cu alti concurenti.

e. Parcurgerea traseului, pe orice lungime, in sens opus celui normal este cu strictete interzisa !

f. In cazul ratarii unui viraj sau ratacirii ,inaintea efectuarii manevrei de reintrare in traseu este obligatorie asigurarea astfel incat sa fie exclus pericolul unui acrosaj cu un alt concurent.

g. Concurentul va trebui sa piloteze motocicleta de-o maniera care sa nu puna in pericol siguranta celorlalti concurenti, a oficialilor sau spectatorilor.

h. In acele locuri in care clasele sunt separate, in zona in care traseele se reintalnesc, concurentul din clasa inferioara va acorda prioritate de trecere concurentilor din clasa superioara.

Cap.18.CODUL MEDICAL

a.Generalitati

F.R.M. adopta si recunoaste integral si neconditionat Codul Antidoping al F.I.M.

Sportivii trebuie sa posede un carnet de sanatate in care vor fi consemnate:

- nume, prenume, varsta, adresa, telefon, persoana de contact in caz de accident.
- grupa sanguina si Rh.
- viza medicala anuala data de Dispensarul Teritorial pentru Sportivi.

- clasa de participare.
- afectiuni ce necesita conditii speciale de tratament (alergii, astm, alte afectiuni de care trebuie tinut seama in cazul unui accident, etc.).
- diagnosticul si recomandarile medicale (apt/inapt de concurs si perioada) date de medicul care l-a consultat pe sportiv dupa producerea unui accident.

Organizatorul trebuie sa se asigure ca, in caz de accidente, sportivii au acces rapid si neconditionat la un spital cu servicii permanente de chirurgie, ortopedie, medicala, neurologie, radiologie si A.T.I.

b. Controale medicale speciale

La cererea Directorului de Concurs sau a Medicului de Concurs, orice sportiv este obligat sa efectueze la fata locului un control medical sau al alcoolemiei.

In urma rezultatelor unui asemenea control, Directorul de Concurs poate interzice unui sportiv participarea la antrenamente sau cursa.

Sustragerea sau refuzul unui sportiv de a efectua un control medical special sau al alcoolemiei atrage dupa sine descalificarea.

Dupa fiecare antrenament sau cursa, Medicul de Concurs va pune la dispozitia Directorului de Concurs o lista cu eventualii sportivi ce nu mai pot participa la antrenamente sau curse din motive medicale.

c. Personalul medical

Medicul de Concurs trebuie sa fie un medic cu drept de libera practica pe teritoriul Romaniei, specializat in tratamentul de urgenta al accidentelor rutiere, precum si in resuscitarea cardiorespiratorie. De asemeni pe traseu pot fi si paramedici cu aceleasi conditii, asemanatoare cu ale doctorului cursei.

Este obligatorie prezenta a inca doi asistenti medicali cu calificare asemanatoare celei a Medicului de Concurs.

Personalul medical va purta echipament adecvat. (pentru a putea fi identificat cu usurinta)
Doctorul responsabil de competitie va completa si parafa formularul de concurs si eventualele rapoarte de accidente.

d. Echipamente medicale

Este obligatorie prezenta la circuit a minimum doua ambulante, dintre care una dotata cu aparatura pentru resuscitare cardiorespiratorie si cu personalul necesar.

Daca, din diverse motive, toate ambulantele parasesc circuitul, antrenamentul sau cursa vor fi intrerupte si vor putea fi reluate numai dupa revenirea ambulantei cu echipamentul de resuscitare cardiorespiratorie.

Cap.19. VERIFICARE TEHNICA

- a. La verificarea tehnica concurentii se vor prezenta cu motocicleta si cu casca de protectie.
- b. Motocicletele care nu au fost supuse verificarii tehnice sau nu au fost acceptate pâna in momentul formarii grilei de start nu vor putea lua startul in competitie. Organizatorul va anunta in Regulamentul Particular ora limita de efectuare a verificarii tehnice.
- c. O motocicleta poate fi prezentata de maximum 3 ori la verificarea tehnica inainte de inceperea unei competitii. Concurantul a carui motocicleta nu a fost admisa la verificarea tehnica este indreptatit sa solicite restituirea a jumatate din taxa de participare.

Cap.20. STANDURI DE REALIMENTARE

- a. Organizatorul va destina o zona speciala suficienta in vederea realimentarii. Realimentarea cu carburanti este permisa numai in aceasta zona. Realimentarea poate fi facuta de catre concurent sau de catre un ajutor, numai din recipienti special destinati pastrarii carburantilor.
- b. Realimentarea se va face numai cu motorul oprit.
- c. In zona de realimentare fumatul este cu strictete interzis
- d. Zona de realimentare va fi prevazuta cu cel putin doua stingatoare de incendii fiecare avand o capacitate de minim 5 litri, aflate in termen de valabilitate si va fi deservita de catre o persoana special numita de catre Organizator.
- e. Fiecare concurent are dreptul la atatea realimentari cate crede de cuviinta

Cap.21. ASISTENTA TEHNICA SI REPARATII

- a. Organizatorul va destina o zona speciala suficienta in vederea asistentei tehnice si reparatiilor.
- b. Motocicleta poate fi reparata sau intretinuta de catre pilot si de catre un mecanic. Prezenta altor persoane in zona de asistenta este interzisa.
- c. Tractarea motocicletei in timpul competitiei nu este acceptata. In caz contrar, turul in care motocicleta a fost tractata pana in zona de start (in scopul remedierii defectiunilor) nu va fi luat in considerare.

Cap.22. SFARSITUL CURSEI

- a. Intrarea in ultimul tur va fi semnalizata de catre Directorul de concurs cu un steag galben cu diagonale negre sau cu un panou cu inscrizul « 1 TUR ».
- b. Sosirea se da prin fluturarea unui steag in patratele alb-negru si se arata prima data cistigatorului in clasamentul general al clasei respective. Concomitent se inchide traseul pentru clasa (clasele) care a incheiat cursa, concurentii fiind indreptati spre zona de parcare.
- c. Concurentii trebuie sa fie propulsati de motorul propriei motociclete sau cu ajutorul energiei proprii pe intregul parcurs al competitiei.
- d. Cronometrajul este oprit dupa scurgerea a 30 min. de la sosirea primului concurent
- e. Linia de sosire va fi stabilita inainte de inceperea competitiei si nu va putea fi mutata in timpul competitiei

f. Stabilirea clasamentului final se face in functie de totalul numarului de tururi parcurse, de timpul total parcurs si de ordinea trecerii liniei de sosire.

Cap.23. CODUL DE DISCIPLINA SI ARBITRAJ

a.Principii

Participantii, oficialii si organizatorii sunt obligati sa respecte prevederile Regulamentului C.N.E.C.

Violarea dovedita a acestor prevederi va atrage sanctiunile prevazute in acest capitol, sau in alte capitole ale acestui regulament.

b.Sanctiuni

Sanctiunile sunt:

- avertismentul
- amenda
- penalizarea de timp
- descalificarea
- retragerea punctelor de Campionat
- suspendarea
- excluderea

c.Definirea sanctiunilor

- avertismentul: poate fi facut in particular sau in public.
- amenda: intre 10€ si 50€ platibili in lei la cursul B.N.R.
- descalificarea: poate fi dintr-o etapa, dintr-un antrenament (steag negru, steag negru cu disc portocaliu), din cursa (steag negru, steag negru cu disc portocaliu), sau de la rezultatele cursei.
- retragerea punctelor: pierderea punctelor obtinute in etapele deja disputate.
de Campionat
- suspendarea: pierderea dreptului de participare la una sau mai multe etape ale C.N.E.C.
- excluderea: pierderea definitiva si completa a dreptului de participare in orice activitate de sub egida F.R.M.

d.Cumulul de sanctiuni

Se pot dicta mai multe sanctiuni simultane impotriva celor vinovati.

e.Organele de disciplina si de apel

Acestea sunt:

- Directorul de Concurs
- Juriul de Concurs
- Comisia de Disciplina
-

f.Directorul de Concurs

Este numit de catre Colegiul de Oficiali ai FRM.

g.Autoritate si competenta

Directorul de Concurs poate sanctiona automat:

- sportivi, participanti, oficiali si organizatori pentru incalcari ale regulamentului petrecute in timpul unei etape.
- orice actiune voluntara sau involuntara a unei persoane sau grup de persoane savarsita impotriva prezentului regulament sau a indicatiilor unui oficial in timpul unei etape.
- orice act de coruptie, fraudă, sau care prejudiciaza interesele competitiei sau sportului, savarsit de o persoana sau de un grup de persoane in timpul unei etape.

h.Sanctiuni ce pot fi dictate de Directorul de Concurs

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

Directorul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplina aplicarea unei sanctiuni mai severe.

Nerespectarea hotararilor Directorului de Concurs atrage dupa sine descalificarea.

i.Juriul de Concurs

Juriul este format din 3 persoane:

Presedintele, Directorul de circuit (numit de catre organizator) si alt membru va fi numit de catre Presedinte, dintre delegatii cluburilor prezente, posesor a unei licente de OFICIAL FRM.

j.Competenta

Juriul de Concurs judeca toate protestele formulate impotriva hotararilor luate de Directorul de Concurs sau a altor incalcari ale regulamentelor in vigoare.

k.Sanctiuni ce pot fi dictate de Juriul de Concurs in urma unui protest

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare

Juriul de Concurs poate cere Comisiei de Disciplina aplicarea unei sanctiuni mai severe.

l.Comisia de Disciplina

Este formata conform prevederilor Statutului F.R.M.

m.Competenta

Comisia de Disciplina judeca toate contestatiile formulate impotriva hotararilor luate de Juriul de Concurs.

Comisia de Disciplina decide asupra cererilor formulate de Directorul de Concurs sau de Juriul de Concurs.

n.Sanctiuni ce pot fi dictate de Comisia de Disciplina

- avertisment
- amenda
- penalizare de timp
- descalificare
- retragerea punctelor de Campionat
- suspendare
- excludere

Sanctiunile din CNEC sunt stabilite in anexa la regulament

Cap.24. CONTESTATII

Eventualele contestatii se vor depune in scris termen de 30 min. de la afisarea rezultatelor, la secretariatul de concurs, insotite de contravaloarea a 130 euro la curs BNR. Suma va fi returnata daca protestul este justificat.

Cap.25. CLASAMENT

- a. Pozitia in clasament va fi stabilita in functie de numarul de tururi parcurs. Concurentii care au parcurs acelasi numar de tururi vor fi departajati in functie de timpul total parcurs. Timpul parcurs va fi calculat in raport cu timpul de start al fiecarui concurent.

b. Clasamentul fiecărei etape va fi făcut luând în calcul următorul punctaj :

Locul 1 : 30 puncte ; Locul 2 : 25 puncte ; Locul 3 : 22 puncte ; Locul 4 : 20 puncte ; Locul 5 : 19 puncte ; Locul 6 : 18 puncte ; Locul 7 : 17 puncte ; Locul 8 : 16 puncte ; Locul 9 : 15 puncte ; Locul 10 : 14 puncte ; Locul 11 : 13 puncte ; Locul 12 : 12 puncte ; Locul 13 : 11 puncte ; Locul 14 : 10 puncte ; Locul 15 : 9 puncte ; Locul 16 : 8 puncte ; Locul 17 : 7 puncte ; Locul 18 : 6 puncte ; Locul 19 : 5 puncte ; Locul 20 : 4 puncte ; Locul 21 : 3 puncte ; Locul 22 : 2 puncte ; Locul 23 : 1 punct ;

c. Clasamentul general al fiecărei categorii se va face prin cumularea punctelor tuturor etapelor disputate

d. La dorința expresă a Organizatorului și atunci când numărul de concurenți o permite, pot fi alcatuite și clasamente suplimentare (ex: juniori, fete etc.) sau pot fi acordate premii speciale (ex: pentru gesturi de sportivitate deosebite etc.). Toate aceste clasamente suplimentare sau premii nu vor fi luate în nici un fel în calcul în clasamentele oficiale care contează în CNEC.

e. În cazul reluării unei alergări, clasamentul se va face prin cumularea punctelor naturale (sistem de la 1 la "n") ale celor două alergări. În caz de egalitate primează cel mai bun loc obținut, iar dacă egalitatea persistă departajarea se va face în funcție de rezultatul celei de-a doua alergări. Participanții prezenți la o singură alergare, vor primi punctele ultimului clasat plus unu din alergarea neefectuată.

f. În caz de egalitate de puncte la sfârșitul anului competițional, se vor lua în calcul cele mai bune locuri obținute, iar dacă egalitatea persistă, va conta locul cel mai bun de la ultima etapă.

Cap.26. RESPONSABILITATEA PARTICIPANȚILOR

Endurocross-ul este un sport periculos. Fiecare concurent participă la competiție pe propriul risc. Responsabilitatea civilă și penală pentru orice daună cauzată propriei persoane, altor concurenți sau oricărui bunuri se află exclusiv în sarcina lor. În măsura în care motocicletă cu care concurează nu este proprietatea concurentului, proprietarul de drept se va îndrepta numai asupra acestuia pentru recuperarea oricărui daune.

Cap.27 REGULAMENT PARTICULAR (RP)

Regulamentul particular va conține detalii referitoare la locație, viteze medii, condiții de securitate, taxe de înscriere, programul concursului, condiții de înscriere cât și alte informații importante.

RP trebuie să conțină următorul tabel:

Conducerea cursei	
Directorul de concurs	
Sef revizie tehnica si parc	
Secretar	
Cronometror sef	
Calculator	

Oficialii din conducerea cursei trebuie să fie detinători de licențe emise de FRM

RP trebuie trimis la **comisia TT** cu cel puțin **14 zile** înainte de eveniment. Dacă RP nu este primit de FRM în timp clubul va fi penalizat cu amenda de 130 euro. După aprobare **comisia TT** returnează RP în maxim **5 zile** clubului **organizator**. Dacă totul este în regulă RP este trimis cluburilor cu **minim 7 zile** înainte de eveniment.

Organizatorul este obligat să obțină toate autorizațiile necesare de la forurile de conducere din zona de desfășurare a concursului.

Organizatorul trebuie să încheie o asigurare pentru terți.

Spitalul local și conducerea poliției trebuie să fie informate despre desfășurarea concursului.

Recuperarea vehiculelor ramase pe traseu va incepe numai după terminarea completa a programului prin festivitatea de premiere, fara o obligativitate expresa din partea organizatorului de recuperare a vehiculului.

Cap.28 JURIUL

Comisia de TT a FRM numește președintele de juriu. Al doilea membru al juriului este propus de colegiul de oficiali. Al treilea membru va fi numit de către organizator, dintre delegații cluburilor prezente. **Toti membrii juriului trebuie să posede licența de oficial.**

Prima ședință de juriu va avea loc vineri la orele 21:00 după terminarea recunoașterii traseului. Recunoașterea traseului va fi făcută de o echipă delegată de comisia de TT, costurile aferente deplasării acestei echipe vor fi suportate de către organizator.

Dacă juriul decide că un eveniment nu s-a ținut conform cu regulile FRM din vina exclusivă a organizatorului, va aplica acestuia o penalizare de 200% din taxa de înscriere, iar etapa va fi anulată.

Juriul este în măsură să ia orice decizie în legătură cu eventuale probleme nementionate în acest regulament.

1. .

Atribuțiile Juriului de Concurs sunt următoarele:

- a) Veghează la respectarea regulamentelor în vigoare de către toți factorii implicați în desfășurarea concursului.
- b) Judecă contestațiile formulate împotriva deciziilor Directorului de Concurs sau a altor încălcări ale regulamentului.

Juriul de Concurs se va întruni de câte ori este necesar, dar obligatoriu înainte de începerea primului antrenament. La ședințele obligatorii vor lua parte și delegații cluburilor (1 delegat pentru fiecare club), cronometrul șef, comisarul de R.T. și parc, dar fără drept de vot.

Hotărârile se iau cu majoritatea simplă a voturilor.

Cap.29 DISPOZITII FINALE

- a) Prezentul regulament intră în vigoare la 1.03.2006.
- b) Prevederile prezentului regulament pot fi modificate numai de Adunarea Generală.

ANEXA I : PENALIZARI

- **PENALIZARI PECUNIARE**

- prezenta fara echipamentul de protectie in timpul deplasarii cu motocicleta = 10 euro

- **DESCALIFICARE**

- prezenta pe circuitul de concurs altfel decat pe jos sau pe bicicleta inainte de inceperea competitiei

- neoprirea in zona "STOP"

- nereducerea vitezei sau depasirea in portiunea de enduro in zonele semnalizate in care se afla arbitrii si comisarii de trasee

- parcurgerea traseului in sensul opus celui normal

- realimentarea cu motorul pornit

- realimentarea cu carburant in alte zone decat cele special amenajate

- iesirea voluntara sau involuntara din traseul de motocros si neintrarea prin acelasi loc

- primirea de ajutor neautorizat

- fumatul in zona interzisa

- transportarea combustibilului in afara rezervoarelor

- utilizarea unei forțe externe pentru deplasarea motocicletei (alta decât puterea motorului,

- forța fizică a pilotului, gravitație, cauze naturale)

- acompanierea unui pilot

- comunicații radio de orice fel și în orice sens

- acompanierea unui pilot de un pilot retras din cursă

- neoprirea la control de trecere

- părăsirea traseului sau scurtarea lui

- **RETRAGERE PUNCTE**

- depasirea in zona indicatorului "DEPASIRE INTERZISA" = 5 puncte

- nerespectarea indicatorului "NO SPIN" = 3 puncte

SARCINI PENTRU ORGANIZATORII DE CNIR ENDURO CROSS

1. Sa amenajeze minim 2 toalete
2. Sa delimiteze un spatiu adecvat de arbitraj si secretariat
3. Sa asigure alimentarea cu curent electric
4. Sa asigure apa curenta
5. In punctele de arbitraj sa existe semnal gsm sau statii de emisie-receptie
6. Sa asigure minim 2 salvari echipate pentru interventii de urgenta si minim un medic
7. Sa asigure arbitri de traseu specializati cu varsta min. de 16 ani.
8. Sa asigure cupe sau medalii
9. Sa asigure echipamentul de arbitraj si sistemul de cronometrare
10. Sa asigure 3 stingatoare de incendiu
11. Sa asigure 3 butoaie pentru colectare : uleiuri, lubrifianti si lichide uzate
12. Obligativitatea asigurarii de raspundere civila.
13. Sa asigure curatenia in zona parcului si saci menajeri pentru gunoi
14. Sa asigure sonorizare, crainic si sa promoveze competitia (afise, programe, etc.)

15. Sa conceapa traseul adecvat fiecarei categorii, respectand indicatiile regulamentare
 16. Sa asigure o calitate foarte buna a marcajului traseului
 17. Organizatorul trebuie sa aiba un COPIATOR la secretariat, pentru copii C.I. ale sportivilor.
 18. Sa prezinte cu 7 zile in avans inspectorului de omologare si Federatiei Romane de Motociclism:
 - schita traseului; programul cursei; regulamentul particular; oficialii conducerii cursei, detinatori de licente emise de catre FRM.
 19. Atasarea planului circuitului la cererea de organizare, la scara 1 : 1 000
 20. La omologare sa prezinte autorizatiile obtinute de la forurile superioare (Primarie, Jandarmerie, Politie si ISU- Insp. Situatii de urgenta, Romsilva/Ocoale silvice) si instiintarea adresata spitalului local.
- Organizatorii care **NU** au indeplinit conditiile minime solicitate, nu vor avea dreptul de organizare in cadrul campionatului din anul urmator.

La ENDURO , HARD ENDURO si ENDUROCROSS se vor da numere la alegere, in ordinea solicitarii, in asa fel incat la cele trei 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 la HARD ENDURO sau 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 HARD ENDURO sau ENDUROCROSS. Si viceversa.

In regulamentul de ENDUROCROSS apare urmatoarea modificare:

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- 199 / 201-299 / 301-399
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 profi	numere cuprinse intre 701- 799
Clasa Quad hobby	numere cuprinse intre 1701- 1799
Clasa ATV profi	numere cuprinse intre 801- 899
Clasa ATV hobby	numere cuprinse intre 1801- 1899

La ENDUROCROSS numerele se vor repartiza astfel:

Clasa A	numere cuprinse intre 101- 399
----------------	--------------------------------

Clasa 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 profi numere cuprinse intre 701- 799

Clasa Quad hobby numere cuprinse intre 1701- 1799

Clasa ATV profi numere cuprinse intre 801- 899

Clasa ATV hobby numere cuprinse intre 1801- 1899

Clasa Quad/ATV Veterani numere cuprinse intre 1101- 1199

La HARD ENDURO numerele se vor repartiza identic cu cele de la ENDURO CROSS(fara clasele de Quad,

Regulament Tehnic SxS/SSV

Vehiculele de tip ssv trebuie sa îndeplinească următoarele norme și caracteristici pentru a putea participa in cadrul etapelor de campionat național al Românie cât și al curselor regionale sau Cupe sub egida FRM.

1 Siguranța

- Vehiculele prezente la start trebuie sa fie minim in starea și caracteristicile cu care sunt livrate de producător
- Nu sunt permise vehicule a căror tubulaturi si cadre de protecție nu sunt in starea originală sau au modificări structural ce pot afecta Rezistenta in caz de accident
- Centurile de siguranta atât pentru pilot cât și pentru copilot trebuie sa fie cel puțin cele cu care a fost livrat vehiculul din fabrica .
- Nu sunt permise vehicule cu modificări artisanale la șasiu sau cadrele de protecție
- Nu sunt permise vehicule care au bloc propulsor (motor) schimbat sau adaptat decât modelul cu care a fost omologat tipul respectiv de vehicul
- Sistemul de direcție trebuie sa fie in stare perfecta de funcționare ,fără jocuri la articulați ,capeti de bara, bilete de direcție .
- Sistemul de frânare trebuie sa fie perfect funcțional și nu sunt permise la start vehicule a căror furtune și conducte flexibile de Frana prezintă urme de frecare,crăpături sau deteriorări structurale care pot afecta sistemul de frânare .
- In cazul vehiculelor cu parbriz întreg sistemul de stergatoare și spălare sa fie perfect funcțional

2 Tipuri de SSV

- Cu un singur loc : 1 pilot,
- Cu doua locuri : mimim 1 pilot, maxim 2 participanti,
- Cu patru locuri : mimim 1 pilot, maxim 2 participanti

3 Motorizare

- Organizatorul sau FRM poate opta pentru clasificare a vehiculelor in funcție de cilindree ,motor aspirat simplu ,motor cu sistem turbo sau compresor de aer.

4 Echipament protecție

- Pilotul și copilotul trebuie sa se prezinte la inspecția tehnica cât și la start cu casca de protecție omologata full face cu viziera sau ochelari de protecție .
(ATV si fete)