

ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
CONSILIUL JUDEȚEAN

ANEXĂ
la HCJ nr. 173/26.10.2010

**GHID DE PROMOVARE A TURISMULUI ACTIV,
SPORTIV ȘI DE AVENTURĂ DIN JUDEȚUL CARAȘ-
SEVERIN**

CUPRINS

Introducere	pag 3
Capitolul I Prezentarea turistică a județului Caraș-Severin	pag 4
Capitolul II Tursimul activ, sportiv și de aventură	pag 5
Capitolul III ENDUROTURISMUL	pag 6
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 6
Secțiunea 2 Particularități	pag 7
Subsecțiunea 1 ENDUROCROSSUL.....	pag 8
Subsecțiunea 2 OFF ROAD 4X4.....	pag 12
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 20
Secțiunea 4 Protecția mediului și enduroturismul.....	pag 21
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale enduroturismului.....	pag 22
Capitolul IV CICLOTURISMUL	pag 22
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 22
Secțiunea 2 Particularități	pag 23
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 33
Secțiunea 4 Protecția mediului și cicloturismul	pag 34
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale cicloturismului.....	pag 34
Capitolul V SPEOTURISMUL	pag 34
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 34
Secțiunea 2 Particularități	pag 35
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 35
Secțiunea 4 Protecția mediului și speoturismul	pag 38
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale speoturismului.....	pag 38
Capitolul VI RIVER RAFTINGUL ȘI CANNIONINGUL.....	pag 39
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 39
Secțiunea 2 Particularități	pag 39
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 40
Secțiunea 4 Protecția mediului și river raftingul/cannioningul.....	pag 41
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale river raftingului/cannioningului.....	pag 41
Capitolul VII SCHI ȘI SNOWBORDING.....	pag 42
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 42
Secțiunea 2 Particularități	pag 42
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 44
Secțiunea 4 Protecția mediului și schiul/snowbordingul.....	pag 45
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale schiului/snowbordingului.....	pag 45
Capitolul VIII ALPINISMUL.....	pag 46
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 46
Secțiunea 2 Particularități	pag 47
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 50
Secțiunea 4 Protecția mediului și alpinismul	pag 50
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale alpinismului.....	pag 51
Capitolul IX PAINTBALL.....	pag 52
Secțiunea 1 Scurt istoric.....	pag 52
Secțiunea 2 Particularități	pag 52
Secțiunea 3 Factori favorizanți	pag 54
Secțiunea 4 Protecția mediului și paintballul	pag 55
Secțiunea 5 Puncte slabe, oportunități și amenințări ale paintballului.....	pag 55
Capitolul X Propuneri concrete	pag 55

Introducere

Punctul nostru de pornire este legislația turistică actuală, aflată într-un proces de transformare, care stabilește cadrul legal pentru funcționarea și promovarea turismului, dar și atribuțiile autorităților publice atât la nivel central, județean, cât și local.

Dat fiind faptul că, România este stat membru în diferite organizații guvernamentale și neguvernamentale, internaționale, dintre care evidențiem Organizația Mondială a Turismului din cadrul ONU, Consiliul Mondial al Turismului și al Călătoriilor, Comisia Europeană pentru Turism, precum și Uniunea Europeană, trebuie luate în considerare unele documente adoptate de aceste foruri mondiale și europene, care urmează să fie implementate în politica națională a turismului.

Acest Ghid vine în întâmpinarea angajamentelor naționale cu implementare la nivel local, la nivelul unităților administrativ-teritoriale ale județului (municipii, orașe și comune). Altfel spus, în politica locală, județeană, regională a turismului, Consiliul Județean Caraș-Severin manifestă o atitudine pro-activă, responsabilă, deschisă spre aplicarea unor principii ale dezvoltării durabile în turismul activ.

Ghidul are un rol de coordonare, îndrumare și consultanță în primul rând pentru consiliile locale, pentru diferite instituții publice, apoi pentru întreprinderile turistice și organizații non-guvernamentale cu profil turistic sau cu activitate cu implicații asupra condițiilor de dezvoltare ale turismului.

În majoritatea țărilor dezvoltate, turismul este perceput ca un important mijloc de dezvoltare economică locală și regională, întrucât creează un cadru propice atât pentru inițiativele antreprenoriale cât și pentru cele administrative.

Prin formele sale de manifestare (itinerariile, taberele, parcurile), turismul este un mijloc eficient, pe de o parte de a dispersa circulația turistică pe o zonă cât mai largă, punând în valoare atracții turistice mai puțin cunoscute și motivante, incapabile de a genera o circulație turistică susținută de sine-stătătoare, iar pe de altă parte, de a crea noi "focare" de interes turistic, prin intermediul taberelor, parcurilor și evenimentelor tematice. Dispersia turiștilor într-un areal larg pune mai bine în valoare efectul de multiplicare economică pe care activitățile turistice le generează asupra economiilor locale.

Turismul („industria fără fum”) oferă structurilor administrative locale și județene, întreprinzătorilor, organizațiilor non-profit și comunităților locale posibilitatea de a colabora într-un cadru motivant, în vederea realizării unei dezvoltări economice durabile, dispersând circulația turistică existentă pe o arie cât mai largă, păstrându-i sau chiar mărindu-i intensitatea, prin atragerea unor noi categorii de turiști.

Unele din resursele turistice ale județului, reușesc să genereze o circulație turistică semnificativă (ex.cadrul natural). Aceste resurse sunt cele care creează "imaginea" destinației turistice Caraș-Severin și determină intensificarea circulației turistice în areale restrânse (producând pe lângă numeroase beneficii și efecte nedorite în perioadele de vârf).

Din perspectiva consumatorului, produsul turistic este o experiență. Ineditul, autenticitatea și varietatea acestor experiențe, reprezintă factorul determinant, care motivează turistul în alegerea destinației. Plecând de la constatarea că percepția acestor experiențe de către turist este subiectivă, iar utilitatea (în cazul de față, atractivitatea) unui produs scade odată cu "cantitatea" consumată din acel bun, este necesară identificarea de metode de exploatare a aceluiași resurse turistice, mereu dintr-o altă perspectivă, generând noi experiențe și motivând astfel revizitarea destinației turistice. Turismul răspunde acestei provocări prin formele sale de manifestare, ce pun în scenă (dintr-o perspectivă educativă) o largă varietate de resurse turistice.

Situația actuală a turismului românesc, impune concentrarea eforturilor către acele nișe ale turismului, care nu necesită investiții mari pentru infrastructuri complexe și care se adresează acelor categorii de turiști a căror interes pentru România nu a fost diminuat, ci, din contră, a crescut în ultimii ani.

Capitolul I - Prezentarea turistică a județului Caraș-Severin

Valoarea unui areal este influențată în mare măsură de imaginea acestuia. Imaginea ei este determinată de aspectul acestuia, dar și de impresia pe care o lasă pentru toți cei care intră în contact cu aceasta. Vizitabilitatea unui areal este influențată în mod direct de resursele existente, care definesc și atracțiile. Resursele se identifică atât în cadrul natural, cât și în cel antropizat (determinat de acțiunea omului), reprezentând punctele de atracție ale arealului. De la resurse ajungem la atracții prin mediatizare, adică prezentarea resurselor pentru a atrage vizitatori.

Atracțiile reprezintă totalitatea acelor factori, care influențează decizia publicului de a depune efortul necesar deplasării până la locul respectiv, sau de a le motiva pentru cercetare și găsim de informații despre ea. Valoarea atracției crește cu popularitatea ei și cu vizitarea acestuia, atât în plan fizic cât și în plan virtual. Atracția este cuantificabilă, se poate exprima valoric. Valoarea ei exprimă forța de atracție turistică a arealului.

În cazul nostru suprafața observată este cea a unui teritoriu administrativ: Județul Caraș-Severin, al treilea ca mărime din România și primul județ la nivel de țară ca suprafațe împădurite, având 65% din suprafața sa zonă muntoasă. Potențialul turistic al județului Caraș-Severin, de mare valoare și atractivitate, este datorat cadrului natural, resurselor balneare, monumentelor istorice și de artă, precum și bogăției fondului forestier.

Astfel, în județul Caraș-Severin se regăsesc următoarele areale (rezervații naturale, arii protejate) propice practicării turismului, inclusiv a celui activ, sportiv și de aventură:

Rezervațiile naturale ce împânzesc județul Caraș-Severin sunt:

- "*Domogled - Valea Cernei*" care cuprinde Rezervațiile naturale: Domogled, Coronini-Bedina, Iauna-Craiova, Iardasita, Belareca, Peștera Barzoni; și se continuă în județul Mehedinți
- "*Semenic - Cheile Carașului*" cuprinde rezervațiile: Cheile Carașului, Izvoarele Carașului, Izvoarele Nerei, Cheile Gârliștei, Bârzăvița, Buhui-Mărghițaș, Peștera Comarnic, Peștera Popovat, Peștera Buhui, Rezervația Goposu;
- "*Cheile Nerei - Beușnița*" cu rezervațiile: Cheile-Nerei-Beușnița, Valea Ciclovei-Ilidia, Cheile Șușarei, Bigar, Lisovacea, Doclin;
- "*Parcul Național al Porților de Fier*" ce se continuă în județul Mehedinți.

Alte Rezervații în afara Parcurilor sunt: Pădurea Berzovia, Dognecea, Cheile Globului, Cheile Rudăriei, Rezervația "Sfinxul Bănățean", Rezervația Naturală Baziaș și Punctele Fosilifere de la Soceni, Apadia, Delinești, Ezeriș, Globu Craiovei, Petroșnița, Târnova, Tirol, Valeapai, Zorlențu Mare.

Există un număr de 52 **arii naturale protejate**, din care de interes național 51 (parcuri naționale 3, parcuri naturale 1, rezervații naturale 47) și de interes județean 1 (rezervații naturale 1). Suprafața totală a ariilor naturale protejate din județul Caraș-Severin este de 173.881,8 ha ceea ce reprezintă 20,4 % din teritoriul județului.

În cadrul județului Caraș-Severin sunt constituite 3 Parcuri Naționale (Parcul Național Cheile Nerei - Beușnița, Parcul Național Semenic - Cheile Carașului și Parcul Național Domogled - Valea Cernei) și Parcul Natural Porțile de Fier. De asemenea în interiorul parcurilor sunt constituite și incluse 25 rezervații naturale, iar în afara parcurilor sunt constituite 22 rezervații naturale. Majoritatea ariilor protejate sunt situate în regiunea de deal și de munte, fiind puternic fragmentate de văile râurilor Cerna, Nera, Caraș și colectate de fluviul Dunăre. De menționat este și faptul că din cele 173.881,8 ha de arii protejate, cca. 80 % sunt incluse în fondul forestier național, iar restul reprezintă fluviul Dunărea, pajiști, naturale și alte terenuri agricole.

Din județul Caraș-Severin mai amintim și arealele Munților Țarcu și Rusca Montană care beneficiază de regim de protecție, fiind declarate Situri Natura 2000 conform Directivelor Habitare nr. 92/43 și Păsări nr. 79/409 ale Comisiei Europene, transpuse în legislația națională prin OUG nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice, cu modificările și completările ulterioare.

La acestea se adaugă o rețea vastă de drumuri neamenajate, în condiție precară, accidentate, care justifică folosirea vehiculelor de teren, atât în scop utilitar cât și în scop recreativ-turisc. În ultimii ani a crescut numărul activităților în cadrul turismului de aventură, în cadru organizat sau individual, genul acesta de turism presupunând deplasarea de la punctele de cazare către obiectivele turistice sau de la un obiectiv la altul.

Capitolul II - Turismului activ, sportiv și de aventură

Turismul activ, sportiv și de aventură este o secțiune/formă de turism mai nouă în România, în cadrul căruia unele din activități sunt denumite după unii sporturi extreme, după alții sporturi active.

Aceste activități sunt incipiente la noi în țară, iar o definiție clară a acestora nu există, fiecare organizator de astfel de programe interpretând dicționarul după propria sa percepție.

Aventura propusă de unii dintre organizatori poate fi o formă de distracție, provocare, cunoaștere a propriei persoane mult mai bine, identificarea limitelor și performanțele fiecăruia. Unele dintre aceste activități necesită cunoștințe tehnice, un antrenament susținut, altele sunt adresabile tuturor celor care au pic de "teamă" și "nebulie".

În ultimii douăzeci de ani au apărut doua forme de turism de aventură: aventura ușoară și aventura dură. Aventura dură se caracterizează prin activități exterioare de mare provocare, cum ar fi alpinism, cățărăt pe blocuri gheață și stâncă, cu pluta și caiacul pe apă, schi și snowboarding, parcurgerea canioanelor sau cheilor, coborârea pe ape repezi și alte sporturi de exterior dar destul de dure care necesită putere, energie și îndemânare. Turismul de aventură dură este riscant și interesează un număr relativ mic de turiști.

Pe de altă parte, turismul de aventură ușoară este în interesul unui segment mult mai mare din populația totală a turiștilor, în mod special dacă i se adaugă mersul pe jos, drumetia, plimbarea cu bicicleta, mersul cu pluta, canoe și caiac, cu barca pe lacuri, înotul, călăritul, schi fond, schi și snowboarding, pe pârtii ușoare sau moderate.

Turismul de aventură ușoară se poate concentra pe un singur sport sau poate include activități polisportive. Acest tip de turism este în interesul persoanelor de toate vârstele, chiar și persoane cu vârste de până la 80 de ani. Multe dintre persoanele interesate de turismul de aventură se aseamănă cu cele interesate de ecoturism într-o varietate de moduri. În general, aceste persoane manifestă respect pentru natură și sunt interesate să învețe unele lucruri despre locurile pe care le vizitează. În plus, acest segment de piață este interesat să sprijine întreprinzătorii locali și să guste din bucătăria locală.

Turismul de aventură presupune, de cele mai multe ori, vizitarea unei regiuni aproape neafectate de impactul uman, efectuarea unui efort fizic relativ mare și asumarea unor riscuri mai mari.

Caracteristicile unui produs de turism de aventură sunt:

- are un anumit factor de risc;
- pentru a-l practica, trebuie ca turistul să dispună de anumite îndemânări specifice;
- se desfășoară în zone mai puțin accesibile.

Stabilirea regulilor de dezvoltare și promovare a Turismului Activ, Sportiv și de Aventură (TASA) în regiune și în special în județul Caraș-Severin este de deosebită importanță, dacă se dorește transformarea acestui potențial de dezvoltare economică într-un motor de dezvoltare durabilă.

Fără astfel de reguli și un control adecvat al respectării acestora, potențialul oferit de TASA se va pierde definitiv în regiunea noastră.

1. Reguli de practicare a TASA pe teritoriul județului Caraș-Severin

1.1 Este strict interzisă părăsirea drumurilor existente. Prin "drum existent" se înțelege o cale de comunicație aflată pe teritoriul județean, utilizată în mod curent pentru circulația autovehiculelor, tractoarelor, utilajelor agricole, utilajelor forestiere și vehiculelor cu tracțiune animală

1.2 Este strict interzisă folosirea, în scop recreațional și turistic, a acelor drumuri la care se specifică vizibil interdicția de acces, ele fiind utilizate doar pentru scopul pentru care sunt destinate.

1.3 Este strict interzisă folosirea potecilor (de picior) create de oameni sau de animale.

Folosirea acestora este permisă numai în cazuri excepționale de urgență sau dacă fac parte dintr-un traseu turistic marcat, destinat vehiculelor motorizate și indicatorul de acces este afișat în mod vizibil.

1.4 Este strict interzisă folosirea potecilor (de picior) create de oameni și marcate în scop turistic la care interdicția de acces a vehiculelor motorizate este afișată în mod vizibil.

1.5 Este obligatorie reducerea vitezei de către utilizatorii vehiculelor motorizate, în apropierea oamenilor sau animalelor care se află pe aceste căi de comunicație, și se recomandă staționarea cu motorul oprit în cazul trecerii turmelor de vite sau oi sau a atelajelor, pentru a evita pericolul de accidente sau stresarea animalelor.

1.6 Pe drumurile agricole și de exploatare se aplică regulile codului rutier.

1.7 Este interzisă camparea/înnoptarea în locurile care nu sunt special amenajate pentru acest scop.

Obiectul prezentului Ghid îl constituie cadrul natural al județului care oferă turismului activ, sportiv și de aventură, în toate formele acestuia, cadrul specific de desfășurare, în speță zone montane cu abrupturi calcaroase pentru alpinism, cursuri de apă repezi pentru canioning și river rafting, peșteri și avene pentru practicarea speoturismului, pârtii de schi pentru practicarea schiului și snowboarding-ului și drumuri neamenajate pentru practicarea endurocross-ului, a cicloturismului sau a off road 4x4.

Astfel cadrul natural și lipsa infrastructurii din județul Caraș-Severin poate fi transformată într-un avantaj pentru practicarea turismului activ, sportiv și de aventură. Un prim pas îl constituie stabilirea și identificarea formelor de turism activ, sportiv și de aventură și arealul în care se practică acesta, precum și stabilirea unor reguli în ceea ce privește desfășurarea activităților pe fiecare categorie de turism în parte.

Pașii următori ar trebui să se axeze pe mediatizarea acestor reguli de conduită turistică prin acțiuni de informare și consultare cu toate entitățile care desfășoară activități în acest domeniu.

Pentru practicarea turismului activ, sportiv și de aventură există, în județ, o rețea vastă de drumuri neamenajate, în condiție precară, accidentate, care justifică folosirea vehiculelor de teren, a motocicletelor, atât în scop utilitar cât și în scop recreativ-turistic.

În ultimii ani a crescut numărul activităților de acest gen, desfășurate în cadru organizat sau individual. Turismul activ, sportiv și de aventură, în județul Caraș-Severin, s-a concretizat prin evenimente precum: RedBull Romaniacs 2006, Enduro Franzdorf Văliug 2009 și 2010, ATV Trophy Caransebeș, SuperKarpata Trophy, Adventuromania, Conti-Romania Trophy și altele asemănătoare.

Toate aceste evenimente sunt o dovadă clară că zona a devenit o destinație preferată pentru amatori de a practica această formă de turism, considerând regiunea Caraș-Severin un adevărat paradis pentru pasiunea lor, reușindu-se astfel să se realizeze, în ceea ce privește turismul activ, sportiv și de aventură, un adevărat brand local.

În continuare vom analiza subcategoriile turismului de aventură, de la enduroturism care cuprinde: motociclismul montan sau endurocross, cicloturismul, off road 4x4 și hipoturismul, care se practică în același areal, până la river rafting, canioning, speoturism, schi și snowboarding, alpinism și paintball.

Capitolul III – ENDUROTURISMUL

III.1 - Scurt istoric

În anul 2010 Enduroturismul – turismul sportiv pe motocicletă, bicicletă sau autoturism 4x4 împlinește, în România, 16 de ani. Ideea inițială a fost de a transforma lipsa de infrastructură într-o atracție. Drumeția enduro a devenit un proiect de promovare și dezvoltare a activităților turistice în vestul României. Prin EnduRoMania s-a născut o rețea de cazare rurală, astfel că diferite categorii de turiști străini să poată experimenta ospitalitatea românilor, să descopere frumusețile naturale ale României. Acest gen de turism sportiv se bucură de apreciere maximă peste hotarele țării, unde este promovat din plin. Acest fenomen „ENDUROMANIA” este reflectat la cote maxime în presa internațională.

EnduRoMania este un concept unic și simplu, în care se pune accentul pe **promovarea turistică a regiunii** în care se desfășoară, respectiv zona de sud-vest a țării (*Classic EnduRoMania*) și a celorlalte obiective turistice din România (*Long Distance EnduRoMania*). Latura competițională este secundară și diferită de categoriile care se supun regulamentelor Federației Internaționale de Motociclism (enduro sau raliu).

Nu este vorba de un pachet de servicii în maniera agențiilor de turism deoarece în cadrul evenimentului organizat, participanții beneficiază nemijlocit de serviciile oferite prin infrastructura locală a zonei de desfășurare. EnduRoMania se dorește a fi o platformă care să servească atât interesele participanților cât și pe cele ale întreprinzătorilor locali care oferă servicii specifice.

Ca ramură sportivă, EnduRoMania este o **formă de orientare turistică**, în care participanții folosesc ca mijloc de deplasare motociclete enduro sau touring, ATV-uri (quad-uri), autoturisme 4X4 sau biciclete de tip mountainbike.

În fiecare an, în perioada mai-octombrie, se organizează 9 întâlniri, în 5 locații diferite, unde există condiții pentru a fi organizate **Puncte de Întâlnire**.

Aici, participanții beneficiază de cazare și masă în pensiuni rurale, locuri de campare sau de parcare a rulotei, parcare pentru vehicule și remorci, asistență tehnică și medicală, punct de informare și de asistență logistică pe toată perioada evenimentului.

Regiunea de vest a țării, oferă o mare varietate de drumuri, de la șosea până la cele mai abrupte drumuri de munte, cum ar fi cel pe care se ajunge la stația meteorologică de pe vârful Țarcu la o altitudine de 2190 m.

Competițiile enduro sunt deschise pentru toate tipurile de vehicule de teren. Cei mai mulți folosesc motociclete de enduro, ușoare și puternice, Quad-uri (motociclete cu patru roți), motociclete cu ataș, vehicule de tip 4x4. Cea mai mare parte a turismului de acest gen se desfășoară pe drumuri forestiere de munte, cu un nivel tehnic mediu, datorat unui relief variat însă există și porțiuni de potecă, pe coborâri și urcări.

III.2 - Particularități

Conceptul de „enduroturism” este extrem de simplu: un eveniment de turism, care poate fi și sportiv, în care este importantă atingerea unor obiective de interes turistic; nu este esențială viteza, ci parcurgerea traseelor pentru atingerea cât mai multor puncte de control. Nu este o cursă contra cronometru, ci o formă de turism sportiv, deci nu sunt necesare marcaje sau măsuri speciale. Astfel este posibilă valorificarea potențialului turistic local.

Enduroturismul se împarte în enduro practicat cu motocicleta numit endurocross și cel practicat cu vehicule 4x4 numit Off Road 4x4.

În continuare, vom analiza pe larg primele trei forme ale enduroturismului și anume: endurocrossul și off road 4x4, întrucât sunt cele mai răspândite forme ale enduroturismului.

Atenția noastră este concentrată pe categoria utilizatorilor, în scop recreativ formată din grupuri de turiști sau turiști individuali, cu ghid sau fără, care se deplasează pe trasee deschise spre obiective turistice sau spre puncte de cazare.

Pentru a echilibra balanța între uz și abuz, la practicarea enduroturismului, există o regulă de aur „circulația să se efectueze doar pe drumurile existente”. Pentru a atinge diferite obiective, fiecare echipă își stabilește propria strategie și își alege tresele în funcție de dispoziție, experiență și dotare tehnică, circulând doar pe drumuri, ocolind ariile protejate și respectând codul bunelor maniere enduro.

Pentru ai deosebi de ceilalți participanți care circulă cu motocicleta sau mașina, participanții enduro primesc o vigneta de participant oficial, care trebuie lipită pe vehicul și prezentată autorităților de control.

Dacă se face o categorisire a domeniilor și activităților turistice, se poate observa că enduroturismul și excursiile cu mașini de teren sunt de fapt „o nișă în nișă” în cadrul turismului activ, sportiv și de aventură.

În cazul enduroturismului traseul constă în 70% drumuri asfaltate și 30 % parcursuri soft-enduro. Față de formele de enduro pe care le vom prezenta în cele ce urmează, enduroturismul, se caracterizează

prin faptul că, responsabilitatea pentru modul de conducere al motocicletei, viteza adoptată, posibilele incidente rutiere sau mecanice, precum și modalitățile de soluționare a acestora sunt responsabilitatea fiecărui motociclist în parte.

Totodată organizatorul ieșirii nu asigură asistență tehnică și/sau medicală și nici cazarea participanților, organizatorul prezentând doar variante de cazare, alegerea și plata acestora este în sarcina participantului.

Pentru a practica această formă de turism este necesar un minim de experiență în conducerea motocicletei, ATV-ului, etc, pe teren accidentat atât pentru a evita accidentarea participanților, cât și pentru a nu crea decalaje între participanți.

O regulă de aur în practicarea enduroturismului este ca pe porțiunile de drum prăfuite, sau pe cele pe care există criblură și/sau pietriș, deplasarea se va face în tandem, lăsându-se o distanță de aproximativ 15-20 metri între fiecare participant, pentru a evita lovirea cu pietre sau spargerea farurilor.

Înainte de plecare fiecare participant va primi un caiet de navigație ce va conține harta traseului și descrierea traseelor de urmat, astfel încât să se reducă la minim rătăcirea vreunui participant și să se poată realiza eventualele joncțiuni.

Deplasarea se va efectua la o viteză care să permită tuturor participanților, indiferent dacă sunt începători sau profesioniști, să rămână cu grupul.

În cazul enduroturismului, nu sunt necesare autorizații pentru organizarea ieșirii dar, includerea în bagajul personal a unei truse de prim ajutor, a unei truse de scule și a unui sac de dormit este recomandată. Recomandarea se extinde și la folosirea unei veste refectorizante pe timpul deplasării, precum și la includerea în bagaj a hranei și a unei sume de bani care rămân în sarcina participantului.

În continuare vom analiza enduroturismul și din perspectiva enduro-ului organizat în competiții sportive, în care, responsabilitatea aparține organizatorilor.

III.2.1 - ENDURO CROSSUL

Endurocrossul este o formă de sport cu motocicleta pe trasee care sunt preponderent off-road. Enduro constă din multe obstacole diferite și provocări. Regulile în endurocross diferă, dacă este organizat ca și ieșire sau dacă este practicat în cadrul unei competiții sportive.

În cazul unei ieșiri organizatorul nu răspunde de modul în care se conduce vehicolul și nici de eventualele incidente medicale sau tehnice apărute pe parcursul traseului ales, în schimb, în cazul unei competiții organizate aceste aspecte cad în sarcina organizatorului acesteia.

Totuși regulile de bază, în ceea ce privește echiparea motocicletei, respectarea mediului înconjurător, conducerea preventivă, precum și parcurgerea unor trasee existente, fără abateri de la acestea, se aplică pentru ambele forme de enduro.

Principalul tip de evenimente enduro, precum și formatul în care Campionatul Mondial Enduro este rulat, este un timp enduro-card, prin care o serie de etape sunt parcurse într-un timp contra cronometru.

Deși inițial enduroturismul a fost privit ca un fenomen ce poate strica „aerul și peisajul montan”, s-a dovedit că prin înțelegerea condițiilor de participare, „enduriștii” sunt niște turiști responsabili. Regulamentul competițiilor de enduro prevede penalizări și chiar descalificarea în cazul în care nu se respectă regulile (de protecția mediului, de circulație), convenite de organizatori și reluate cu ocazia instructajului de la debutul fiecărei etape. Se dau puncte de penalizare pentru eșapament zgomotos, pete de ulei, urme foarte vizibile pe drumuri, traversarea fânețelor, circulația cu viteză prin localități etc. Participanții la enduro primesc o vignetă de identificare, astfel încât pot fi urmăriți în cazul în care nu respectă regulamentele.

Totodată, se acordă puncte suplimentare pentru localizarea și documentarea cu privire la daunele asupra mediului. Organizatorii îi încurajează pe participanți să descopere noi trasee atractive. În ceea ce privește dezvoltările complementare competițiilor, organizatorii sugerează și produse turistice atractive: plimbări cu sania, cu tractorul, dar și noi tipuri de drumeții: cicloturism de tip Mountain Biking, „camera hunting” (vânătoarea de imagini foto), Nordic Walking, zboruri cu parapanta și altele.

Pe lângă utilizarea drumurilor publice, pentru creșterea atractivității turistice, se impune în anumite cazuri, ca circulația turistică să se facă și pe alte căi de acces. Aceste căi de acces pot fi drumurile de exploatare în categoria cărora intră drumurile forestiere, drumurile agricole și drumurile industriale și drumurile private care nu sunt deschise circulației publice.

Sub nici o formă activitățile cu motor nu se vor desfășura pe potecile turistice marcate și nemarcate. Potecile turistice sunt rezervate în exclusivitate mersului pedestru și deplasării animalelor, iar în anumite condiții, chiar și animalele sunt restricționate pe aceste poteci.

Toate aceste categorii de drumuri trebuie atent analizate în vederea introducerii acestora în circuitul turistic sub aspectul legăturii logice între punctele de interes turistic sau drumuri deschise circulației, al accesului de ambele capete ale drumului și al folosinței doar după ce administratorii drumurilor au decis introducerea acestora în circuitul turistic.

Endurocross-ul, ca ramură a motociclismului sportiv off-road este cunoscut în lume și sub denumirile de Cross Country¹ sau Hare Scramble². Cele trei denumiri presupun unele diferențe tehnice, dar întreg principiul de organizare rămâne același. Mai mult, chiar în cadrul aceleiași denumiri există unele diferențe, de la țară la țară.

Spiritul competițiilor de endurocross presupune următoarele :

- Atragerea în competiție atât a competitorilor de enduro cât și a celor de motocross. În acest sens, organizatorii vor concepe în așa fel traseul încât să nu defavorizeze flagrant vreuna din cele două categorii;
- Competițiile de endurocross, își propun să atragă un număr cât mai mare de competitori și de spectatori pe marginea circuitelor. Pentru acest lucru, organizatorii vor considera ca prioritară ideea de a desfășura competițiile de endurocross în locuri cât mai ușor accesibile și la distanțe cât mai reduse de localități importante. Vor fi în mod expres avute în vedere posibilitățile de afluire ale spectatorilor, promovarea competiției etc.

Competițiile de Endurocross se desfășoară pe teritoriul României pe durata unei singure zile, după principiul O CURSĂ - O ZI. Înscrierile pot fi făcute și anterior zilei competiției, dar storiile etapelor CNEC³ trebuie să ofere posibilitatea oricărui concurent care se prezintă în timp util în ziua cursei și care îndeplinește toate condițiile necesare, să poată lua startul. Ziua de desfășurare a competiției este sâmbătă sau duminică. Prima oră de start trebuie aleasă de către organizator astfel încât să permită efectuarea înscrierilor și a reviziilor tehnice. Ora de încheiere a competiției trebuie astfel previzionată de către organizator încât lumina naturală să fie suficientă pentru desfășurarea în siguranță a competiției, chiar și în condiții de vizibilitate mai redusă (ex: în pădure). Astfel, concurenții care posedă motociclete fără sistem de iluminare nu trebuie să fie în nici un fel dezavantajați în raport cu ceilalți.

La înscriere într-o competiție enduro, concurenții vor prezenta următoarele documente: Licența de concurs, Certificat medical valabil emis de un medic de medicină sportivă, Asigurare de accidente pentru competiții moto (dacă organizatorul poate facilita obținerea acestei asigurări în ziua competiției, va preciza acest lucru în regulamentul particular), Fișa de înscriere (se obține de la organizator la secretariatul competiției), Taxa de participare (va fi stabilită de către organizatori și specificată în Regulamentul Particular).

Organizatorul poate refuza înscrierea în competiție sau poate elimina chiar în timpul competiției orice concurent care nu respecta prezentul regulament sau regulamentul particular al competiției, care are o atitudine agresivă sau nesportivă, care prin modul de manifestare conturbă desfășurarea competiției sau crează o atmosferă neplăcută sau tensionată.

În competițiile enduro pot participa următoarele categorii de participanți:

- Categorii A (Avansati) Concurenți foarte experimentați, „licențiați” cel puțin 2 ani în competițiile de enduro, motocross, rally-raid sau alte discipline moto off-road.

¹ Alergare în aer liber

² Formă de concurs off-road cu motociclete

³ Campionatul Național de EnduroCross

-Categoria B (Sport) Concurenți experimentați, „licențiați” cel puțin 1 an în competițiile de enduro, motocross, rally-raid sau alte discipline moto.

-Categoria C (Hobby) Concurenții lipsiți de experiență sau cu puțină experiență în orice competiție off-road. Odată cu înscrierea în această categorie, concurenții confirmă că nu au nici un fel de experiență sportivă semnificativă până la momentul desfășurării competiției.

Date neconforme cu realitatea pot duce la excluderea fără avertisment a concurentului atât din competiția în curs cât și din întregul campionat.

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-terrain⁴ din cadrul FRM⁵ a cărei hotărâre va rămâne definitivă și neatacabilă.

Regula este, ca primii 3 clasificați la sfârșitul campionatului anterior (clasele B și C) vor trece automat în categoria superioară. În anumite cazuri este permisă trecerea la o categorie superioară și la cerere, argumentată în scris și aprobată de către comisia de tout-terrain (ex : sportiv cu rezultate foarte bune dar care din orice motiv nu a participat la toate etapele CNEC și deci nu s-a clasificat în prima pătrime a clasamentului). Trecerea în timpul campionatului la o clasă superioară este posibilă dar presupune pierderea tuturor punctelor acumulate până în acel moment.

Un concurent are dreptul să folosească o singură motocicletă în timpul desfășurării unei competiții (etape), după principiul UN CONCURRENT - O MOTOCICLETĂ. Sunt admise la start orice motociclete de tip enduro sau de tip motocross, în doi sau patru timpi, cu unul sau doi cilindrii, înmatriculate sau neînmatriculate, cu sau fără sisteme de iluminare, care au fost acceptate la verificarea tehnică, excepție făcând competițiile (etapele) diferite, în care concurenții se pot înscrie cu motociclete diferite, după dorință.

Competiția este destinată exclusiv motocicletelor. Cu toate acestea, dacă un organizator dorește din proprie inițiativă să permită înscrierea ATV-urilor (All Terrain Vehicles) în competiție, acestea vor avea o cursă separată de a oricărei categorii moto și de asemeni premiere separată. Conducătorii lor nu vor puncta în nici un fel în CNEC. 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. FRM încurajează o astfel de inițiativă din partea organizatorilor și poate considera eventualul succes al unei astfel de clase ATV ca și criteriu de evaluare în vederea constituirii unei categorii separate în campionatul anului următor.

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. Alegerea anvelopelor este liberă. Orice setări ale motorului și motocicletei sunt permise. Orice carburanți sunt admiși. Orice reparație, înlocuire de componente sau intervenție asupra motocicletei este admisă sub rezerva respectării locațiilor precizate la articolul Asistență tehnică și reparații. Nivelul de zgomot maxim admis va fi de 98 db. 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

⁴ Toate formele de teren

⁵ Federația Română de Motociclism

- 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 B - alb;
 - categoria C - roșu
 - cifrele - culoare neagră

Pe toată durata competiției concurenții sunt obligați să poarte cască de protecție, cizme adecvate, pantaloni lungi și tricouri sau haine cu mânecă lungă specifice motociclismului off-road. Echipamentul de protecție va fi purtat de către competitori în orice deplasare cu motocicleta în interiorul sau în afara pistei de concurs, începând cu momentul înscrierii și terminând cu momentul în care competiția este declarată încheisă.

Durata unei competiții de enduro cross poate fi de minim 1 oră și maxim 3 ore, la alegerea organizatorului. Durata fiecărei competiții va fi anunțată obligatoriu în Regulamentul Particular. Traseul de endurocross are cel puțin o locație în care se desfășoară cronometrarea oficială și mai multe puncte pe traseu în care se face verificarea trecerilor și respectarea regulamentului. Cronometrarea poate fi făcută și în sistem electronic cu cod de bare. În acest caz, codul de bare va avea marcat dedesubt numărul de concurs și va fi aplicat pe cască concurentului, în partea din stânga jos. În cazul în care un concurent părăsește traseul marcat, indiferent de motiv, trebuie să se întoarcă înapoi în traseu prin locul prin care a ieșit. Dacă acest lucru nu este posibil, reintrarea în traseu se va face printr-un loc anterior celui de ieșire astfel încât să fie evident că această manevră nu oferă nici un avantaj concurentului în cauză. Contorizarea fiecărui tur complet (inclusiv a ultimului tur) se face în zona de cronometrare - sosire. Pentru a fi clasat, un concurent trebuie să parcurgă minimum un tur complet. Ulterior, nu este imperios necesar ca el să treacă prin zona de sosire pentru a fi clasat.

Lungimea totală a traseului nu va fi mai mică de 6 km și nu va fi mai mare de 12 km, la alegerea Organizatorului. Lățimea minimă a pistei în cel puțin 90% din lungimea sa nu va fi mai mică de 2m. În traseele specifice de câmpie sau litoral, traseul va avea o lățime de minim 3m pe cel puțin 90% din lungimea sa. Dimensiunea minimă a locului de start nu va fi mai mică de 20m. Pista de concurs va fi cât mai variată și va fi compusă din două porțiuni:

- o porțiune tip teren de motocross, cu lungimea cuprinsă între 1 și 2 km.
- restul traseului tip enduro.

Porțiunea de traseu tip teren de motocross, în lipsa unei piste propriu-zise, se poate desfășura într-o zonă cu particularități naturale favorabile și va presupune o minimă amenajare a terenului (ex: decopertarea ierbii, ajustarea unghiului rampelor pentru sărituri, supraînălțarea virajelor etc), astfel încât să rezulte fluentă în pilotarea motocicletei și spectaculozitate. Această porțiune va fi delimitată pe toată lungimea cu bandă de marcaj.

Porțiunea de traseu de tip enduro trebuie să permită în majoritatea ei depășirile, poate folosi drumuri forestiere, poteci de picior, cărări de pădure, traversări printre arbori, cursuri de ape de mică adâncime și orice alt tip de teren care poate fi negociat de către motocicletele off-road.

În zonele de câmpie, unde conformația terenului nu permite o diversitate ridicată, traseul de endurocross va fi astfel conceput încât să presupună șicanări artificiale și să pună în valoare tehnică de pilotaj.

În cazuri speciale pot fi concepute trasee de endurocross în spații reduse (ex:stadioane) unde obstacolele vor fi 100% artificiale. Acest tip de traseu care iese din standardul prevăzut de prezentul regulament va face obiectul unor reglementări separate.

Traseul de endurocross va fi astfel conceput încât media orară de deplasare să nu depășească 50 km/h.

Marcarea traseului are ca principiu de bază VIZIBILITATEA. Posibilitatea de rătăcire 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. Modalitățile de marcarea a traseului sunt : panglica de marcaj (nu se acceptă panglica din pânză sau nylon rezistent), bannere, săgeți, semne speciale (ex : depășirea interzisă, NO SPIN, loc de reducere a vitezei, punct de control, STOP, despărțire 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.

Siguranța este un element principal în cadrul unei curse de endurocross. Toți participanții la competiție sunt obligați să ia toate acele măsuri de siguranță care să prevină accidentarea proprie, a celorlalți participanți, a spectatorilor sau animalelor. La apropierea de un concurent mai lent, concurentul mai rapid trebuie să-și facă cunoscută prezența înaintea depășirii acestuia. Nu este obligația concurentului mai lent să observe și să întreprindă acțiuni speciale care să permita trecerea concurentului care se apropie. În cazul în care un competitor observă un concurent accidentat, el trebuie să se asigure ca integritatea acestuia nu este în pericol iar mai apoi să anunțe de îndată cel mai apropiat oficial și de asemenea oficialul din zona de start - sosire.

În cazul unei defecțiuni tehnice sau opririi neașteptate al motorului, motocicletă va fi scoasă imediat în afara traseului pentru a evita coliziunea cu alți concurenți.

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 oricăror bunuri se afla 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 oricăror daune.

III.2.2 - OFF ROAD 4X4

În România, Off Road 4x4 reprezintă o noutate, probabil și datorită faptului că, mașinile mari, cu roti mari, cu kituri de suspendare și cu o putere a motorului triplă față de cea obișnuită, sunt încă o raritate. Greu de procurat și scumpe, aceste mașini, adevați mastodonți, destul de stângaci pe sosele, se pliază perfect pe munti, prin râpe și în păduri. Drumurile forestiere sunt simple mofturi, iar râurile cu pietriș niște provocări la adrenalină. Totuși, riscurile sunt mari, costurile și mai și dar avantajele sunt enorme. Mai ales dacă trăiești în România.

Off road-ul reprezintă probabil cea mai bună alternativă la turismul tradițional de weekend. Desigur, acest gen de activitate este destul de selectiv.

Ca și în cazul endurocross-ului, off road 4x4 se poate practica atât în formă organizată ca și competiție dar și neorganizat ca și ieșire. Regulile pentru ieșire sunt cele menționate la enduroturism, responsabilitatea pentru eventualele incidente mecanice sau medicale aparținând participantului și nu organizatorului.

Dacă se face o categorisire a domeniilor și activităților turistice se poate observa că enduro-turismul și excursiile cu mașini de teren sunt de fapt „o nișă în nișă” în cadrul turismului activ, sportiv și de aventură. Dar asta nu înseamnă că trebuie neglijate. Cel puțin din următoarele motive:

1. Numărul relativ mare de turiști străini care ne vizitează țara utilizând vehicule de teren (motociclete enduro și touring, ATV-uri, autoturisme de teren 4X4)
2. Imaginea pozitivă a regiunii și a țării care se creează prin contactul nemijlocit al turiștilor străini cu realitatea românească cotidiană, cu populația locală și cu tradițiile acesteia
3. Numărul spectaculos de mare, în ultima perioadă, a utilizatorilor autohtoni de vehicule de teren

Acest ultim motiv are aspecte pozitive și negative. De aceea am folosit termenul de **utilizatori de vehicule de teren** pentru că nu toți aceștia sunt turiști. Există:

- 1. Utilizatori în scop utilitar** sunt: administrația drumurilor, poliția, jandarmeria, servicii medicale de urgență, paznici de rezervație, agenți de mediu, oameni de știință, organizatori în faza de pregătire a turelor, ghizi montani, formațiuni Salvamont și Salvaspeo, vânători și pescari.
- **Utilizatori rezidenți.** (localnici care se deplasează la terenuri agricole, pășuni, livezi, fânațe, sălașe, stâne, grajduri ; proprietarii de case de vacanță, cabane sau pensiuni care folosesc vehicule de teren în scopuri ce țin de aprovizionare și administrare a locației respective.
 - **Utilizatori în scop recreativ** sunt grupuri de turiști sau turiști individuali, cu ghid sau fără, care se deplasează pe traseele deschise spre obiectivele turistice sau spre punctele de cazare.

Pentru a înțelege mai bine această formă de turism, în continuare prezentăm, ceea ce noi considerăm un glosar de termeni folosiți pentru desfășurarea competițiilor off road 4x4:

Echipaj = este format din Pilot și Copilot, ambii deținători de licențe de sportivi eliberate de către FRAS ([Federatia Romana de Automobilism Sportiv](#)), valabile pentru etapa de competiție la care se înscriu, și autovehiculul înscris la respectiva etapă.

Roadbook = caiet de navigație în care este descris traseul ce trebuie parcurs de către concurenți, printr-o înșiruire logică de semne convenționale însoțite de distanțe parțiale, distanța totală și, dacă este cazul, de observații înscrise de organizatorul etapei de competiție.

Traseu = proba sportivă în cadrul unei etape de competiție constând într-una sau mai multe secvențe de traseu care împreună reprezintă distanța marcată de către organizator pe Roadbook, delimitată prin START și FINNISH. Proba de Traseu poate cuprinde și una sau mai multe Probe Speciale, așa cum sunt acestea definite mai jos.

Secvența de Traseu = partea din proba sportivă denumită Traseu, delimitată de timpuri de START și FINNISH, care nu cuprinde Probe Speciale sau Tronsoane de legătură și care se parcurge de către concurenți pe baza indicațiilor din roadbook.

Proba Specială = proba sportivă în cadrul unei etape de CN constând în parcurgerea unei porțiuni de teren delimitată prin bandă și/sau jaloane și/sau porți, sau marcată pe Roadbook, având un grad de dificultate mai ridicat decât Secvența de Traseu. Proba Specială nu poate cuprinde Tronsoane de legătură.

Proba Superspecială TRIAL = proba sportivă în cadrul unei etape de CN constând în porțiunea de teren delimitată prin bandă și/sau jaloane și/sau porți sau marcată pe Roadbook, având un grad de dificultate mai ridicat decât Proba Specială. Proba SuperSpecială Trial nu poate cuprinde Tronsoane de legătură.

Tronson de legătură = porțiunea din cadrul probei sportive Traseu care leagă două Secvențe de traseu sau o secvență de Traseu de o Proba Specială sau două Probe Speciale, pentru care nu se înregistrează timpurile de parcurgere a acestora de către Echipaje.

Timp Maxim(TM) = timpul maxim alocat de Organizator pentru parcurgerea fiecăreia dintre probele sportive din cadrul etapei de CN. TM se poate modifica în condițiile prezentului Regulament.

Check Point (CP) = puncte de control care pot exista pe parcursul probelor sportive din cadrul unei etape de CN și care îndeplinesc condițiile menționate în prezentul Regulament. Prin CP se verifică trecerea Echipajelor prin acel punct al probei sportive respective.

Poarta = deschiderea mărginită de jaloane sau de elemente marcate care indică prezența unui obstacol obligatoriu a fi parcurs de către Echipaj. Poarta poate fi amplasată în cadrul probei de Traseu, Probei Speciale sau Probei SuperSpeciale Trial. Poarta este fie marcată în Roadbook, fie indicată de arbitru.

Ajutor din afară = orice ajutor fizic, mecanic, tehnic sau logistic primit de către Echipajul aflat într-o probă sportivă a etapei de CN, venit din partea unor concurenți aflați la acel moment în afara competiției, a organizatorului, arbitrilor, spectatorilor, echipei de asistență tehnică sau oricărei alte persoane neimplicate în probele sportive respective la momentul acordării respectivului ajutor. Nu se consideră ajutor din afara situația descrisă la capitolul Ajutorul pe Traseu din prezentul Regulament.

Asistență Tehnică = orice ajutor fizic, mecanic, tehnic sau logistic primit de către Echipaj din partea echipei tehnice a acestuia, formată din persoane diferite de pilot și copilot.

Abandon = situația în care se află un echipaj care nu mai poate continua traseul până la punctul de finish, fara ajutor din afară.

Competițiile Off Road 4x4 vor avea obligatoriu două secțiuni: EXTREM și OPEN (PROMO), și opțional secțiunea STANDARD.

Echipajele vor fi formate în mod obligatoriu din PILOT și COPILOT. Fiecare echipaj poate participa în cadrul unei etape numai cu mașina specificată în fișa de înscriere. La competițiile OFF ROAD sunt autorizate să participe numai autovehicule CU TRACȚIUNE INTEGRALĂ, care au o masă cuprinsă între 900 și 3500 kg și un ampatament minim de 200 cm, în stare de funcționare, ce îndeplinesc condițiile de dotare minima obligatorie.

Starea tehnică a autovehiculelor participante va fi verificată și validată de către o comisie tehnică a competiției.

La competițiile off road pot participa numai sportivii afiliați unui club sportiv de profil care fac dovada calității de membru al respectivului club și sunt licențiați de către FRAS, sau de către organisme recunoscute de către FRAS.

La înscrierea în competiție toate echipajele (pilot și copilot) și sportivii vor prezenta:

- licențe emise de către FRAS, sau de către organisme recunoscute de către FRAS;
- dovada vizitei medicale valabile emisa de o autoritate medicală de medicina sportivă;
- permise de conducere categoria B, valabile (pentru pilot);
- asigurare de viață și accidente pentru competiții sportive de gen.

Totodată aparatul GPS trebuie să fie însoțit în mod obligatoriu de cablul aferent descărcării datelor. Concurentul este obligat să instaleze aparatul GPS în habitacul autovehiculului astfel încât acesta să poată fi sigilat de către organizator înainte de start. De asemenea este obligația concurentului să asigure buna funcționare a aparatului GPS pe întreaga desfășurare a competiției.

Aparatul GPS împreună cu cablul de descărcare a datelor vor fi predate obligatoriu împreună cu roadbook-ul la linia de finish. Aparatul GPS va fi folosit numai pentru înregistrarea track-ului parcurs și va fi descărcat de către organizator la finalul fiecărei etape. Track-ul descărcat va fi luat în calcul numai împreună cu roadbook-ul echipajului respectiv și numai pentru soluționarea unui eventual litigiu.

Pentru securitatea echipei/echipajelor la secțiunile AUTO EXTREM și OPEN (PROMO), sunt obligatorii următoarele dotări:

- Roll Cage din țevă metalică de minim 38 mm diametru și 3 mm grosimea secțiunii.
- Acoperiș de tablă - pentru autovehiculele deschise sau cu soft-top .
- centuri de siguranță tip HAM pentru competiții automobilistice, cu trei sau patru puncte de fixare, pentru pilot și copilot
- cric
- triunghi reflectorizant
- trusa de prim-ajutor
- căști de protecție pentru pilot și copilot (omologate auto-moto)
- stingător cu manometru, cu încărcătura de minimum 2 kg pulbere
- întrerupător general conform Anexa A***
- prelată sau orice alt material impermeabil cu dimensiunile 6x3m
- Manuși de protecție
- echipament de comunicare (stații și telefoane mobile)

- GPS, model GARMIN sau compatibil GARMIN, împreună cu cablul de descărcare a datelor,
- trolu,
- sufă pentru potejarea copacilor în timpul trolierii, indiferent de tipul de cablu folosit (metalic sau plastic)
- în cazul troluilor cu cabluri metalice, greutate pentru lestare cablu, (minim 1 kg),
- stație radio emisie recepție în banda CB
- Terratrip
- hrană și apă pentru 48 ore
- lopată

Pentru secțiunea OPEN (PROMO), dimensiunea maximă a cauciucurilor se limitează la 33 Inch (sau echivalent). Toate obiectele detașabile din interiorul mașinii trebuie să fie foarte bine fixate pentru a se evita accidentările. Transportul combustibilului în mașină este interzis (este permis numai în exteriorul habitaculului) în limita a 40 litri numai în recipiente metalici omologați, etanși și foarte bine fixați. Alte recomandări: sapă, troliere, topor, mijloace de iluminare și semnalizare pentru cazul în care nu funcționează instalația electrică. Pe fiecare mașină vor fi scrise la loc vizibil numele (cu caractere de 30/30 mm), prenumele și grupa sanguină pentru fiecare membru al echipajului. Pentru cazurile de urgență comunicarea prin stație cu oficialii se va face pe canalul 19 CB și/sau telefon mobil. Concurenților le revine obligația de a semnaliza organizatorilor, înaintea startului, imposibilitatea de a accesa canalul de comunicare specificat de organizator.

Pentru secțiunea AUTO STANDARD următoarele dotări sunt obligatorii:

- dotările standard ale vehiculului
- cric,
- triunghi reflectorizant
- trusa de prim-ajutor,
- sufa de remorcare,
- contor chilometraj, funcțional
- echipament de comunicare (telefoane mobile)
- stingător cu manometru de minimum 2 kg pulbere
- prelată sau orice alt material impermeabil cu dimensiunile 6x3m,
- cauciucuri minim profil AT, dimensiune maximă 33 Inchs (sau echivalent)
- hrană și apă pentru 48 ore
- lopată,

Nu se admit nici un fel de modificări la mașină, cu excepția cauciucurilor. Toate obiectele detașabile din interiorul mașinii trebuie să fie foarte bine fixate pentru a se evita accidentările. Pe parcursul traseului este obligatorie purtarea centurilor de siguranță.

Alte recomandări:

- mănuși de protecție
- lanțuri pentru roți
- Terratrip

Transportul combustibilului în masină este interzis (este permis numai în exteriorul habitaculului) în limita a 40 litri numai în recipiente metalici omologați, etanși și foarte bine fixați. După înscriere, se vor efectua verificări tehnice și administrative pentru fiecare echipaj.

Concurenții vor pune la dispoziția organizatorilor, pentru material publicitar, minim următoarele suprafețe:

- lateral: două dreptunghiuri cu dimensiunile de 520/500 mm
- capotă motor
- parasolar lățime 150 mm.
- plafon: un dreptunghi cu dimensiunile de 520/500 mm.
- aripile din față

Fiecărui echipaj, format din pilot și copilot, i se va înmâna la start roadbook-ul pentru etapa de parcurs. În cazul în care concurentul s-a abătut de la traseu la o distanță mai mare de 100 m, în stânga sau dreapta, pentru a nu fi penalizat este obligat să revină la traseu în limitele admise prin același loc prin care l-a părăsit. Verificarea se va face prin suprapunerea track-urilor cu cel efectuat de către organizator. În cazul în care un concurent depășește limitele admise iar revenirea la traseu se face evident prin alt loc decât prin cel prin care s-a depășit limita impusă, în acest fel evitându-se o porțiune de traseu, de asemenea se penalizează ori de câte ori se va constata acest lucru.

La sosirea din traseu participanții sunt obligați să returneze imediat roadbook-ul arbitrilor ce înregistrează sosirea din traseu și gps-urile. În foile de arbitraj și în roadbook, arbitrii de traseu vor consemna ora de start, timpii de intrare și ieșire din probele speciale, precum și ora de sosire într-o rubrică special menționată.

Pe lângă descrierea traseului, roadbook-urile vor avea:

- legenda. Simbolurile din legendă vor fi standardizate.
- spații speciale pentru notățiile arbitrilor (ore de start, timpi neutralizați, etc)
- foaie pentru CP-uri

Trecerea timpilor pe roadbook se va face în prezența participanților. Cronometrarea se poate face la nivel de secundă. Cerințele speciale din partea organizatorilor către concurenți, referitoare la o anumită poziție din roadbook vor fi specificate în mod obligatoriu la rubrica OBSERVAȚII a poziției respective, inclusiv penalizarea aferentă.

Traseul competiției este stabilit de către organizatori și parcurs în întregime de aceștia. Organizatorii au dreptul de a modifica, traseul etapelor și/sau probelor speciale în funcție de starea vremii sau de alte situații excepționale. Modificările vor fi aduse la cunostința participanților înainte de începerea etapei, sau în cazuri speciale, în timpul desfășurării etapei. Porțiunea de traseu va fi neutralizată înainte de a fi parcursă de către o echipa sau echipaj. În cazul în care un echipaj/echipa a trecut de ultimul punct de cronometrare, timpul de sosire al concurenților devine timpul intermediar al echipajelor/echipelor cronometrat pe ultima secțiune de traseu (responsabilitatea organizatorului).

Datorită stilului diferit de conducere al echipajelor, sau a condițiilor particulare de aderență precum și a liniei de parcurgere a poziției, pot apărea neconcordanțe între distanțele menționate în roadbook și distanța parcursă efectiv. Aceste diferențe (de ordinul metrilor) față de distanța din roadbook sunt considerate toleranțe de măsurare și nu pot constitui obiectul unor reclamații din partea participanților.

Distanța standard pentru calibrarea instrumentelor va fi obligatoriu de 1000 m, în sistemul GPS (fără abateri). Instrumentele de măsurare (tripmaster) vor fi calibrate după acest sistem de referință și intra în atribuțiile concurenților. În cazul în care traseul a fost măsurat după un alt sistem de măsurare, organizatorul este obligat să pună la dispoziția concurenților distanțele etalon, iar concurenții trebuie să calibreze instrumentele de măsurare în consecință. Organizatorul prin reprezentanții săi este obligat să anunțe tipul de bandă cu care s-au efectuat marcajele pe traseu și în probele speciale, înainte de startul etapei.

Pentru fiecare secțiune de traseu se vor stabili timpii maximi de parcurgere (TM). Aceștia vor fi anunțați de către organizator, vor fi menționați în roadbook, se vor nota în foile de arbitraj și/sau prin panotaj la locul de start în cazul probelor speciale.

Pe traseu și în probele speciale pot exista puncte de control (CP) cu arbitru sau fără. CP-urile vor fi semnalizate vizibil, standardizate și amplasate numai în poziții de roadbook.

Marcajul CP-urilor se face printr-o placă dreptunghiulară, format A3, de culoare potocalie pentru extrem, roșu pentru Open (Promo) și portocaliu și roșu pentru (Standard), orientată portret, cu un bănuț cu amprentă amplasat în centrul plăcii (intersecția diagonalelor). Dreptunghiurile vor fi marcate suplimentar cu bandă la partea superioară și inferioară.

Amplasamentul marcajelor CP se face la o înălțime maximă de 2,00m și minimă de 1m față de sol, astfel încât să fie perfect vizibile din mașina, din direcția de intrare în poziție, la nivelul ochilor echipajului.

Prin proba specială (PS) se înțelege o porțiune de traseu cu grad de dificultate diferit (mai ridicat). Aceasta este marcată prin porți și bandă sau pe roadbook. Parcurgerea PS care se punctează diferit față de

secțiunea de traseu propriu zis. Fiecare PS va avea un timp maxim de parcurgere (TM). Aceștia vor fi anunțați de către arbitrii, înainte de intrarea în PS, vor fi menționați în roadbook și/sau prin panotaj la locul de start în proba specială respectivă și se vor nota în foile de arbitraj. În competiție se pot parcurge și secțiuni cu PS ce vor fi marcate în roadbook. Acestea nu pot fi mai multe de 3 pe tot parcursul traseului.

Toate competițiile vor fi monitorizate de către Comisia Națională de Offr Road (CNOR) printr-un reprezentant executiv desemnat ca observator.

Dotările obligatorii ale autovehiculelor la clasa Standard sunt:

- cauciucuri maximum profil MT dimensiune maximă 33 Inchs (sau echivalent) căști de protecție pentru pilot si copilot, tip AUTO/MOTO
- prelată sau orice alt material impermeabil cu dimensiunile 6x3m (pentru protecția solului în zona de service sau bivuac)
- hrană și apă pentru 48 ore
- lopată
- extingtor minim 2 litri -2 buc
- dispozitiv de avertizare sonoră
- cric
- sistem de evacuare a gazelor arse, minim 2/3 din lungimea mașinii
- triunghi reflectorizant
- trusa de prim ajutor
- sufa de remorcare,
- contor chilometraj, funcțional
- echipament de comunicare (telefoane mobile)
- automobilul trebuie să aibă toate dotările standard pentru circulația pe drumurile publice conforme codului rutier

Caracteristicile autovehiculelor la clasa Standard sunt:

- Extingtoarele vor fi manuale, de minim 2 litri capacitate și prevăzute cu manometru de verificare.
- Extingtoarele trebuie să fie pline și să se încadreze în perioada de valabilitate. Amplasarea acestora în habitacul se face de o manieră fermă în locuri ușor accesibile.
- Orice obiect amplasat în habitacul (statie emisie-recepție, trusa scule, etc) va fi ancorat ferm la o distanță de cel puțin 150 mm față de căștile echipajului.
- Toate obiectele detașabile din interiorul mașinii trebuie să fie foarte bine fixate pentru a se evita accidentările.
- Scaunele vor fi prevăzute cu tetiere.
- Nu se acceptă nici o modificare a automobilului original.
- Nu se consideră modificare schimbarea cauciucurilor de serie sau schimbarea barilor față și spate sau a pragurilor laterale.

Referitor la gabarit, vehiculele trebuie să aibă ampatamentul între punți de minim 200 cm și lățimea maximă la exteriorul roților nu trebuie să depășească 230 cm.

În ceea ce privește greutatea vehicolului:

- greutatea minimă a vehicolului pregătit de cursă (cu rezervorul de combustibil plin și cu roata de rezervă) trebuie să fie de minim 900 kg fără pilot și copilot
- greutatea maximă a vehicolului pregătit de cursă (cu rezervorul plin și cu roata de rezervă) trebuie să fie de 3500 kg cu pilot si copilot

La clasa Open (Promo) sunt obligatorii următoarele dotări ale autovehiculelor:

- cauciucuri profil minim MT dimensiune maximă de 35 Inchs (cauciucurile cu profil agricol sunt interzise din anul 2011)
- centuri de siguranță tip HAM pentru competiții automobilistice, cu minim trei puncte de fixare, pentru pilot si copilot
- căști de protecție pentru pilot si copilot, tip AUTO/MOTO

- prelata sau orice alt material impermeabil cu dimensiunile 6x3m (pentru protecția solului în zona de service și bivouac)
- GPS, model GARMIN sau compatibil GARMIN, împreună cu cablul de descărcare a datelor
- terratrip
- hrană și apă pentru 48 ore
- lopată
- stație emisie recepție
- extingtor minim 2 litri -2 buc
- dispozitiv de avertizare sonoră
- troliu mecanic, electric sau hydraulic, direcția de tragere “frontal”
- sufe de protecție pentru copaci
- mănuși de protecție
- cric
- sistem de evacuare a gazelor arse minim 2/3 din lungimea mașinii
- triunghi reflectorizant
- trusa de prim ajutor
- greutate minimă pentru detensionarea cablului de troliu de 1 kg.
- lumini: două faruri frontale și două stopuri de frână (becuri de 21 W)
- 4 Lămpi semnalizatoare.

Caracteristicile autovehiculelor la clasa Open (Promo) sunt:

- Rezervorul de combustibil, radiatoarele, filtrele de ulei trebuie să fie amplasate ÎN AFARA habitaculului.
- Suprafețele vitrate vor fi din sticlă SECURIT, DUPLEX sau policarbonat, cu o grosime minimă de 3 mm. Plexiglasul este interzis. Parbrizul, în cazul în care există, va fi în mod obligatoriu din sticlă de tip DUPLEX
- în cazul în care autovehiculul este în varianta soft-top, plafonul, începând din dreptul parbrizului și până la 150 mm în spatele scaunelor va fi metalic. Se pot folosi fier, aluminiu sau materiale composite. Caracteristicile mecanice ale acestor materiale trebuie să fie cel puțin similare cu a unei table de fier cu grosimea de 1 mm.
- În interiorul și exteriorul habitaculului se vor monta hebluri pentru întreruperea alimentării tuturor circuitelor electrice.
- În cazul motoarelor diesel, se va monta un dispozitiv separat de oprire a motorului.
- Dacă se folosesc alte elemente de caroserie decât cele originale, muchiile acestora vor fi rotunjite cu o raza de minim 15 mm.
- Extingtoarele vor fi manuale, de minim 2 litri capacitate și prevăzute cu manometru de verificare.
- Extingtoarele trebuie să fie pline și să se încadreze în perioada de valabilitate. Amplasarea acestora în habitacul se face de o manieră fermă în locuri ușor accesibile.
- Dacă prin habitacul trec circuite de ulei, răcire sau alimentare, aceste circuite vor fi executate din conducte rezistente la foc și nu vor fi întrerupte (mufate) între intrarea și ieșirea din habitacul.
- Orice obiect amplasat în habitacul (stație emisie-recepție, trusă scule, structura roll-bar, etc) va fi ancorat ferm la o distanță de cel puțin 150 mm față de căștile echipajului.
- Toate obiectele detașabile din interiorul mașinii trebuie să fie foarte bine fixate pentru a se evita accidentările.
- Scaunele vor fi prevăzute cu tetiere.

Habitacul va avea două uși sau deschideri, astfel încât:

- prin acestea să încapă un pătrat cu latura de 50 cm.
- ocupanții mașinii să poată părăsi vehicolul în maxim 7 secunde, pe ușa apropiată și în 9 secunde pe ușa mai depărtată. Testul se face în pozitie de mers, echipați, cu căștile puse și centurile de siguranță legate.

Referitor la gabaritul mașinii:

- Ampatamentul între punți trebuie să fie de minim 200 mm
- Lățimea maximă la exteriorul roților nu trebuie să depășească 230 mm

Greutatea minima a vehicolului pregătit de cursa (cu rezervorul de combustibil plin și cu roata de rezerva) trebuie să fie de minim 900 kg fără pilot și copilot greutatea maximă a vehicolului pregătit de cursă (cu rezervorul plin și cu roata de rezervă) trebuie să fie de 3500 kg cu pilot și copilot.

Dotările obligatorii ale autovehiculelor la clasa Extrem (Modificate) sunt:

- cauciucuri profil minim MT (cauciucurile cu profil agricol sunt interzise din anul 2011)
- roll cage din țevă metalică de minim 38 mm diametru și 3 mm grosimea secțiunii.
- centuri de siguranță tip HAM pentru competiții automobilistice, cu minim patru puncte de fixare, atât pentru pilot cât și pentru copilot
- căști de protecție pentru pilot și copilot, tip AUTO/MOTO
- prelată sau orice alt material impermeabil cu dimensiunile 6x3m (pentru protecția solului în zona de service și bivouac)
- GPS, model GARMIN sau compatibil GARMIN, împreună cu cablul de descărcare a datelor
- terratrip
- hrană și apă pentru 48 ore
- lopată
- heblu în interiorul habitaculului și în exteriorul habitaculului
- stație emisie receptivă
- extingtor minim 2 litri -2 buc
- dispozitiv de avertizare sonoră
- troliu mecanic, electric sau hydraulic, direcția de tragere "frontal"
- sufe de protecție pentru copaci
- manuși de protecție
- cric
- sistem de evacuare a gazelor arse minim 2/3 din lungimea mașinii
- triunghi reflectorizant
- trusă de prim ajutor
- greutate minimă pentru detensionarea cablului de troliu de 1 kg.- lumini: două faruri frontale și două stopuri de frână (becuri de 21 W)
- 4 Lampi semnalizatoare.

Caracteristicile autovehiculelor la clasa Extrem (Modificate) sunt:

- Rezervorul de combustibil, radiatoarele, filtrele de ulei trebuie să fie amplasate ÎN AFARA habitaculului.
- Suprafețele vitrate vor fi din sticlă SECURIT, DUPLEX sau policarbonat, cu o grosime minimă de 3 mm. Plexiglasul este interzis. Parbrizul, în cazul în care există, va fi în mod obligatoriu din sticlă de tip DUPLEX
- În cazul în care autovehiculul este în varianta soft-top, plafonul, începând din dreptul parbrizului și până la 150 mm în spatele scaunelor va fi metalic. Se pot folosi fier, aluminiu sau materiale composite. Caracteristicile mecanice ale acestor materiale trebuie să fie cel puțin similare cu a unei table de fier cu grosimea de 1 mm.
- În interiorul și exteriorul habitaculului se vor monta hebluri pentru întreruperea alimentării tuturor circuitelor electrice.
- În cazul motoarelor diesel, se va monta un dispozitiv separat de oprire a motorului.
- Dacă se folosesc alte elemente de caroserie decât cele originale, muchiile acestora vor fi rotunjite cu o raza de minim 15 mm.
- Extingtoarele vor fi manuale, de minim 2 litri capacitate și prevăzute cu manometru de verificare.
- Extingtoarele trebuie să fie pline și să se încadreze în perioada de valabilitate. Amplasarea acestora în habitacul se face de o manieră fermă în locuri ușor accesibile.
- Dacă prin habitacul trec circuite de ulei, răcire sau alimentare, aceste circuite vor fi executate din conducte rezistente la foc și nu vor fi întrerupte (mufate) între intrarea și ieșirea din habitacul.
- Orice obiect amplasat în habitacul (stație emisie-recepție, trusă scule, structura roll-bar, etc) va fi ancorat ferm la o distanță de cel puțin 150 mm față de căștile echipajului.

- Toate obiectele detasabile din interiorul masinii trebuie să fie foarte bine fixate pentru a se evita accidentările.
- Scaunele vor fi prevăzute cu tetiere.
- Habitacul va avea două uși sau deschideri, astfel încât: prin acestea să încapă un pătrat cu latura de 50 cm și ocupanții mașinii să poată părăsi vehicolul în maxim 7 secunde, pe ușa apropiată, și în 9 secunde pe ușa mai depărtată. Testul se face în poziție de mers, echipați, cu căștile puse și centurile de siguranță legate.

Referitor la gabaritul mașinii:

- Ampatamentul între punți trebuie să fie de minim 200 cm
- Lățimea maximă la exteriorul roților nu trebuie să depășească 230 cm

Greutatea minimă a vehicolului pregătit de cursa (cu rezervorul de combustibil plin și cu roata de rezerva) trebuie să fie de minim 900 kg fără pilot și copilot greutatea maximă a vehicolului pregătit de cursă (cu rezervorul plin și cu roata de rezerva) trebuie să fie de 3500 kg cu pilot și copilot.

III. 3 - Factori favorizanți

Județul Caraș-Severin dispune de un bogat potențial turistic și oferă o gama largă de propuneri turistice de interes general sau tematice. Activitățile în aer liber sunt practicate cu entuziasm de multă vreme. De fapt, cuvântul "turism" înseamnă drumeții montane, practicându-se atât sporturi de vara (ciclism, mountain-biking), cât și sporturi de iarnă (schi), dar și sporturi nautice (surfing, schi nautic și scufundări, caiac și canoe pe râuri și lacuri).

Spațiile naturale protejate, prin valențele lor estetice, recreative, educaționale, științifice, se constituie ca obiective turistice deosebit de atractive, unele cu caracter de unicat pe plan internațional.

Valorificarea lor turistică îmbracă forme diferite, complexe. Ea trebuie să țină cont de structura ariei protejate, de obiectivele de management, de varietatea resurselor etc. Sistematizarea acestor areale variază de la o țară la alta, așa cum diferă și echipamentele turistice de la un parc la altul.

Diversitatea tipurilor de peisaje ale județului Caraș-Severin (abrupturi calcaroase cu Pin Negru de Banat, canioane cu pâraie cu debit puternic fluctuant, vârfuri calcaroase cu vegetație submediteraneană, păduri întinse de fag de vârste mari, goluri alpine cu jnepeniș, lacuri de acumulare montane, chei și prăpăstii calcaroase, cătune izolate în munte, pajiști subalpine cu lapiezuri), peșteri termale unice în România, izvoare termominerale, endemisme și rarități de floră și faună oferă tuturor iubitorilor de natură experiențe inedite.

Relieful Parcului Natural "Porțile de Fier" apare ca o reflectare a structurii geologice și a alcătuirii petrografice constituind elementul principal, polarizant al interesului turistic. Din punct de vedere geografic, Caraș-Severin este un județ montan (65,4% din suprafață), dar are și largi zone depresionare.

Zona muntoasă este reprezentată de munții Banatului în a căror componență intră: Munții Țarcului, Cernei, Muntele Mic (în est), Munții Semenice, Aninei și Dognecei (în vest), Munții Locvei și Almăjului (în sud). Sunt alcătuiți din două zone distincte: zona cristalină cu intruziuni granitice în partea vestică și o zonă sedimentară, calcaroasă, în partea estică. În partea de sud a Munților Locvei se desfășoară Depresiunea Moldova Veche.

Dotările turistice cuprind în general echipamente de cazare diverse (terenuri de campare, corturi, cabane, refugii, vile, hoteluri, tabere de tineret, sate de vacanță etc.), unități de alimentație, instalații sportive, trasee de plimbare, de călărie, poteci, centre de informare, muzee sau săli de expoziții ș.a. Toate trebuie să fie concepute astfel încât să nu se depășească nivelul suportabilității ecologice, să fie satisfăcute nevoile turiștilor, să se asigure realizarea obiectivelor de management.

În județul Caraș-Severin pentru trasee enduroturistice propunem următoarele puncte de întâlnire Borlova, Brebu Nou, Virciorova și Slatina Timiș.

Un traseu folosit an de an în competițiile endurocross care se adresează motocicletelor, Atv-urilor, Quad-urilor și Side by Side-urilor modificate pentru condiții extreme de competiție și rulaj pe teren accidentat este cel din zona comunei Văliug. Din punct de vedere turistic triumghiul format de lacurile de acumulare Trei Ape, Gozna și Secu având în centru stațiunea Semenice constituie punctul de interes central permițând desfășurarea activităților turistice atât iarna cât și vara.

III.4 - Protecția mediului și enduroturismul

Circulația motorizată pe suprafața ariilor naturale protejate a produs deja distrugeri însemnate, care sunt greu de refăcut, iar dacă aceste acțiuni continuă riscăm să pierdem zone de interes turistic unicat. Prin păduri, dar mai ales pe pășunea alpină, motocicletele și ATV-urile au făcut șanțuri adânci. Fiecare ieșire mărește aria distrusă, tăind noi urme pe lângă cele vechi. O dată stratul vegetal îndepărtat, urmele devin albe pentru torente, se adâncesc, iar degradarea devine ireversibilă. În felul acesta se distruge un mediu natural unic, cu valoare recunoscută la nivel internațional, făcând parte din ultimul peisaj forestier intact din Europa (exceptând Scandinavia și Rusia).

Turismul enduro evită cu desăvârșire ariile protejate cu toate că există drumuri județene care traversează parcuri naționale sau naturale (de exemplu, DJ 582C de la Reșița la Anina, care trece prin Parcul Național Semenic - Cheile Carașului). Deplasarea se face pe drumurile existente (drumuri naționale, drumuri județene, drumuri comunale, drumuri private deschise circulației publice și drumuri de exploatare) respectându-se prevederile codului rutier, atât în ceea ce privește înregistrarea vehiculelor și echiparea acestora cât și cele privitoare la regulile de circulație, în conformitate cu regulamentul fiecărui tip de turism enduro. De aici, se înțelege că nu este permisă deplasarea cu viteze care depășesc limitele legale și că nu este nevoie de măsurile speciale specifice altor categorii de competiții cum ar fi oprirea traficului sau asistență din partea poliției rutiere.

Este absolut necesar să se găsească soluții concrete la situația care se perpetuează de atât timp și să se ia atât măsuri de prevenire (instalarea pe drumurile de acces și în principalele comune limitrofe de panouri informative, care să atragă atenția asupra statutului protejat al zonei și al interdicției de circulație motorizată în afara drumurilor publice, instalarea la punctele de acces critice de bariere controlate), cât și măsuri de sancționare a prezentelor abateri, conform legii.

Răspunderea organizării de acțiuni de recreere, în cadrul competițiilor sportive, cu vehicule motorizate este integral a organizatorilor acestora, care sunt direct răspunzători și de degradarea mediului în afara zonelor premise accesului public și a celor special amenajate pentru competiții enduro, iar în cazul organizării de ieșiri individuale sau de grup, răspunderea, aparține participantului.

Se consideră că activitățile recreative ce pot fi dezvoltate în interiorul ariilor protejate sunt: studierea naturii, florei și faunei; fotografierea, pictura peisajelor; drumeții montane; alpinism; speologie; practicarea scufundărilor; plimbări pe jos sau, iarna, cu schiurile; ciclism și canotaj; vizite la obiective culturale, istorice și etnografice; cunoașterea și învățarea unor meșteșuguri tradiționale; vizitarea ecomuzeelor din incinta zonelor protejate; vizionarea de filme, consultarea de materiale documentare, științifice despre zonele protejate în cadrul centrelor de primire a turiștilor.

Fiecare arie protejată destinată recreării își stabilește propriile reguli de comportament pentru vizitatori. De exemplu, numeroase parcuri naționale interzic pătrunderea autoturismelor, deplasarea făcându-se numai cu mijloace de transport ecologice (electrice, biciclete, aeroplane, deltaplane, bărci cu vâsle, trăsuri etc.) aflate în proprietatea administrației parcului. De asemenea, regulile se pot referi la depozitarea deșeurilor, la impunerea unor trasee, la mărirea grupurilor, la nivelul zgomotelor, la hrănirea animalelor, culegerea de "amintiri naturale" etc.

III.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale enduroturismului

Puncte slabe ale enduroturismului în județul Caraș-Severin:

- Mentalitate învechită a mării părți a personalului și a unei părți a conducerii societății și a formelor de turism;
- Sezonalitate accentuată;
- Absența varietății claselor unităților de cazare (marea majoritate sunt de 2 stele);
- Lipsa unor rețele de drumuri, piste sau terenuri pe care să se practice această formă de turism.

Oportunități ale turismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa infrastructurii constituie un avantaj putându-se practica toate formele de enduroturism;
- Organizarea unor tipuri de agrement de exemplu plimbări cu ATV-ul, motocicletă, mașini 4x4, etc;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism;
- Publicitatea pentru zonele în care se poate practica a turismului de nișă;
- Organizarea de concursuri pentru pasionații de enduro;

Amenințări ale turismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul în unele județe ridicat, inflație etc.;
- Lipsa de implicare din partea statului pentru dezvoltarea acestui tip de turism, considerat de nișă;
- Modernizarea infrastructurii în zonele în care se organizează concursuri enduro.

Capitolul IV -CICLOTURISMUL

IV.1 - Scurt istoric

Cicloturismul sau turismul pe bicicletă este o activitate la fel de veche ca bicicleta. Sunt semnale cum că acesta se practică încă din anii 1820. Însă primul eveniment înregistrat are loc pe 17 februarie 1969 cand John Mayall, Charles Spencer și Rowley Turner au parcurs pe un tip mai primitiv de velocipede (velocipedul este vechea bicicletă cu roți inegale) o distanță de 85 km în 15 ore din Trafalgar Square, Londra, până în Brighton.

Ziarul The Times, care a trimis o caleașcă cu un reporter care să îi urmărească, a scris despre acest “eveniment extraordinar de velocipede”. Au urmat apoi alte încercări de același gen care au popularizat noul vehicul pe 2 roți. Entuziasmul s-a extins apoi și în alte țări. Ziarul The New York Times publica un articol în care vorbea de “cantități mari de velocipede care zboară încoace și încolo”. Însă deși interesul britanic a avut o frenezie mai mică decât în SUA, acesta a durat mai mult. Evoluția de la o mașină care trebuia împinsă sau trasă, la una deplasabilă cu ajutorul pedalelor, a făcut ca distanțele lungi să devină mai accesibile pentru mai multă lume.

Cicloturismul este o activitate turistică de recreare în care deplasarea și vizitarea obiectivelor turistice se face pe bicicletă. Distanțele variază considerabil în funcție de traseul ales, de la câteva ore la câteva zile. În funcție de condiția fizică, viteza cu care se merge și numărul opririlor, turiștii pot acoperi între 50 și 150 de km într-o zi. Deși un tur cu bicicleta se poate întinde pe mai multe zile, cele mai populare sunt tururile de o zi cu biciclete Mountainbike în care participanții sunt conduși de o persoană familiară cu locurile să viziteze anumite obiective pe care aceștia doresc să le vadă.

Călătoriile au devenit din ce în ce mai aventuroase. Autorul britanic John Foster Frasier împreună cu prietenii săi Edward Lunn și F.H. Lowe s-au aventurat la o călătorie în jurul pământului în iulie 1896 în biciclete penny-farthing sau adevăratele velocipede cu roata din față mult mai mare decât cea din spate și cu șaua sprijinită pe roata din față (denumirea de penny-farthing este cea originală englezească și provine de la asemănarea acestor biciclete cu alăturarea a două monezi englezești, un penny și un fathing sau fourth part, adică un sfert de penny). Aceștia au parcurs 30.958 km, prin 17 țări, în 2 ani și 2 luni.

IV.2 – Particularități

Cicloturismul sau turismul pe bicicletă este la ora actuală încă foarte puțin dezvoltat în România din toate punctele de vedere: număr de practicanți, cantitatea și calitatea infrastructurii, materialele informative și promoționale etc.

Pe de altă parte, potențialul cicloturistic al României este foarte ridicat din toate punctele de vedere, atât pentru cicloturismul "de șosea" cât și pentru cicloturismul montan (**mountain biking recreativ și turistic**).

Cicloturismul se practică și în afara traseelor special marcate în acest scop, unde se poate circula cu bicicleta și există interes turistic - pe orice căi de comunicație, clasificate sau nu, de la drum național la drum de pământ neclasificat, de la șosea la potecă, dacă accesul public în zonă nu este interzis în general (proprietate privată, rezervație naturală cu regim sever, poligon militar, zonă de protecție sanitară severă, zonă de frontieră etc.) sau interzis bicicletelor în particular (stradă cu interdicție expresă de circulație a bicicletelor, alei și alte căi de comunicație pietonale aglomerate etc.).

Traseele cicloturistice marcate (*ciclotrasee*) (prescurtat *TC*) se clasifică în funcție de extensia geografică, de felul de bicicletă / grup-țintă de utilizatori și de nivelul de dificultate, după trei criterii, și anume al rangului, tipului și gradului.

Rețeaua Națională de Trasee Cicloturistice din România (RNTCR) cuprinde trei grupe (**ranguri**) de trasee cicloturistice marcate:

- trasee cicloturistice **naționale** (N) (numite și *ciclomagistrale*) - prescurtat TCN;
- trasee cicloturistice **regionale** (R) (numite și *ciclorute*) - prescurtat TCR;
- trasee cicloturistice **locale** (L) (numite și *cicloparcursuri*) - prescurtat TCL.

Traseele cicloturistice naționale sunt de importanță națională și internațională și necesită prioritate în marcarea, descriere și marketing. Traseele cicloturistice regionale sunt de importanță regională (parțial și națională) și necesită atenție la nivel interjudețean (în principal al regiunilor de dezvoltare) și județean. Traseele cicloturistice locale sunt de importanță locală (parțial și regională) și necesită atenție la nivel zonal (în principal al județelor și microregiunilor) și local (comunal / orășenesc / municipal).

RNTCR cuprinde două feluri (**tipuri**) de trasee cicloturistice marcate:

- trasee cicloturistice de **șosea** (TCS).
- trasee cicloturistice de **munte** (TCM).

Dedublarea RNTCR în două subrețele, "de șosea" și "de munte" este o necesitate impusă de relieful variat al României, cuprinzând multe dealuri și munți, de procentul foarte mare de drumuri nemodernizate, de faptul că o mare parte din obiectivele turistice se află în zonele montane sau perimontane și de interesul în continuă creștere pentru mountain biking. Rețelele vor fi cvasiparalele, astfel că pe cât posibil pentru fiecare din traseele cicloturistice naționale sau regionale clasice, "de șosea" va exista un traseu pentru mountain bike aflat pe cât posibil în paralel, ce va străbate aceleași regiuni turistice, oferind posibilitatea de a vedea aproape aceleași peisaje și de a vizita aproximativ același cadru natural și cultural, în funcție de tip de bicicletă ales de turist (trekking sau MTB).

Traseele din RNTCR se clasifică în patru nivele (**grade**) de dificultate:

- **lejer** (L) - (engl. light germ. leicht) - culoarea de cod: albastru
- **mediu** (M) - (engl. moderate, germ mittelschwer) - culoarea de cod: roșu
- **dificil** (D) - (engl. difficult) - culoarea de cod: negru
- **expert** (E) - (engl, germ, fr. expert) - grad excepțional, culoare de cod: negru-galben.

Clasificarea pe grade de dificultate este necesară deoarece cicloturiștii au nivel foarte diferit de pregătire tehnică (măiestrie în conducerea bicicletei la viteză sau pe teren variat) și fizică (forță, rezistență), calitate a bicicletei, cantitate de bagaje, stil și așteptări vizavi de traseu etc. și vor alege traseul și în funcție de aceste criterii.

Cicloturismul se practică în România:

- atât pe șosele (de regulă modernizate, pe cât posibil fără trafic auto intens) - ca **cicloturism clasic**, "**de șosea**", cât și pe drumuri nemodernizate sau căi de comunicație necarosabile - de regulă pe drumuri "de țară", drumuri auto forestiere, drumuri de care și de tractor, uneori (dar rar) și pe poteci - ca **cicloturism montan**, numit și mountain biking (**MTB**) recreațional și turistic. Se practică atât în varianta **de lung parcurs** (ture de zile - săptămâni - chiar luni de zile, putând totaliza multe sute sau mii de kilometri, de regulă în etape de 50-100 km pe zi cu diferențe de nivel de până la 1500 m urcuș total pe zi uneori chiar mai mult), cât și în varianta **de scurt parcurs** (excursii de o zi sau de câteva ore).

- atât **în circuit** (cu bază fixă), cât și pe trasee "liniare" (**cicloturism itinerant**), ce străbat uneori întregi regiuni, țări sau continente. Adesea se urmează în etape seriate (ex. anuale) o rută de lung parcurs, astfel că în fiecare concediu se începe din locul unde s-a oprit tura cu un an înainte și în timp respectivul cicloturist ajunge să aibă parcursă integral câte o rută de mii de kilometri, cum e cazul magistralei cicloturistice transeuropene **Euro Velo nr. 6**, care trece și prin România.

În funcție de distanța totală parcursă putem distinge cicloturism de **promenadă/agrement** (plimbare pe bicicletă pe distanțe de câțiva kilometri, maxim 15-25, cu durata de sub o oră până la câteva ore), cicloturism **propriu-zis** (de scurt parcurs - 1-2-3 zile, respectiv de lung parcurs 1-2-3 săptămâni) și cicloturism **expediționar** (de multe săptămâni / luni / ani, putându-se acoperi distanțe totale de mii sau zeci de mii de kilometri, traversând și România).

Se practică pe căi de comunicație **nemarcate** ca traseu cicloturistic, astfel că orientarea se face pe bază de indicatoare sau marcaje rutiere sau pentru drumeție (turism pedestru), sau pe bază de descrieri tip text sau foto-video / schițe sau hărți / busolă / GPS sau cu ajutorul unui ghid etc. Rarisim se practică în România și **pe trasee marcate** pentru cicloturism (deoarece asemenea trasee sunt aproape inexistente, neavând încă nici măcar baza legală specifică, spre deosebire de alte țări, unde există reglementări clare și zeci sau sute de mii de kilometri de trasee cicloturistice marcate). Se practică mult **individual**, în **perechi**, în **grupuri** mici (3-7 persoane) sau medii (8-15). Relativ rar sunt grupuri mai mari de 15 persoane (de regulă la ture de șosea organizate sau la event-uri cu componentă sportivă sau socială), dar și **neorganizat** (în cazul cvasitotalității cicloturiștilor autohtoni și a majorității celor străini veniți în România), dar și în mod **organizat**, printr-o organizație de profil (ex. club de cicloturism pentru proprii membri sau și pentru membrii unor cluburi partener) sau în mod comercial printr-o agenție de turism (specializată sau nu, română sau străină). Organizarea poate fi **parțială** (referitoare doar la logistică ex. informații, cazare, masă, transfer bagaje, transfer persoane la start / final) sau **completă** (incluzând și constituire / selectare grup, conducere / ghidaj).

Cicloturismul se practică de regulă **independent** (turistul transportând cu sine pe bicicletă tot ce are nevoie), dar și **asistat** (un vehicul transportă bagajele mari ale cicloturiștilor și eventual biciclete de rezervă, piese de schimb și scule, eventualii membri oboșiți sau cu probleme de sănătate din grup sau căroră li s-a defectat grav bicicleta. De obicei vehiculul este un microbuz cu remorcă sau portbagaj special (și pentru biciclete). Asistarea poate fi **parțială**, când vehiculul de transport are traseu diferit sau orar diferit și deci întâlnește grupul doar la sfârșitul fiecărei etape (de regulă la cicloturismul montan sau grupuri mari). Asistarea poate fi **completă**, când autovehiculul este "de însoțire" a grupului, circulând de regulă lent, imediat în urma ultimului membru din grup. Se practică, la turele de mai multe zile, atât pe bază de structuri de primire ("cu **cazare indoor**" - pensiuni, hoteluri etc.), cât și în stil "**cyclo-camping**" - în propriul cort (mar rar bivouac sub cerul liber sau în adăposturi improvizate sau semi-indoor ex. în stâne, cabane părăsite, grote etc. - mai ales la MTB). Cazările indoor pot fi prerezervate la începutul turei (de regulă la cicloturismul de lung parcurs organizat sau în grup mai mare), sau doar pe parcurs (cu 1-2 zile înainte) sau rezolvate ad-hoc (având în vedere dificultatea specifică cicloturismului de planificare a lungimii etapelor și respectare a unui program prestabilit).

Cicloturismul se practică atât "**cu baguri**" (adică bagaje mari purtate pe bicicletă, ca volum până la 100 litri, și ca și masă până la 20-35 kg, de regulă în "sacoșe de cadru", foarte rar în remorci speciale) cât și cu bagaj mic ("**day-pack**", cu volum de 8-20 litri și greutate de 3-12 kg, de regulă sub formă de rucsac la MTB sau sacoșă de cadru / ghidon la cicloturism de șosea). Cicloturismul "cu baguri" este de tip independent și se practică în România cel mai adesea ca cicloturism de șosea sau montan expediționar, fiind de obicei prezent și echipamentul de campare (sac de dormit, saltea, cort), iar cel cu day-pack este de scurt parcurs sau asistat (în acest caz bagajul mare fiind transportat de un alt vehicul), dar și **necombinat** (întreg traseul parcurgându-se exclusiv pe bicicletă) dar și semi combinat sau **combinat**, când se utilizează și alte mijloace de transport sau forme de deplasare (tren, autovehicul, ambarcațiune....) pe parcurs sau/și numai pentru deplasarea la punctul de începere a deplasării pe bicicletă respectiv de la finalul acesteia până la locul de cazare/destinație finală.

Cicloturismul se practică ca **scop** (dorința în sine de a face turism pe bicicletă, practicanții fiind pasionați de mersul cu bicicleta) sau ca **mijloc** (practicanții nu doresc în mod expres sau special să meargă pe bicicletă, scopul lor este vizitarea unor anumite obiective sau deplasarea pe anumite trasee iar utilizarea ca mijloc de transport a bicicletei se face doar pentru că în acea împrejurare este opțiunea cea mai avantajoasă sau plăcută sau interesantă). Poate exista și cicloturism **implicit**/nespecific, când deplasarea pe bicicletă este în scop utilitar/ profesional, dar prin împrejurări (ex. traseul ales) are și aspecte turistice sau asimilabile cicloturismului, dar și cu accent predominant **cultural** (de vizitare a unor localități și zone cu multe monumente istorice și de arhitectură, obiective arheologice, folclorice / etnografice, muzee, mănăstiri, castele etc. etc.), **natural** (de vizitare a unor zone valoroase peisagistic, arii naturale protejate, elemente de biodiversitate etc.), uneori are și caracter **sportiv** (alegerea intenționată a unor trasee dificile sau lungi, diferențe mari de nivel sau suprafețe de rulaj accidentate) în cazul în care practicanții vor cu această ocazie să depună un efort fizic semnificativ sau ridicat sau chiar să se antreneze (cicloturismul permițând să faci simultan și sport și turism și recreație). Nu se exclud nici **alte accente** predominante (ex. **social, educațional**) sau lipsa unui accent specific sau prezența unuia mixt sau **nediferențiat**.

Se practică în România mult ca turism **de tineret**, mai ales cicloturismul montan și cel practicat de cicloturiștii autohtoni (în special din motive de mentalități încă persistente în România). Deocamdată se practică în România pe scară mai redusă ca turism **familial**, deși în alte țări sunt un grup-țintă de bază familiile (soț-soție / parteneri plus eventual copiii, care pedalează pe propria bicicletă sau sunt transportați în remorci sau semiremorci). Și ca turism **școlar** este încă redus nivelul practicării cicloturismului în România, la fel și ca turism pentru **seniori** (din lipsă de infrastructuri specifice). Totuși, portretul-robot al cicloturistului venit din spațiul germanofon în România este: persoană cu studii superioare, cu vârsta de 40-60 de ani, cu venituri peste medie. Este în creștere semnificativă cicloturismul organizat în grup cu turiști străini interesați de biodiversitate și natură ne antropizată (ca formă de **ecoturism**) și de sporturi outdoor (ca formă de turism **activ** / sportiv).

Încep să se practice și în România activități specifice la limita dintre sport și turism pe bicicletă, cum sunt **ciclocățărarea** (cycloclimbing), manifestările tip festival sau **eveniment** bicilistic ("event"), cum sunt cele competiționale de masă cu traseu lung (MTB - maratoane, ultramaratoane, curse de orientare pe bicicletă de lung parcurs, raiduri de mai multe zile pur bicilistice sau mixte gen "adventure race"), sau semi - / cvasicompetiționale ex. tabere, ture și expediții cu stil sportiv, cursuri de profil, diverse festivaluri și alte reuniuni.

La clasificarea TC se ține cont în principal de caracteristicile căilor de comunicație utilizate – categorie de drum, pantă, diferență de nivel, natura și rugozitatea suprafeței de rulaj, lățimea și raza curbilor etc.

Traseele cicloturistice marcate utilizează un spectru larg de categorii de căi de comunicație, în funcție de tip, rang și grad. Ca principiu - cele "de șosea" (TCS) se conduc pe drumuri modernizate, în schimb cele "de munte" (TCM) vor evita pe cât posibil drumurile modernizate, dar astfel încât TCM naționale (și , eventual cu efort suplimentar, și cele regionale) să poată fi parcurse și cu bagaje, pe timp umed. La drumuri carosabile se aleg cele cu trafic motorizat cât mai redus (ca număr de autovehicule, tonaj, viteză) și cât mai sigure și atractive sub alte aspecte. Astfel:

A) Pe autostrăzi utilizarea ca traseu cicloturistic nu se admite în nici o împrejurare.

B) Pe drumurile expres, europene și cele naționale cu trafic intens se admite excepțional la ambele tipuri (montane - TCM și de șosea - TCS), temporar și pe porțiuni limitate la cele de grad "ușor" (L) și "mediu" (M) și temporar și pe porțiuni foarte scurte la cele "dificile" (D). Nu se admit la "expert" (E).

C) Pe drumuri europene și naționale modernizate fără trafic motorizat intens se admite pe porțiuni limitate sau se admite excepțional pe etape întregi, dacă nu există alternativă. La TCM se admite excepțional, astfel: la grad L și M pe porțiuni limitate; La grad D pe porțiuni foarte scurte; la grad E doar temporar, pe porțiuni foarte scurte.

D) Pe drumuri publice modernizate județene și comunale sunt recomandate pentru TCS de toate rangurile și gradele. Pentru TCM (în lipsa unei alternative nemodernizate acceptabile) sunt admise pe

porțiuni limitate, la toate gradele și rangurile, cu excepția traseelor de grad E unde se admit porțiuni foarte scurte și excepțional porțiuni limitate.

E) Pe drumuri publice județene și comunale cu îmbrăcăminte asfaltică ușoară se recomandă la cele de rang regional (TCS-R) și local (TCS-L) de toate gradele (în lipsa unei alternative adecvate pe drum modernizat județean sau comunal) iar pentru cele de rang național (ciclomagistrale TCS-N) nu se recomandă dar se admite pe porțiuni limitate, la toate gradele. Pentru TCM (în lipsa unei alternative nemodernizate acceptabile) sunt admise pe porțiuni limitate la toate gradele și rangurile, cu excepția traseelor de grad E unde se admit porțiuni foarte scurte și excepțional porțiuni limitate.

F) Pe drumuri verzi se recomandă pentru TCS de toate rangurile și gradele (dacă au asfaltare corespunzătoare). Pentru TCM se recomandă condiționat, dacă au bandă neasfaltată dar închisă circulației ecvestre, altfel sunt admise pentru TCM pe porțiuni limitate, la toate gradele și rangurile, cu excepția traseelor de grad E unde se admit porțiuni foarte scurte și excepțional porțiuni limitate.

G) Pe piste de bicicletă în extravilan se recomandă pentru TCS de toate rangurile și gradele (dacă au calitatea corespunzătoare). Pentru TCM sunt admise (în lipsa unei alternative nemodernizate acceptabile) pe porțiuni limitate, la toate gradele și rangurile, cu excepția traseelor de grad E unde se admit numai excepțional, pe porțiuni foarte scurte.

H) Pe drumuri publice naționale, județene și comunale nemodernizate pietruite se recomandă pentru TCM de toate rangurile (național, regional, local), de grad L și M și pe porțiuni limitate pentru TCM de grad D și E. Pentru TCS se admite excepțional, tranzitoriu, pentru cele de rang regional și local, de grad "mediu" sau "dificil", pe porțiuni foarte scurte, în lipsa unei alternative acceptabile pe drum modernizat. La alte TCS nu se admit deloc.

I) Pe drumuri publice județene și comunale nemodernizate de pământ se recomandă pentru TCM de rang regional și local cu grad dificil (D) și expert (E). Se admit pentru TCM de rang local cu grad M. Se admit pe porțiuni limitate pentru TCM de rang național (toate gradele), regional (L și M) și local (grad L). Pentru TCS nu se admit deloc.

J) Pe alte drumuri carosabile nemodernizate (drumuri auto forestiere și industriale etc.), precondiția în toate situațiile este să nu existe interdicție expresă de acces a persoanelor (zonă militară, rezervație științifică de regim sever, drum privat etc.). Pentru TCM se recomandă la cele de rang local și grad M,D și E. De asemenea se recomandă pe porțiuni limitate pentru TCM de rang regional grad D. Se recomandă pentru TCM naționale de toate gradele și pentru TCM regionale de grad L și M dar condiționat, dacă sunt pietruite. Dacă sunt nepietruite și au risc mare de formare de noroaie mari sau blocare de roți la timp umed, sau dacă există trafic auto greu intens (ex. basculante de la cariere, mine), se admit numai excepțional.

K) Pe drumuri de pământ neclasificate ușoare cum sunt drumuri publice vicinale și de exploatare agricolă sau alte asemenea drumuri "de câmp", drumuri de exploatare forestieră, drumuri pastorale sau alte drumuri "de camion" sau "de tractor" și "de car / căruță" - (pantă mică sau medie și suprafață de rulaj bună), se recomandă pentru TCM locale de grad D și E. Se admit (în lipsă de alternativă) pe porțiuni limitate pentru TCM locale de grad M și regionale de grad D și pe porțiuni foarte scurte pentru TCM regionale de grad M. Se admit excepțional pe porțiuni limitate la TCM regionale de grad M și tot excepțional pe porțiuni foarte scurte la TCM naționale de grad M și D. Nu se admit deloc pentru TCM de grad L. NU se admit deloc pentru TCS.

L) Pe drumuri de pământ neclasificate dificile se recomandă pe porțiuni foarte scurte pentru TCM locale de grad E. Se admit pe porțiuni limitate de TCM locale de grad E și pe porțiuni foarte scurte de TCM locale de grad D. Se admit excepțional pe porțiuni limitate de TCM locale de grad D și pe porțiuni foarte scurte pentru TCM locale de grad M și TCM regionale de grad M și D. Nu se admit deloc pentru TCM naționale și nici pentru TCS.

M) Pe poteci bune puțin circulat cu suprafață relativ netedă (fără pietre mari, rădăcini, fără trepte și rupturi de pantă), cu pantă mică sau medie (sub 15%) și lățime și vizibilitate adecvată și circulație redusă pedestră, ce pot fi parcurse pe bicicletă, se recomandă pe porțiuni limitate pe TCM locale de grad "E" și pe porțiuni foarte scurte pe TCM locale de grad D. Se admit pe TCM locale de grad "E" și se admit pe

porțiuni limitate pe TCM locale de grad "D". Se admit excepțional, pe porțiuni limitate pe TCM locale de grad M și pe porțiuni foarte scurte, pe TCM locale de grad "L" și pe TCM regionale de grad "M" și "D". Nu se admit deloc pentru TCS și nici pentru TCM de rang național sau de grad "ușor". În caz de vizibilitate redusă sau lățime redusă etc. se va marca obligația mersului pe lângă bicicletă.

N) Pe poteci medii puțin circulat cu suprafață ușor accidentată (pietre, rădăcini, unele mici trepte și rupturi de pantă), cu pantă medie (sub 15%) și lățime și vizibilitate adecvată și circulație redusă pedestră, ce pot fi parcurse pe bicicletă de unii cicloturiști, se recomandă pe porțiuni limitate pentru TCM locale de grad E și pe porțiuni foarte scurte pentru TCM locale de grad D. Se admit pentru TCM locale de grad "E" și pe porțiuni foarte scurte pentru TCM locale de grad D. Se admit excepțional, pe porțiuni limitate pe TCM locale de grad D și pe porțiuni foarte scurte pe TCM locale de grad M și TCM regionale de grad D, cu marcarea ca porțiune de bîmpins bicicleta cu condiția ca panta să fie lină sau foarte scurtă. Se admite excepțional marcarea într-un singur sens - de coborâre - dacă panta e mare dar poteca lată și sigură. Nu se admit deloc pentru TCS, TCM de rang național sau de grad L.

O) Pe poteci mai dificile puțin circulat cu suprafață accidentată (bolovani, rădăcini, trepte etc.) și cu pante ce nu depășesc 20% sau depășesc pe porțiuni limitate cu vizibilitate suficientă și circulație redusă a altor categorii de utilizatori, și care pot fi parcurse pe bicicletă de cicloturiști foarte bine pregătiți se admit pe porțiuni limitate pentru TCM locale de grad "E" și se admit excepțional pe porțiuni limitate pentru TCM locale de grad E și pe porțiuni foarte scurte pe TCM regionale și locale de grad D (ca secțiuni unde se recomandă mersul pe lângă bicicletă). Nu se admit deloc pentru TCS, TCM de rang național și TCM regional și local de grad L și M.

P) Pe poteci dificile, se admit temporar porțiuni minore pentru TCM locale de grad E. Se admit excepțional porțiuni minore la TCM locale de grad D și temporar porțiuni foarte scurte la TCM locale de grad D.

Q) Pe poteci intens circulat sau fără vizibilitate, în principiu nu se admit pentru trasee cicloturistice, indiferent de calitatea potecilor. Se admit temporar excepțional porțiuni scurte pe TCM locale și regionale de grad M, D și E dar cu condiția împinsului sau căratului bicicletei pe porțiunea respectivă.

Lățimea minimă a ariei de rulaj pentru traseele cicloturistice conduse pe drumuri modernizate pentru toate tipurile și rangurile lățimea minimă a drumului utilizat va fi: pentru grad ușor (L): recomandat 6m, admis 4m, admis excepțional 3m; pentru grad mediu (M) și dificil (D): recomandat 5m, admis 4m, admis excepțional 3m;

Pentru traseele cicloturistice conduse pe drumuri auto nemodernizate (publice sau auto forestiere.) pentru toate tipurile și rangurile lățimea minimă a drumului utilizat va fi: pentru grad ușor (L): recomandat 6m, admis 4m, admis excepțional 3m; pentru grad mediu (M): recomandat 5m, admis 4m, admis excepțional 3m; pentru grad dificil (D) și expert (E): recomandat 5m, admis 4m, admis excepțional 2,5m;

Pentru traseele cicloturistice conduse pe drumuri verzi (drumuri închise traficului motorizat și acționat animal), pentru toate tipurile, rangurile și gradele, lățimea minimă a drumului utilizat va fi: recomandat 4m, admis 3m, admis excepțional 2,5m;

Pentru traseele cicloturistice conduse pe piste de biciclete (intravilane sau extravilane), pentru toate tipurile, rangurile și gradele, lățimea minimă a drumului utilizat va fi: recomandat 2,5m, admis 1,6m, admis excepțional 1m (pe sens);

Pentru traseele cicloturistice conduse pe drumuri de car / căruță, pentru toate tipurile, rangurile și gradele, lățimea minimă a drumului utilizat va fi: recomandat 2,5m, admis 2 m, admis excepțional 1,6 m;

Pentru traseele cicloturistice conduse pe poteci, lățimea minimă a drumului utilizat va fi pentru toate tipurile și rangurile: pentru grad L și M: recomandat 1,6 m, admis 1 m, admis excepțional 0,75 m; pentru grad D și E: recomandat 1,6 m, admis 1 m, admis excepțional 0,5 m;

Alte caracteristici ale traseelor cicloturistice trebuie să țină seama de configurația/forma traseelor cicloturistice.

Astfel, traseele cicloturistice trebuie să respecte **principiul continuității**. Continuitatea se referă atât la cea de concepție (design de structură) a rețelei (și a subrețelelor și fiecărui traseu în cadrul rețelei) cât și

la continuitatea fizică a traseelor (ale căii de comunicație practicabilă cicloturistic și a marcajului aplicat de-a lungul ei pentru a o evidenția ca și traseu cicloturistic).

Principiul continuității de concepție a rețelei se aplică :

- rețelei pe ansamblu - în sensul de a nu fi obligat să părăsești R.N.T.C.R.;
- subrețelelor - în sensul de a putea să îți planifici excursii de o zi sau mai multe zile în care să nu trebuiască să schimbi pe parcurs tipul sau rangul de traseului;
- fiecărui traseu luat individual - în sensul ca majoritatea cicloturiștilor să poată găsi în orice regiune un traseu cicloturistic care să fie satisfăcător pentru ei ca și zonă străbătută, obiective și facilități pe parcurs, tip și rang, încât să nu fie nevoiți să își planifice un itinerar în care trebuie să schimbe pe parcurs traseul (adică să treacă de la un traseu cicloturistic la altul în sensul schimbării semnului de marcaj și numărului traseului, chiar dacă se menține direcția și tipul, gradul, rangul traseului).

Principiul continuității fizice a traseelor cicloturistice înseamnă alegerea unui itinerar astfel încât pentru parcurgerea aceluia traseu necesitatea utilizării altor forme de deplasare decât mersul pe bicicletă să fie cât mai limitată. Astfel:

- Pe parcursul unui traseu se tolerează doar segmente scurte de mers pe jos împingând bicicleta (tregeri de punți, scurte zone f. abrupte sau înguste la trasee cicloturistice montane dificile, scurte porțiuni îngustate în orașe sau în intersecții importante unde nu există încă rezolvare adecvată traficului biciclistic) sau tregeri cu bacul peste râuri.

- În mod excepțional se tolerează și porțiuni de mers cu mijloace de transport în comun (tren, vapor autobuz) unde interesul cicloturistic este foarte ridicat dar nu sunt alternative pe acel segment însă restul traseului este foarte atractiv.

- Necesitatea recurgerii obligatorii la alte forme de deplasare pentru a urma complet un traseu cicloturistic, în alte situații decât cele anterior expuse, se acceptă numai pentru accesul de la domiciliul turistului la traseu, acces care se recomandă să fie cât mai scurt și facil de realizat.

Traseele cicloturistice trebuie să respecte **principiul directitudinii**. Directitudinea se referă la necesitatea ca un traseu turistic să urmeze pe cât posibil o cale relativ directă / scurtă:

- între două puncte succesive de interes cicloturistic pe parcursul traseului;
- între cele două capete ale traseului (cu excepția traseelor în circuit);

Directitudinea este un principiu mai puțin important decât cel al accesibilității cicloturistice, omogenității de grad și tip și valorii turistice a zonelor străbătute etc. De aceea, va fi ales itinerarul cel mai interesant pentru un cicloturist tipic, chiar dacă el conține ocoluri față de ruta cea mai scurtă. Principiul se aplică numai când trebuie ales între posibilități asemănătoare ca atractivitate (peisaj, obiective pe parcurs) și accesibilitate (grad, intensitatea traficului, infrastructură etc.) sau când itinerarul mai interesant implică un ocol pronunțat ce nu e justificat de un obiectiv turistic excepțional.

Cifric, se va căuta ca traseul ales să fie pe secțiune sau / și pe etapă cu maxim admis 50% admis excepțional 100% mai lung decât cel mai scurt itinerar posibil pentru acea secțiune / etapă (care ar urma căi de comunicație analoge deci ar rezulta același tip și grad al traseului, ar fi mai scurt dar nu ar cuprinde anumite obiective turistice importante). La nivel macro, de țară, ciclomagistralele (TCN) se recomandă să aibă pe ansamblu lungime cu maxim admis 30% admis excepțional 50% mai mare decât cea mai scurtă posibil (care ar utiliza același tip de drumuri).

Pentru a îndeplini criteriile de continuitate și directitudine, traseele cicloturistice pot fi de două stiluri: "liniare" sau "în circuit".

• Trasee liniare au formă de linie curbă deschisă (mai precis contur simplu deschis de ordin zero). Curba este de regulă sinuoasă, urmând sinuozitățile drumurilor pe care se desfășoară, de obicei mai accentuate în zona de deal și munte și mai reduse în zona de podiș și câmpie. La traseele liniare, unul dintre capete se desemnează ca "start" și celălalt ca "final". Schematic, traseul cicloturistic liniar poate fi reprezentat ca un vector, având o direcție (linia dreaptă unind startul cu finalul) și un sens (de la start spre final) și un modul care e egal cu distanța aeriană dintre start și final, precum și indici de abateri medii și maxime de la direcție și linia ideală aeriană, indici care reflectă sinuozitatea traseului. Nu se admit pe porțiuni dus-întors decât excepțional, pe porțiuni foarte scurte, de sub 2 km, pentru vizitarea unor obiective

deosebite, dacă ele nu pot fi cuprinse pe un alt traseu de același tip sau rang, care ar intersecta traseul în cauză. Traseele cicloturistice naționale sunt de tip liniar.

- Trasee în circuit au formă de contur simplu închis de ordin zero. Cuprind segmente de linie dreaptă și de curbe. Pe ansamblu conturul este sinuos și nu în mod necesar convex. Nu este admisă intersectarea unui traseu cu sine însuși și nici contactul a două secțiuni (chiar fără intersectare). Aproximarea de o formă regulată, de cerc de exemplu, nu este un obiectiv, deoarece la circuite contează numai atracțiile turistice de pe parcurs, lungimea traseului și caracteristicile căilor de comunicație folosite. Traseele în circuit au un punct de start (identic cu punctul de final) și un sens, stabilite prin convenție. Traseele cicloturistice regionale și locale se recomandă a fi exclusiv de tip circuit.

Fiecare traseu cicloturistic are un sens (de la un capăt, considerat punct de start, spre celălalt, considerat final). Sensul unui traseu cicloturistic este stabilit de regulă pur convențional, cu scopul de a avea o abordare unitară ca mod de descriere a traseelor și numerotare a etapelor și secțiunilor (dinspre ce capăt se fac descrierile și numerotările), încât în practică el poate (și practic desigur va și fi) parcurs și în "contrasens" de către unii cicloturiști. Excepțional se admit și trasee unde sensul are caracter obligatoriu, neputând fi parcurs în contrasens.

Traseele cicloturistice se marchează în dublu sens, identic pentru ambele (sens și "contrasens" - practic aproape perfect intersanjabile), diferența fiind în fond doar una de mod de descriere în ghidurile cicloturistice (nu toate descriu traseele în ambele sensuri) și de numerotarea etapelor și secțiunilor. În caz excepțional, când sensul e obligatoriu ("sens unic"), și marcarea și descrierile se fac numai în acel sens, fiind inutilă descrierea și marcarea pe contrasens.

Pe panourile de pe traseu, orientate spre contrasens, la indicarea distanței până la sfârșitul secțiunii, etapei și traseului, acele puncte vor fi numite "final" de secțiune, etapă sau traseu deși sunt de fapt puncte de "start", deoarece ele sunt doar repere, important pentru cicloturist fiind parcursul.

Reguli de determinare a sensului la trasee liniare

- pasul I: Traseului figurat pe hartă (orientată cu partea de sus spre nord) i se asociază un segment de dreaptă imaginar, având ca și capete punctul de start respectiv final.

- pasul II: Segmentul se plasează într-un sistem imaginar de coordonate carteziane.

- pasul III: Se proiectează segmentul pe cele două axe.

- pasul IV: Celor două proiecții li se atribuie sens (transformându-le în vectori), astfel:

- proiecției pe abscisă: de la vest spre est

- proiecției pe ordonată: de la nord spre sud

- pasul V: Se compară lungimea celor două proiecții și se vede care e mai mare.

- pasul VI: Se atribuie un sens segmentului asociat traseului cicloturistic, astfel:

- dacă e mai mare proiecția pe ordonată (deci segmentul e predominant vertical) se atribuie

segmentului

sensul proiecției sale pe ordonată (ignorând sensul proiecției pe abscisă) ;

- dacă e mai mare proiecția pe abscisă (deci segmentul e predominant orizontal), se atribuie

segmentului

sensul proiecției sale pe abscisă (ignorând sensul proiecției pe ordonată);

- dacă proiecțiile sunt egale, sunt două posibilități:

- segmentul este orientat pe direcția NV-SE: sensul va fi de la NV spre SE;

- segmentul este orientat pe direcția NE - SV: sensul va fi de la SV spre NE;

- pasul VII: Se atribuie traseului cicloturistic sensul segmentului de dreaptă orientat ce i-a

fost asociat.

- fiind stabilit sensul și acesta fiind prin definiție dinspre punctul de start spre cel de final, se

stabilește

care din cele două capete ale traseului este startul și care finalul.

Reguli de determinare a sensului la trasee în circuit

convexă
imaginară, care aproximează forma traseului;
acelor de
ceasornic).

- pasul I: Traseului figurat pe hartă i se asociază o elipsă, un cerc sau altă curbă închisă
- pasul II: Se atribuie acelei curbe un sens - cel orar (antitrigonometric) (în sensul mersului
- pasul III: Se transpune sensul graficului asociat la traseul cicloturistic.

La TCM locale de grad dificil sau expert desfășurate pe poteci înguste abrupte unde se impune sens unic de circulație biclistică se poate admite excepțional atribuirea unui sens antiorar.

Un criteriu fundamental pentru traseele cicloturistice este accesibilitatea la și de la traseu. **Punctele de start și final de traseu** sunt puncte concepute în principal ca loc de loc de început sau sfârșit al excursiei pe bicicletă și secundar ca loc de trecere pe alt traseu. Prin urmare principala calitate a punctelor de start și final trebuie să fie accesibilitatea cu mijloace de transport public - în special feroviar și naval și eventual rutier sau aerian.

Pe lângă startul și finalul propriu-zis, dacă accesul nu este foarte bun la acestea ci alegerea startului și finalului s-a făcut din motive de design al rețelei, un traseu poate avea eventual suplimentar și un start și un final secundar / alternativ, situat obligatoriu pe traseu, la maxim recomandat 5 km admis 10 km admis excepțional 25 km de start respectiv final. În materiale promoționale și pe indicatoare se pot menționa și sau numai startul și finalul alternativ, marcarea se face însă de la startul la finalul oficial.

O localitate poate fi start / sosire pentru un număr limitat de trasee cicloturistice (câte unul sau admis excepțional două din fiecare tip la rangurile național și regional și admis excepțional mai mult de două din fiecare tip la TCL. Astfel la traseele în circuit, startul coincide cu finalul, la traseele liniare, desemnarea celor două capete ca start respectiv final se face pe baza sensului traseului (determinat conform subcapitolului anterior în funcție de direcția predominantă), iar la traseele liniare, pentru comoditatea cicloturistului care parcurge traseul în contrasens, în cazul descrierii (în ghiduri) și marcării acestuia pe teren (pe panourile informative) se va folosi termenul de "start" pentru finalul (normal / "oficial") de traseu și de "final" pentru startul (normal / "oficial").

Ca opțiuni pentru puncte de start și final pot fi, după caz, puncte de start și final:

- Recomandat:
 - orașe mari (cu peste 300.000 locuitori);
 - orașe medii (municipii reședință de județ având între 100.000 și 300.000 locuitori), cu acces facil prin transport public (în principal feroviar);
 - localități sau stațiuni turistice de importanță națională, cu acces facil prin transport public (în principal feroviar);
- Admis:
 - orașe medii (municipii care nu sunt reședință de județ) și au peste 100.000 locuitori;
 - alte localități de interes turistic ușor accesibile prin transport public (în principal feroviar);
 - noduri de comunicații feroviare, rutiere, navale, aeriene (indiferent de restul caracteristicilor)
- Admis condiționat:
 - localități mici cu acces mai nefacil, cu condiția să fie în prezent sau viitor pronunțat turistice;
 - puncte de trecere a frontierei (PTF) - cu condiția să fie PTF ce întrunesc cumulativ următoarele 3 caracteristici:
 - a) sunt deschise trecerii cu bicicleta (deci sunt rutiere sau pietonale sau biclactice sau combinate)
 - b) sunt deschise traficului internațional de persoane
 - c) sunt situate pe căi de comunicație accesibile cicloturistic (drumuri altele decât autostrăzile sau cele cu interdicții pentru bicicliști etc.);

- Admis excepțional: alte puncte:
- pasuri și ramificații și intersecții principale
- obiective turistice deosebite

Lungimea traseelor cicloturistice diferă în funcție de specificul fiecărei forme de cicloturism, astfel :

- TCN-S vor avea lungimi de minim 400 km maxim 800 km (admis excepțional diferențe +/- 20%)
- TCN-M vor avea lungimi de minim 250 km maxim 500 km (admis excepțional diferențe +/- 20%)
- TCR-S vor avea lungime de minim 120 km maxim 350 km (admis excepțional diferențe +/-20%)
- TCR-M vor avea lungime de minim 100 km maxim 300 km (admis excepțional diferențe +/-20%)
- TCL-S vor avea lungime de minim 10 km maxim 80 km (admis excepțional diferențe +/- 20%)
- TCL-M vor avea lungime de:
 - grad L și M: minim 3 km maxim 80 km (admis excepțional diferențe +/-20%)
 - grad D și E: minim 2 km maxim 100 km (admis excepțional diferențe +/-20%)

Traseele cicloturistice se **marchează** în teren prin amplasarea de-a lungul căilor de comunicație pe care trece traseul cicloturistic, la anumite intervale (în special la ramificații) a unei succesiuni de elemente grafice numite "marcaje cicloturistice".

Marcajele cicloturistice au design standardizat, specific lor, diferit de altor marcaje. Marcajele cicloturistice se prezintă în mai multe variante, ierarhizate de la mai simple spre mai complexe, după cantitatea de informații conținută și conțin elemente de bază, de natură grafică, numite "semne de marcaj cicloturistic" și suplimentar pot conține și alte elemente de text și grafică, ce aduc informații suplimentare față de semnele de marcaj.

Marcajele cicloturistice, în funcție de complexitate și condițiile tehnice, se aplică prin vopsire directă pe substrat (pe arbori, stâlpi de curent, lespezi de piatră, parapetei etc. de-a lungul drumului) sau prin intermediul unor indicatoare și panouri de marcaj cicloturistic (care se fixează pe stâlpi și alte elemente preexistente sau expres montate în acest scop pe marginea căii de comunicație în cauză).

Marcajele cicloturistice trebuie să fie ca principiu:

- unitare (să fie standardizate ca și dimensiuni, culori, simboluri etc.)
- diferențiabile (să permită distingerea între trasee diferite)
- vizibile (existența marcajului să fie ușor de observat, chiar în condiții de ceață, noapte, fond divers)
- distincte (să fie ușor de distins față de semnele, panourile, indicatoarele de altă natură)
- lizibile (conținutul să poată fi parcurs vizual din mers, la viteza tipică unui biciclist - 20 km/h);
- informative (să ofere informația esențială necesară, fără date importante lipsă)
- adecvate (să ofere informațiile cele mai utile în acel punct al traseului și să evite cele nefolositoare)
- memorabile (să atragă atenția, să fie ușor de reținut și persistente în amintire)
- intuitive (cu sens ușor de înțeles, percepute ca logice, sugestive, cu risc minim de confuzii)
- estetice (să fie percepute ca armonice ca design și integrare în peisaj)
- graficiste (să predomine elemente grafice față de cele de text, fiind mai ușor perceptibile)
- utile (să nu fie excesive ca și densitate sau amplasate unde nu e nevoie de ele sau nu pe drumul bun)
- acceptabile (să nu fie amplasate pe substraturi sau în poziții de natură să dăuneze altor interese).
- economice (să nu presupună costuri foarte mari la realizare)
- executabile (să fie relativ simple ca realizare tehnică - desen, vopsire, montaj...)

- fiabile (să nu se degradeze ușor și repede în timp, să fie rezistente la intemperii și vandalism)

- localizabile (citirea unui indicator / panou lui să permită localizarea poziției)
- ecologice (ca și materiale și tehnici de realizare, ca și integrare peisagistică)

Culorile de bază ale marcajelor cicloturistice sunt verde închis pe fond alb.

Caracterele folosite la textul din indicatoarele cicloturistice va fi de tip Arial și Arial Narrow, iar dimensiunea caracterelor folosite în elementele principale de text în indicatoare este 50 mm.

Coordonatele GPS ale unui indicator sau panou se dau în sistem WGS 84 format recomandat UTM.

Distanțele se indică:

- la peste 10 km: în kilometri
- la sub 10 km: în kilometri cu o zecimală.

Se indică distanțele până la o destinație principală și una proximală:

- Destinația principală este o localitate mare - sfârșit de etapă sau semietapă;
- Destinația proximală este cea mai apropiată localitate sau obiectiv major- final de secțiune.

Indicativul unui panou este indicativul segmentului urmat de A pentru sens și B pentru contrasens, eventual A1,A2 etc. pentru mai multe panouri și indicatoare pe rază de 30 metri.... Indicativul unui indicator sau panou se scrie pe acesta, cu caractere de mici dimensiuni.

Semnele de marcaj cicloturistic sunt de două categorii:

- semne comune
- semne de individualizare

Semnele comune sunt reprezentate de pictograma "cicloturism", cu două variante:

- pictograma "cicloturism de șosea";
- pictograma "cicloturism montan".

Semnele de individualizare sunt reprezentate de "semnul C", în variante coloristic diferite. Semnul "C" este format din litera "C" colorată, cu grosime de 4 cm, pe fond alb de formă pătrată cu:

- latura de 16 cm (dacă e aplicat separat pe substrat, prin vopsire)
- latura de 10 cm (dacă e aplicat pe indicatoare sau panouri de marcaj cicloturistic)

Pentru litera "C" din "semnul C" de marcaj cicloturistic, în vederea individualizării traseelor, se folosesc culorile roșu, galben sau albastru (pe fond alb).

Reguli de utilizare a culorilor:

- la TCN și TCR: "C" este monocolor: roșu pentru TCN și albastru și galben pentru TCR
- la TCL: "C" este bicolor împărțind litera orizontal în două jumătăți egale ce vor fi colorate

fiecare cu una dintre culorile roșu, galben și albastru, rezultând 6 combinații distincte posibile. Semnului "C" i se adaugă o componentă de direcționare sub formă de triunghi dreptunghic isoscel, cu ipotenuza de 16 cm (sau 10 la amplasare pe panou) numită "săgeată scurtă", amplasabilă cu ipotenuza paralel cu o latură a semnului "C" și vârful cu unghi dreptunghic în direcția dorită. "Săgeata" are miezul de culoarea literei "C". Pe cele două catete se adaugă o bandă albă cu lățime de 1-2cm. Săgeata scurtă servește la marcaje de direcție. La marcajele de presemnalizare, între pătratul de fond al "C"-ului și "săgeata scurtă" se interpune o "coadă de săgeată" articulată la 45 sau 90 grade, formând o "săgeata lungă" cu rol de presemnalizare a unei schimbări de direcție. Acest semn se regăsește pe toate marcajele cicloturistice.

IV. 3 - Factori favorizanți

Din definiția cuvântului "turism" înțelegem drumeții montane, practicându-se atât sporturi de vara (ciclism/mountain-biking), cât și sporturi de iarnă (schi), dar și sporturi nautice (surfing, schi nautic și scufundări, caiac și canoe pe râuri și lacuri). Județul Caraș-Severin dispune de un bogat potențial turistic și oferă o gama largă de propuneri turistice de interes general sau tematice.

Spațiile naturale protejate, prin valențele lor estetice, recreative, educaționale, științifice, se constituie ca obiective turistice deosebit de atractive, unele cu caracter de unicat pe plan internațional.

Un traseu frumos pentru ciclism îl reprezintă “traseul localităților miniere din Banat” care cuprinde următoarele puncte de întâlnire: Resita, Lupac, Ocna de Fier, Calina, Secaseni, Garliste, Ciudanovita, Bradet, Staiendorf, Buhui, Crivaia, Certej și Cuptoare.

Alte trasee pentru practicarea ciclismului sunt:

- Anina-Bozovici pe Cheile Minișului cu o lungime de 29 km;
- Sasca Montană – Beușnița pe Cheile Nerei cu o lungime de 36 km;
- Reșița-Anina prin Comarnic cu o lungime de 38 km;
- Crivaia-Borlovenii Vechi cu o lungime de 47 km;
- Reșița- Lacul Secu cu o lungime de 46 km;
- Baziaș-Orșova pe Clisura Dunării cu o lungime de 64 km;
- Liubcova-Șopotu Nou cu o lungime de 69 km;
- Bocșa-Reșița prin Dognecea cu o lungime de 74 km;
- Cărbunari-Moldova Veche cu o lungime de 22 km;
- Oțelu Roșu – Caransebeș - Muntele Mic cu o lungime de 111 km;
- Văliug-Slatina Timiș cu o lungime de 36 km;
- Bozovici-Sasca Montană cu o lungime de 41 km;
- Bozovici-Iablanița cu o lungime de 56 km;
- Băile Herculane-Valea Cernei cu o lungime de 53 km.

IV.4 - Protecția mediului și ciclismul

Ciclismul nu are nici un impact negativ asupra mediului înconjurător, dar se recomandă ca în timpul deplasărilor să se respecte anumite reguli cum ar fi:

- să nu se arunce ambalaje, hârti, cutii de conserve, sticle borcane, pungii și cutii de plastic la voia întâmplării;
- să nu se rupă florile;
- locurile de campare să se păstreze curate, fără distrugerea gazonului sau/și a terenului.

IV.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale ciclismului

Puncte slabe ale ciclismului în județul Caraș-Severin:

- Sezonabilitate accentuată;
- Lipsa unor rețele de drumuri, piste sau terenuri pe care să se practice această formă de turism.

Oportunități ale ciclismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa infrastructurii constituie un avantaj putându-se practica pe poteci marcate și nemarcate;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism;
- Publicitatea pentru zonele în care se poate practica această formă de turism;
- Marcarea pistelor pentru ciclism pe carosabil sau trotuare;

Amenințări ale ciclismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Lipsa de implicare din partea statului pentru dezvoltarea acestui tip de turism;
- Modernizarea infrastructurii prin crearea de piste atât în interiorul localităților cât și în afara acestora.

Capitolul V –SPEOTURISMUL

V.1 - Scurt istoric

Primele preocupări pe teritoriul actual al României privind cunoașterea peșterilor în scop explorativ și științific datează încă de la începutul secolului al XVIII-lea. J. Fridvaldszky, în lucrarea sa dedicată mineralogiei Principatului Transilvaniei, apărută în anul 1767 la Cluj, menționează un număr de 6 peșteri. În 1774 E. Nedeczky publică la Viena descrierea peșterii de la Fânațe, lucrarea sa fiind urmată de cele publicate în același an de J. Benkő în Haarlem (Olanda) și J.E. Fichtel (1780) în Nürnberg (Germania), care prezintă peșterile cunoscute până la acea dată în Transilvania.

Cu începere de la finele secolului al XIX-lea, peșterile încep să suscite un interes turistic din ce în ce mai mare. Czárán Gyula, un avocat înstărit îndrăgostit de natură, își cheltuiește aproape întreaga avere pentru explorarea și amenajarea peșterilor respectiv deschiderea traseelor turistice din Munții Bihor.

Federația Română de Speologie a fost înființată pe 28 mai 1994, sub patronajul Academiei Romane girat de Institutul de Speologie "Emil Racovita", prin unirea Comisiei Centrale de Speologie, Societății Romane de Speologie și Carstologie, Societății Transilvanene de Speologie, Societății Banatene de Speologie și a Grupului de Explorări și Scufundări Subacvatice. Are afiliate 113 asociații și cluburi cu peste 3000 de speologi activi. Fiind preocupată de siguranța speologilor Federația Română de Speologie a înființat în 2001 Corpul Roman Salvaspeo / CORSA.

Considerând la fel de importante protecția patrimoniului natural și educația pentru mediu, Federația Română de Speologie este printre creatorii Rețelei Românești de Aree Protejate (1995 Herculane), Centrului Regional de Supraveghere Ecologică (1995), Asociației Rangerilor din România (1996) Asociației Române de Educație a Copiilor prin Speologie/ Descoperă (1996), Asociației Române de Educație Speologică/ARES (1997), Centrului Român pentru Inițiativă de Mediu/CRIM (2003), Asociației Române de Canyoning (2007).

Începând cu cea de la jumătatea secolului XIX și până în 1921, peșterile din România nu au fost cunoscute decât prin cercetările biospeologice întreprinse îndeosebi de entomologi austrieci și maghiari în Transilvania și de naturalistul român Constantin Ionescu în Oltenia și Dobrogea.

Una din descoperirile speologice mai importante ale acestui deceniu este cea a unei mandibule atribuite celui mai vechi om modern din Europa. Conservată într-o peșteră din partea apuseană a Carpaților Meridionali, piesa a fost datată cu 14C la 35.000 de ani. Ea prezintă caractere proprii atât omului modern, cât și celui arhaic, și care se regăsesc la craniul aproape complet al unui adolescent, găsit în aceeași peșteră.

Din punct de vedere biospeologic, România se remarcă prin faptul că fauna sa cavernicolă este cea mai bogată în comparație cu cea a oricărei alte țări non-mediteraneene. Această faună se compune îndeosebi din elemente endemice, care reprezintă 90% din formele terestre și 60% din cele acvatice.

V.2 - Particularități

Speoturismul este vizitarea cu ghid specializat a peșterilor neamenajate. Peșterile vizitate au caracter sportiv (mers în apă, cascade, târâș, rapeluri, avene, probleme de orientare) și sunt bogate în formațiuni (coloane, stalactite, stalagmite, draperii, tuburi de orgă, pisolite). Se urmărește explorarea în necunoscut activitatea echipei în condiții imprevizibile și stresante gestionarea lipsei de informații și identificarea soluțiilor luarea deciziilor și managementul crizei dominarea și utilizarea inteligentă a emoțiilor.

Vizita într-o peșteră implică întotdeauna o oarecare doză de risc, dar dacă acesta este constientizat și sunt luate măsurile de precauție necesare, vizitarea unei peșteri poate fi o experiență de neuitat, într-o lume radical diferită de cea cu care suntem obișnuiți.

În zona carstică bănățeană se întâlnesc peste 1024 de peșteri și avene, forme specifice endocarstului, cu formațiuni concreționare dintre cele mai interesante, și cu o faună cavernicolă relictă. Majoritatea peșterilor se află în sectorul de chei ale văilor, cu accesibilitate bună: Gaura cu Muscă (Defileul Dunării), Dubova (Cheile Nerei), Tolosu, Comarnic, Liliacilor (Cheile Carașului). Acesta se practica în majoritatea

parcurilor naturale din județul Caras-Severin de ex: Peștera Comarnic, peștera de la Ponorul Dragoina, peștera Gaura Turcului, peștera de după Carsa, peștera Buhui, peștera Carneala, peștera Vidra, peștera cu Apa, peștera Tolosu, peștera Izbuc, peștera Exploratorii, peștera Popovat, peștera Ponor din Valea Seaca, peștera cu Gheață, peștera cu Gheață, peștera Liliiecilor, peștera Cerbului, peștera 2 Mai, peștera Mistreșilor, peștera din Celnicu Mic s.a.

O forma apropiată speoturismului îl constituie **turismul în arii protejate** care se practică în ariile protejate din județul Caras-Severin și anume: Domogled – Valea Cernei, Sfînxul Bănățean, Peștera cu apă din Valea Polevii, Balta Nera, Dunăre, Cheile Globului, Cheile Gârliștei, Valea Ciclovei, Ilidia, Lacul fosilifer de la Globu Craiovei, Izvoarele Nerei, Cheile Susarei, Izvoarele Carașului.

V.3 - Factorii favorizanți

Județul Caras-Severin având un relief în mare parte carstic găzduiește un mare număr de peșteri, multe din acestea situându-se în imediata apropiere a unor trasee turistice marcate, sau chiar a unor drumuri și localități. Astfel multe din aceste peșteri au devenit obiective turistice de mare interes, în ciuda faptului că doar două din ele au niste amenajări turistice minime (Peștera Comarnic și Peștera Hoșilor) și doar una din ele are ghid (Peștera Comarnic). Cu câteva excepții peșterile ce pot fi vizitate se află în versanții sau în vecinătatea unor chei sau defilee de mare frumusețe, străbătute de drumuri sau trasee turistice marcate. Peșterile nu trebuie văzute ca niște obiective turistice singulare, izolate, ci ca o completare ce aduce un plus de valoare și diversitate, frumuseții peisajului carstic existent.

În continuare amintim cele mai cunoscute peșteri și avene din județul Caras-Severin:

Peștera Gaura Turcului se afla la circa 5,5 km de Reșița, pe traseul turistic marcat de banda albastră, în versantul drept al Văii Sodolu Mare, amonte de confluența acesteia cu Valea Baciului. Peștera a fost cartată pe o lungime de 438 m de L. Botoșăneanu, A. Negrea și St. Negrea, iar apoi membri Asociației Speologice Exploratorii au continuat explorarea și au recartat peștera, aceasta atingând acum 1870 m lungime și 76,8 m denivelare. Zona ce poate fi vizitată fără echipament și cunoștințe specifice speologiei, este săracă în concrețiuni, interesantă fiind ruina unui zid medieval din zona intrării.

Avenul Poiana Gropii este situat la circa 6 km de localitatea Cuptoare, în apropierea traseului turistic marcat punct albastru, ce pornește din spatele cantonului silvic Poiana Bichii. Are o denivelare de 236 m și o lungime de 1029 m, fiind explorat și cartat de membri Asociației Speologice Exploratorii. Este cel mai adânc aven din Banat și pentru multă vreme a fost cel mai adânc din țară. Avenul este o înlănțuire de puțuri și galerii înclinate dispuse pe doua ramuri alăturate, are câteva porțiuni frumos concreționate, iar în partea finală apare un mic pârâiaș ce se pierde într-o galerie joasă. Nu poate fi vizitat decât de speologi cu experiență, dar o vizită până la intrarea impunătoare a acestuia poate fi foarte interesantă.

Peștera Comarnic este situată la circa 7 km de satul Iabalcea, se poate ajunge la ea și pe traseele turistice marcate cu banda albastră, triunghi albastru și cruce roșie. Peștera are o lungime de 6203 m, fiind una din cele mai mari și mai frumoase din Banat, ultimii metri, mai mult de 2000 metri, au fost adăugați în urma acțiunilor de explorare întreprinse de-a lungul anilor de membri Asociației Speologice Exploratorii. Amenajările din peștera, sistemele de închidere la cele doua intrări sunt întreținute și dezvoltate de aceeași asociație, iar ghidul este asigurat tot de aceasta. Traseul turistic străbate doar etajul fosil al peșterii, acesta fiind format dintr-o succesiune de galerii și săli de mari dimensiuni și foarte bogat concreționate. Ghidul asigură un număr de lămpi cu carbid pentru iluminatul de ambianță, dar o sursă de lumină individuală este indispensabilă.

Peștera de după Cârșa este situată în versantul stâng al Cheilor Carașului la mai puțin de 300 m de podul pe care trece DJ. Se poate ajunge la aceasta urcând pe versant până la o dolina de prăbușire în care se află intrarea în peștera, înainte de a ajunge la Peștera Valeaga sau direct prin Peștera Valeaga urcând un mic horn din finalul acesteia (varianta mai directă, dar mai dificilă). Peștera are o lungime de circa 1300 m din care 800 m explorați de Asociația Speologică Exploratorii, ultimii 500 m au fost adăugați în urma unor explorări recente. Galeria de acces este fosilă, apoi se coboară până la un

lac sifon (în mare parte a timpului sec), de unde galeria se desparte în doua: o parte continuă în amonte pe o galerie îngustă și relativ înaltă, urmând albia unui curs de apă temporar, care apare în perioadele bogate în precipitații; cealaltă ramură pornește de pe fundul lacului și este o galerie joasă cu strâmtori, săritori și puțuri. Cea de pe urmă este nerecomandată turiștilor, fiind foarte periculoasă vizitarea acesteia în perioade nepotrivite (precipitații sau iminența unor precipitații), sau fără echipament și experiența speologică corespunzătoare.

Peștera Liliecilor. Intrarea de mari dimensiuni în Peștera Liliecilor este deja emblematică pentru Cheile Carașului, forma acesteia asemănătoare continentului african este ea însăși un obiectiv turistic. Totuși peștera mai are și ea câteva surprize de oferit. Principalul obstacol în vizitarea peșterii este pragul de 6-10 m de la intrarea acesteia. Acesta nu trebuie luat în glumă, dacă la urcare pentru unii pare o joacă, în schimb la coborâre e ceva mai dificil. E recomandabil să se folosească o coardă pentru asigurare. Galeria are dimensiuni mari în prima parte a peșterii, pe podea sunt depozite de guano, apoi apar câteva gătuiri datorate concrețiunilor abundente care ocupă mare parte din secțiunea galeriei. Pe măsura ce înaintăm dimensiunile galeriei se micșorează, aceasta reducându-se treptat la un târâș între arcul galeriei și nisipul de pe podeaua acesteia.

Peștera cu Apa. În Cheile Gârlistei, străbătute de traseul turistic banda galbenă, poate fi vizitată Peștera cu Apa din Cheile Gârlistei. Peștera se afla în versantul drept al cheilor la circa 4,5 km de localitatea Gârliste (2,5km drum - Poiana Peris, 2 km potecă marcată - malul drept Cheile Gârlistei). Intrarea mare și perfect ovală, a peșterii nu este întotdeauna vizibilă din potecă, din cauza vegetației, dar albia unui mic pârâiaș care vine din peșteră și traversează poteca pe care ne aflăm, ne arată drumul. Doar primii 250 m din cei 397 m, pot fi vizitați, accesul mai departe fiind blocat de un dop de nisip după care peștera continuă (C.S. Cristal Timișoara -1979). În porțiunea vizitabilă, zonele frumos concreționate (gururi, scurgeri parietale, stalactite, stalagmite) și mai spațioase alternează cu zone în care pe pereții goi sunt vizibile doar urmele trecerii apei (lingurite, septe, hieroglife), în câteva locuri sunt depozite masive de guano. Pârâiașul ne însoțește pe tot parcursul vizitei, deplasarea făcându-se în mare parte prin albia acestuia.

Peștera Buhui are o lungime de 6500 m (C.S. Speotimis și C.S. Cristal Timișoara), fiind cea mai mare din Banat. Se află la circa 3 km de orașul Anina pe drumul forestier ce trece pe lângă Orașul Nou sau din dreptul cimitirului orașului în direcția lacului Buhui circa 4 km, se poate ajunge la ea și pe traseul turistic marcat de banda albastră. Peștera are trei intrări: Intrarea Certej, Intrarea prin Dolina și Grota Buhui, toate trei de mari dimensiuni. Galeria principală urmează cursul subteran al Pârâului Buhui, care pe traseul său are lacuri și cascade (Cascada Mare – 3 m). La intrarea în Grota Buhui se află un baraj pentru captarea apei (peștera fiind sursa de apă pentru orașul Anina), care ridică nivelul apei pe ultimii 400 m de galerie, aceasta neputând fi parcursă decât cu barca sau înot (în costum de neopren). În afara galeriei principale mai sunt galerii fosile și săli de mari dimensiuni (Sala Ursilor, Sala Coloanelor, Sala Domurilor), concrețiuni splendide, uneori de dimensiuni remarcabile, care apar atât pe parcursul acvatic cât și în sălile fosile. Folosind alternativ cele trei intrări se pot vizita mari porțiuni din peșteră. Parcurgerea în totalitate a peșterii e o acțiune care trebuie bine pregătită, peștera fiind complexă și dificilă, punând vizitatorului atât probleme de orientare cât și probleme de parcurs (cascade, lacuri, catarare). Pentru o vizită completă cel mai indicat este să luați legătura cu o asociație speologică.

Peștera Ponor Uscata. În vecinătatea șoselei ce leagă Anina de Oravița (DJ) pe partea stânga a drumului se afla Peștera Ponor Uscata – 265 m lungime (V. Sencu). Intrarea se afla într-o dolină aflată pe partea stânga a potecii, cam în dreptul locului unde trebuie să coborâm se vede pe cealaltă parte a potecii o alta intrare de tip aven. După intrare se poate vizita în stânga o galerie mai scurtă, iar în dreapta galeria principală. Partea de început a peșterii este descendentă pe o pantă de grohotiș. Prima sală în care ajungem este luminată printr-o fereastră naturală (gura avenului pe care l-am folosit ca punct de reper pentru a coborî în dolină), în josul pantei se ajunge la un sorb, iar dacă continuăm pe sub fereastra naturală și puțin în dreapta, ajungem într-o galerie fosilă care a fost odată frumos

concreționata, dar din cauza lucrărilor la drum și a vizitatorilor fără bun simț, acum ne putem doar închipui frumusețile ce împodobeau până nu demult această peșteră.

Peștera lui Miloi II se află într-un sector de chei al Văii Minișului, pe versantul drept, aval de lacul Valea Minișului și amonte de afluentul de stânga Gura Izvorului. Pentru a ajunge la Peștera lui Miloi II trebuie să trecem apa Minișului. Pestera are o intrare principală mare înaltă de 5m și alte 4 intrări mai mici, nu toate penetrabile. Lungimea peșterii este de 132 m (St. Negrea, 1962) și este destul de frumos concreționată și destul de bine conservată, probabil apa Minișului a protejat-o de vizitatorii mai nehotărâți. Se poate ajunge la peșteră pe drumul ce leagă Anina de Bozovici (DJ).

Peștera Gaura Porcariului situată pe Cheile Nerei la circa 2 km amonte de Cantonul Damian, pe versantul stâng. Intrarea se află la o altitudine relativă de cca. 50m, din păcate e greu de reperat, din cauza vegetației. Are o lungime de 152 m (St. Negrea, 1961) și este vizibil degradată în unele locuri, în principal din cauza folosirii ei îndelungate de către localnici, ca adăpost pentru animale, fapt sugerat și de denumirea primelor două săli: Sala Cailor și Sala Oilor. În zona finală peștera este frumos concreționată. Vizita este plăcută și relativ ușoară, singura dificultate fiind identificarea intrării.

Peștera Gaura cu Musca. În zona Defileului Dunării se poate vizita peștera Gaura cu Musca, situată chiar lângă drumul care străbate defileul, amonte de localitatea Coronini (Pescari). Intrarea se află deasupra drumului în dreptul unui izvor captat. Lungimea peșterii este de 254 m (St. Negrea, 1962). În dreapta intrării se poate merge câteva zeci de metri pe o galerie fosilă, dar pentru a ajunge mai în profunzime va trebui să urmărim cursul apei. Pentru a scurtcircuita o zonă cu apă foarte adâncă, trebuie să urcăm un prag alunecos de cca. 2m aflat în Sala Liliiecilor, apoi să înaintăm pe o galerie destul de joasă până vom ajunge iarăși la apă. Până la finalul peșterii se poate merge ușor pe lângă apă. Trecem pe lângă intrarea Galeriei cu Argila și destul de repede ajungem la sifonul din finalul peșterii. Peștera are concrețiuni destul de frumoase în partea finală și are numeroase colonii de lilieci. În zona intrării sunt ruinele unei fortificații din jurul anilor 1800.

Peștera Hoților se află în Băile Herculane lângă Hotelul Roman, intrările sunt vizibile din drum, niște scări de beton urcă până la intrare. Peștera a fost locuită din paleoliticul mijlociu, având o foarte mare importanță arheologică. Fiind foarte intens vizitată, este foarte degradată, pereții sunt acoperiți de iscălituri, unele din acestea foarte vechi, altele făcute cu foarte multa migală. Paradoxal aceasta colecție de semnături, prin valoarea lor istorică au crescut valoarea peșterii. Peștera are 143m (St. Negrea, 1962), iar cea mai veche semnătură este datată din 1820.

Peștera Popovăț face parte din complexul de peșteri prezente în Cheile Carașului, în Munții Aninei din județul Caraș-Severin. Se situează pe raza localității Iabalcea (comuna Carașova), în apropierea Peșterii Comarnic. Are o lungime totală de 1.121 m. Mărimea peșterii crește pe măsură ce se avansează înăuntrul ei, pornind de la o galerie de intrare îngustă, cu săli mari legate între ele și culminând cu Sala Finală, lungă de 80 m, lată între 10 și 20 m și cu o înălțime de până la 20 m. Aceasta este și cea mai bogată în formațiuni calcaroase.

V.4 - Protecția mediului și speoturismul

Partea de educație și protecție a mediului carstic a fost și este o preocupare prioritară pentru Consiliul Județean Caraș-Severin, fiind o necesitate a faptului că mediul carstic este foarte sensibil la cea mai mică influență sau contact extern acestui mediu.

Legat de protecția și conservarea peșterilor și a fenomenului carstic acțiunile, în general, se pot concretiza în următoarele:

- patrulări în zonele carstice în perioadele cu aflux turistic intens;
- închiderea cu porți a peșterilor de importanță deosebită și în care accesul este în mod natural foarte ușor, stopându-se astfel accesul necontrolat care ar duce la distrugerea definitivă a unor fenomene unice;
- discuții cu autoritățile locale și cu localnici care au terenuri în zone carstice, pentru a le atrage atenția asupra importanței fenomenului carstic și a necesității protecției acestuia. Discuții care s-au concretizat prin încetarea folosirii peșterilor sau avenelor ca și gropi de gunoi, sau a deversărilor de diferite substanțe în apele carstice.

V.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale speoturismului

Puncte slabe ale speoturismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa ghizilor sau slaba pregătire a acestora pe această formă de turism;
- Sezonalitate accentuată;
- Lipsa publicității cu privire la avenele și peșterile din județul Caraș-Severin;
- Acces dificil la anumite peșteri sau avene, necesitând echipament și cunoștințe de alpinism.

Oportunități ale speoturismului în județul Caraș-Severin:

- Amenajarea peșterilor și avenelor pentru un acces mai facil, chiar și pentru cei fără experiență;
- Îmbunătățirea infrastructurii în regiune;
- Crearea unei rețele de ghizi specializați în speoturism;
- Renovarea structurilor de primire a turiștilor la standarde europene și ridicarea clasei (categoriei) de clasificare a unităților;
- Posibilitatea organizării de excursii și oferirea unor pachete de programe turistice atractive pentru turiștii români și străini cazați în stațiune;
- Atragerea în zonă a pasionaților și a oamenilor de știință pentru bogăția floristicii, fauna de lepidoptere, pentru mulțimea de peșteri, pentru unicitatea peisajului Văii Cernei, etc.

Amenințări ale speoturismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Concurența din partea prestatorilor de turism intern și extern;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul în unele județe ridicat, inflație etc.;
- Lipsa de fonduri pentru investiții;
- Lipsa facilităților acordate investitorilor în speoturism;
- Lipsa unei strategii la nivel național cu privire la turismul speologic;
- Sezonalitatea speoturismului, acesta fiind practicat în general în perioada de vară.

Probleme strategice în dezvoltarea speoturismului în județului Caraș-Severin

- Slaba de promovare a potențialului speoturistic al județului, accesul dificil la informație și la produsul turistic;
- Lipsa unui organism instituțional specializat, cu atribuții de promovare a speoturismului județean;
- Investițiile reduse în speoturism;
- Insuficienta valorificare a potențialului speoturistic local, slaba dezvoltare a infrastructurii turistice;
- Nevoia de diversificare a ofertei turistice cu noi posibilități de agrement.

Capitolul VI - RIVER RAFTINGUL⁶ ȘI CANIONINGUL

VI.1 - Scurt istoric

Raftingul a evoluat de la punctul în care nativi americani parcurgeau râuri în barci construite din piei de bivoli, călători francezi în caiace uriase sau exploratori americani cu barci de lemn, până la stadiul actual în care beneficiem de tehnici perfecționate după 100 de ani pentru a ne bucura în siguranța de distracție și aventura.

Deși primele ambarcatiuni nu seamănă cu cele de azi, tehnicile folosite în manevrarea acestora s-au schimbat foarte puțin de-a lungul anilor. Râurile în sine, desi veșnic schimbătoare, din cauza gravitației, eroziunii și cauzelor geologice, au rămas în mare parte la fel.

⁶ Coborârea apelor repezi de munte cu bărci pneumatice speciale

Bărcile de rafting datează din anul 1842, când locotenentul John Fremont din armata SUA a întreprins o expediție pe râul Platte. Ambarcațiunea folosită era construită din 4 tuburi de cauciuc, cu o podea rigidă suspendată, care lega tuburile. Acestea aveau forme rectangulare.

Ambarcațiunile folosite în acea perioadă, erau tuburi (de obicei din lemn), puse unul lângă celălalt, cu o podea rigidă pusă deasupra. Fremont a folosit aceste bărci în locuri până atunci neumblate, unde bărcile tradiționale pur și simplu nu făceau față.

Aceste ambarcațiuni au fost numite SOTAR (State of the art raft – Barcă de ultimă generație).

Pe la mijlocul anilor 1980 și alții au început să dezvolte bărci cu sisteme de evacuare a apei. Râuri odinioară intangibile, erau cucerite unul după altul de exploratorii vremii.

Raftingul este într-o evoluție continuă. Chiar în acest moment, cineva în lume experimentează forme și materiale noi. Datorită acestor oameni devotați, fanii raftingului au de unde alege în ceea ce privește echipamentele și accesoriile.

Pasionații de rafting din prezent, au posibilitatea de a învăța din tehnici perfecționate timp de 100 de ani, pentru ca fiecare dintre noi, să își poată organiza cea mai sigură aventură posibilă.

VI.2 - Particularități

Rafting și canioning sunt considerate forme de turism de aventură care se practică în zonele montane. Raftingul înseamnă coborârea cu barca pneumatică pe râuri rezezi de munte, iar canioningul presupune coborârea prin canioane, chei, prapastii, defilee, cascade, etc.), alternând mersul cu înotul și escalada. Succesul acestor forme de turism se datorează caracterului lor ludic, exploratoriu și accesibilității relative. Practicarea acestor forme de turism de aventură presupune folosirea unui echipament adecvat și stăpânirea anumitor tehnici.

River rafting se practică pe valea Cernei și Cheile Nerei, pe cursul cărora se întâlnesc chei, săritori sau meandre. Coborârea se face cu bărci de minim 5 locuri. Raftingul este definit ca fiind sportul coborârii cu pluta pe ape rezezi de munte. Raftingul, caiac canoe, surfingul și windsurfingul sunt activități practicate în apă. Fiecare din acestea captivează prin trăsăturile lor unice, sportivii doritori de aventură. Pentru cei mai mulți, aventura începe cu râul. Echipați și foarte curajoși, aventurierii se aruncă în cursul rezezit al râului și încearcă să se mențină pe poziție. Caiacele sunt lăsate să curgă la vale într-o succesiune care îți taie respirația.

Canioning cuprinde parcurgerea de văi înguste și adânci săpate de cursurile de apă (Cheile Cernei și Cheile Carașului). Activitatea este deosebit de atractivă prin diversitatea procedurilor necesare parcurgerii: cățărare, coborâre, curgere prin tobogane, traversări prin apă.

VI.3 - Factorii favorizanți

Diversitatea tipurilor de peisaje ale județului Caraș-Severin formată din abrupturi calcaroase cu Pin Negru de Banat, canioane cu pâraie cu debit puternic fluctuant, vârfuri calcaroase cu vegetație submediteraneană, păduri întinse de fag de vârste mari, goluri alpine cu jnepeniș, lacuri de acumulare montane, chei și prăpăstii calcaroase, cătune izolate în munte, pajiști subalpine cu lapiezuri, peșteri termale unice în România, izvoare termominerale, endemisme și rarități de floră și faună oferă tuturor iubitorilor de natură experiențe inedite.

Toți cei care se simt atrași de lumea turismului de aventură, probabil că au admirat apele involburate a viiturilor de primăvară, și nu le trebuie o explicație de unde vine expresia whitewater. Sporturile nautice adunate sub expresia de origine engleză whitewater, includ activități pe care cei dornici de aventură le practică pe cursuri rezezi de munte.

În funcție de nivelul apei și al adrenalinei dorite, amatorii de spume albe pot încerca raftingul, care este cel mai sigur cu plutele de 4-12 persoane, ori pot naviga cu trekuri de două persoane în care poți simți mai bine valurile; iar forțând și mai mult limitele, cu caiac rodeo o coborâre e mai mult acrobație decât navigație. Tot pe cursuri de munte poți practica hydrospeedul, rezemat pe un river boggie și cârmuind cu labele, cobori în pârâiașe foarte abundente și fără stânci, iar în canioning ajutat de tehnica alpină vei coborî în albiile abrupte și pe praguri sau chiar cascade, sărind în apa din marmite.

Echipamentul în aceste sporturi este vital, deoarece cu ajutorul acestuia un moment periculos se reduce la distracție, astfel purtarea lui este obligatorie. Pornim de la ideea că de obicei trebuie să înfrunți o viitură plină de stânci și că chiar și cel mai bun înotător se descurcă mai greu când cade în apă, astfel echipamentul e primordial, te ferește de vătămări, leziuni, zgârieturi și în unele cazuri chiar și de apa rece. Componentul cel mai important este vesta specială, care are o forță mare de flotabilitate, este destul de groasă să îți protejeze coloana, dar nu te deranjează în vâslit. Casca îți protejează fruntea și ceafa de loviturile crengilor și a coechipierilor, hainele neoprene împreună cu șosetele tot din acest material asigură deseori confortul în apa de 4-15 grade celsius. Padela ține tot de echipamentul de protecție deoarece cu aceasta te ții departe de stânci când cazi în apă și cu aceasta vâslești cu forță maximă astfel încât barca să aibă o viteză mai mare decât al apei și să poate fi cârmuită. În echipamentul de grup găsești trusă etanș pentru telefoane, aparate de fotografiat, acte, și sac închis ermetic pentru haine de schimb.

Marea majoritate a echipamentului are culori vii ca să fii mai vizibil în apă și pe fotografii. Folosind chiar și cel mai bun echipament trebuie ținut cont de faptul că acesta te protejează numai până la un anumit grad, astfel pentru a evita accidentele apa trebuie respectată.

Râurile practicabile sunt pe o scală de WW I. (ușor) - WW VI. (limita navigabilități) iar explorarea acestora depinde de cele mai multe ori de colaborarea dintre coechipieri. De obicei turele sunt de gradul WW II. (puțin dificil) și gradul WW III. (moderat dificil), la nivel mai dificil este nevoie de multă experiență și o condiție fizică bună.

În România sunt puține râuri corespunzătoare practicării acestor sporturi și cotele apelor sunt foarte instabile, astfel deocamdată puțină lume le practică. Râurile cu posibilități de practicare a acestor sporturi, în județul Caraș-Severin, sunt Nera și [Cerna](#).

Traseul Șopotul Nou-Lacul Dracului-Podul Beiului cu o lungime de 22 kilometri este traseul adecvat pentru practicarea acestor sporturi.

VI.4 - Protecția mediului și river raftingul/canioning

Indiferent de forma de turism practică, în general rezultă o serie de impacturi resimțite atât de societate, cât și la nivelul mediului natural. Dezvoltarea turismului într-o anumită zonă nu trebuie însă să afecteze interesele socio-economice ale populației rezidente, nici ale mediului și, mai cu seamă, a resurselor naturale care constituie atracția principală, alături de sit-urile istorice și culturale.

Turismul poate influența pozitiv mediul, prin stimularea eforturilor de protejare a cadrului natural, în cadrul unor parcuri naționale, arii protejate, a unor monumente ale naturii și unor situri cu valoare istorică. În același timp însă, turismul poate reprezenta, atunci când este practicat excesiv și în mod necivilizat, o presiune cu impact negativ asupra mediului, care ar putea suferi, în timp, deteriorări și chiar daune ireversibile.

Astfel încât activitatea turistică poate produce modificări semnificative ale mediului înconjurător. Dintre efectele turismului asupra mediului pot fi enumerate:

- deteriorarea echilibrului ecologic al ariilor protejate în care se practică turismul prin acțiuni, cum ar fi: abaterea de la căile de circulație, reducerea biodiversității, camparea și focurile de tabără practicate în afara spațiilor destinate acestor activități, tăierea arborilor, depozitarea gunoaielor etc.;
- deteriorarea unor ecosisteme prin realizarea de construcții turistice sau pentru sport și divertisment în zona din vecinătatea unor arii protejate și deschiderea de căi de acces la acestea;
- deprecierea proprietăților fizico-chimice ale substanțelor minerale balneare (ape minerale, ape termale, ape termominerale, nămoluri terapeutice etc.) prin nerespectarea normativelor de exploatare și protecție.

Datorită activităților prin care se realizează river raftingul și canioningul, aceste forme de turism active au cel mai mic impact asupra mediului înconjurător, întrucât nu aduc atingere echilibrului ecologic al ariilor protejate sau ecosistemelor în care se practică.

VI.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale river rafting-ului și canioning-ului

Puncte slabe ale river rafting-ului și canioning-ului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa de pregătire a ghizilor turistici în acest domeniu;
- Cheltuieli mari legate de achiziționarea unui echipament adecvat;
- Sezonalitate accentuată;
- Insuficiența cursurilor de apă pe care se practică cele două forme ale turismului;
- Lipsa unor rețele de cazare în apropierea cursurilor de apă pe care se practică river rafting-ul și canioning-ul.

Oportunități ale river rafting-ului și canioning-ului în județul Caraș-Severin:

- Îmbunătățirea infrastructurii în zonele unde se practică river rafting-ul și canioning-ul;
- Crearea unei rețele de ghizi;
- Renovarea structurilor de primire a turiștilor la standarde europene și ridicarea clasei (categoriei) de clasificare a unităților;
- Posibilitatea organizării de excursii și oferirea unor pachete de programe turistice atractive pentru turiștii români și străini care să includă și aceste forme de turism;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism;
- Posibilitatea creării artificiale de cursuri de apă pe care să se practice aceste forme de turism.

Amenințări ale river rafting-ului și canioning-ului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul ridicat, inflație etc.;
- Lipsa de fonduri pentru investiții;
- Lipsa facilităților acordate investitorilor în turism;
- Sezonalitatea formelor de turism.

Probleme strategice în dezvoltarea river rafting-ului și canioning-ului în județului Caraș-Severin

- Slaba promovare a potențialului turistic al județului, accesul dificil la informație și la produsul turistic;
- Investițiile reduse realizate în turism, lipsa mijloacelor financiare față de costul ridicat al investiției;
- Insuficienta valorificare a potențialului turistic local, slaba dezvoltare a infrastructurii turistice;
- Nevoia de diversificare a ofertei turistice cu noi posibilități de agrement.

Capitolul VII - SCHI ȘI SNOWBOARDING

VII.1 - Scurt istoric

Istoria schiului alpin a fost legată de particularitățile pârtiilor din Alpii Europeni. Față de munții din nordul Europei, Alpii au necesitat mereu un stil particular de coborare. Figuri legendare, cum ar fi austriacul Valvasor (care a scris « Die Ehre des Herzogtumes Krain », publicată în 1689), și-au adus contribuția în popularizarea schiului în ultima decadă a secolului al XIX-lea în Austria, Germania, Elveția și Franța. În Italia, în schimb, schiorii au învățat tehnica denumită « Telemark » din publicațiile scandinave din aceeași perioadă.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în Norvegia, tehnica coborârii munților pe schiuri poartă denumirile de « slalom », « kneikelom » și « villom », fiecare stil având diferite nivele de dificultate. Cea mai mare contribuție la dezvoltarea tehnicilor schiului alpin este atribuită lui Mathias Zdarski, care a inventat un nou stil de coborâre, mai elegant și mai eficient. Acesta a constituit o alternativă față de stilul « Telemark », dezvoltat în Norvegia, fiind o îmbunătățire a rudimentarei tehnici « oprește și pleacă ».

Așadar, Mathias Zdarski, alături de Giorgio Biglieri și Hannes Schneider pot fi considerați părinții schiului alpin. Ei au introdus un model de schiere mult mai practic și manevrabil, creând de asemenea și noi tipuri de legături pentru schiuri.

Pe 19 martie 1905, același Mathias Zdarski a organizat o competiție cu studenții săi. Cursa a constat într-o coborâre de 800m prevăzută cu aproximativ 40 de porți. Forma adevărată a slalomului « modern » a fost descoperită, însă, mai târziu de către Sir Arnold Lunn, care a organizat două competiții istorice, una în 1922 la Muerren, în Elveția și alta în 1928 în Austria, la Saint Anton, faimoasa Arlberg Kandahar.

Campionatele Mondiale din 1931 (Muerren) și Jocurile de la Garmisch din 1936 au marcat recunoașterea schiului alpin ca un sport de iarnă.

Începând cu anul 1920, câteva sporturi au influențat apariția și dezvoltarea snowboard-ului. Printre acestea se numără ski-ul, patinajul și surf-ul. Acesta își are începuturile în anii '20, când tinerii americani au început să își confecționeze de unii singuri plăci din lemn pe care coborau părțile abrupte și neamenajate. Primul snowboard a fost construit manual de către Tom Sims, în anul 1963, în cadrul unui atelier de tâmplărie. **1964** este anul în care snowboard-ul începe să fie considerat un sport, cât și anul în care Sherman Poppen are ideea de a adăuga două sisteme de prindere a picioarelor pentru a facilita alunecarea mai bună și săriturile. După aceste două mari evoluții, acesta începe să mediatizeze existența snowboard-ului în orașul său natal, prin intermediul magazinului sau de echipamente sportive. Acesta își denumește invenția "Snurfer," denumire ce vine în mod evident de la cuvintele "surf" și "snow."

VII.2 - Particularități

Cadrul natural al județului Caraș-Severin oferă condiții favorabile practicării turismului sportiv; zona montană a județului cu baza tehnico-materială a turismului existentă permite desfășurarea activităților sportive. În sezonul de iarnă se pot practica "sporturile albe" (Munții Semenic, Muntele Mic, Lacul Crivaia, Trei Ape, Văliug), iar în sezonul de vară sunt condiții prielnice practicării sporturilor nautice.

Schiatul (sau *ski alpin*) este un sport de iarnă care constă în coborârea pe zăpadă a unor pante cu schiuri puse în picioare. Schiatul a evoluat de la schiul fond, datorită dezvoltării infrastructurii echipamentelor de transport a oamenilor (teleferice) în stațiunile de munte prin acestea schiorii erau duși până în vârful celor mai înalte pante, astfel încât bucuria coborârii pantelor lungi care altădată erau prea greu de urcat se putea face de mai multe ori. Acest sport este popular oriunde ninge sau există zăpadă combinată cu pante ale munților și infrastructură

Snowboarding este un sport care implică o pantă descendentă, care este acoperită cu zăpadă pe un snowboard atașat de picioare. Dezvoltarea de snowboarding a fost inspirat de skateboarding, surfing și schi.

Primul lucru la care optăm atunci când ne dorim să ne achiziționăm un echipament de schi sau snowboarding sunt chiar schiurile sau placa de snowboarding ca atare. În fond ele sunt esența acestui sport.

Există câțiva pași simpli de care trebuie să țineți cont atunci când alegeți un tip de schi sau placă în detrimentul altuia. Primul pas ar fi în fapt o întrebare: "Ce fel de schior/snowborder sunt? Începător, mediu sau avansat?" funcție de care se poate alege tipul de schiu/placă. Apoi "Cui ne adresăm, bărbați, femei sau copii?" Cu aceste două răspunsuri putem să ne alegem tipul de schi/placă corespunzător.

În ceea ce privește schiul, teoric, dar și practic există schiuri pentru schiul de masă sau de pârtie, "all mountain", "freeride", "freestyle" și "backcountry". Alți parametri, de care trebuie să se țină seama la achiziționarea unui schi, sunt: lungimea, flexibilitatea, raza, dar și tipul de legături. Orice schior atunci când se apucă de acest sport nu ar fi complet fără un set de bețe de ski.

Bețele de ski se împart în trei mari categorii: pentru adulți, de competiție și pentru copii. Ca formă doar cele de competiție se diferențiază de restul prin 2 îndoituri ce permit schiorului de performanță să-și plaseze bețele mult mai aproape de corp pentru îmbunătățirea factorului aerodinamic. Ca lungimi acestea sunt standardizate după cum urmează: la adulți: 110, 115, 120, 125, 130, 135 cm, la sportivi: 115, 120, 125, 130, 135 cm, la copii: 80, 85, 90, 100, 105, 110 cm. Bineînțeles ca orice standardizare mai are și excepțiile ei, aici mă refer în special la cele de copii unde se întâlnesc bețe și de lungimi mai mici.

În linii mari clăparii se încadrează în cinci categorii de bază: bărbați, femei, copii, racing și freestyle. Comparativ cu cei pentru bărbați, clăparii de damă sunt mai moi și au formă de cizmă, dar și dimensiuni mai reduse. Clăparii racing sunt adaptați în principal la viteză, acesta fiind un factor important atâta timp cât diferențele între concurenți se fac și la miimi de secundă. Clăparii concepuți pentru stilul freestyle sunt adaptați condițiilor speciale de folosință, sunt ceva mai moi și preiau mult din șocurile din timpul coborârilor sau demonstrațiilor.

Indiferent de categorie, există trei factori ce se iau în calcul: mărime, lățime și tipul flexibil sau rigid. Imediat ce acești factori sunt definiți și există răspuns pentru fiecare dintre ei alegerea clăparilor nu mai prezintă o problemă, aceștia fiind alături de schiuri elementul de care fiecare schior trebuie să țină cont pentru coborâri plăcute și relaxante.

La costumul de schi, în general clasificarea se face astfel: costume de schi bărbătești, de damă, pentru copii, de tură și de competiție. Fiecare are caracteristicile sale distinctive dar toate sunt gândite pentru practicarea acestui sport. În primul rând să țină de cald, apoi să nu permită trecerea apei, să nu producă condens (un aspect deosebit de important), rezistent la vânt și să fie flexibil. Gama de culori este deosebit de diversificată, plină de combinații, în primul rând în culorii vii și cu modele dinamice.

Fără a fi un articol indispensabil pe timp de iarna totuși mănușile sunt un accesoriu binevenit mai ales atunci când temperaturile sacazute se combina cu un vant taios si rece. Fara a le minimiza importanta trebuie precizata ca pastrarea temperaturii optime a mainilor au ca efect o stare de bine ce se traduce in acest caz cu o zi reusita de schi. Concepute a fi atat un izolator termice dar si unul impotriva umezelii, manusile de schi sunt realizate din materiale moi si de ultima generatie, multe dintre ele avand ca si caracteristica flexibilitatea. Concepute in diverse culori si cu desinguri atragatoare sunt alese atat din punct de vedere estetic dar si ca accesoriu care trebuie sa fie in ton cu restul echipamentului de schi.

Considerat de unii dintre schiori un moft ochelarii de schi sunt in anumite momente indispensabili pentru a avea o zi pe partie reusita. Conceputi pentru a ne ferii de rafalele de vant si de fulgii de zapada ce ne lovesc fata, acestia mai au si rolul de protectie contra razelor solare. In general sunt conceputi in doua variante, tip "scafandru" si ca ochelari de soare doar ca sunt adaptati formelor aerodinamice necesare coborarii cu viteza. Cei denumiti tip "scafandru" pot fi atat cu simplu cat si cu dublu vizor pentru a evita efectul de condens.

În ceea ce privește snowboardingul, înainte să îți cumperi un snowboard, trebuie să știi foarte bine ce fel de plăcă îți se potrivește, pentru înălțimea și greutatea sau nivelul tău. Elementele principale de care trebuie să ții cont la o placă, sunt lungimea și lățimea acesteia.

Astfel, lungimea se măsoară în centimetri, și este adesea abreviată la ultimele 2 cifre - despre o placă de 156 cm, se spune că are 56 cm. Lungimea unei plăci variază de la 100 cm - cele pentru copii, până la 180 cm, cele pentru adulți. Pentru a afla care este lungimea potrivită pentru tine, începe prin a măsura boardul cu înălțimea ta. Când îți placă de capăt, o **placă scurtă** îți va veni pe undeva între umeri și barbă. Pentru că plăcile scurte sunt mai ușor de manevrat, acestea sunt mai **potrivite pentru perioada de început**, când înveți să te dai cu placa sau sunt preferate de raiderii care practică săriturile și opririle bruște.

O **placă de lungime medie**, sprijinind-o de capătul ei, trebuie să îți ajungă undeva între barbă și nas. Această lungime este indicată pentru **raiderii medii și avansați**, care se dau pe părți variate, inclusiv în locuri plate sau pe abrupturi alpine. **Plăcile lungi**, ajung de la nivelul ochiului până la câțiva centimetri deasupra capului. Plăcile mai lungi se folosesc pentru a atinge viteze foarte mari, pe zapada powder și pe munți înalți.

Raiderii care au o **greutate mai mare** pentru înălțimea lor, se pot ghida după aceste indicații de lungime, dar ar trebui să aleagă o placă cu o rigiditate mai mare. În schimb, **raiderii mai ușori**, vor trebui să aleagă plăci flexibile. Dar, țin cont că acestea sunt linii generale după care să te ghidezi la alegerea lungimii plăcii; preferințele personale ale fiecărui raider sunt la fel de importante și fiecare își poate lua ce placă dorește, chiar dacă nu intră în aceste standarde.

Daca lungimea unei placi, iti lasa o oarecare libertate de alegere, in functie si de preferinta fiecaruia, **latimea unei placi este strict legata de dimensiunea piciorului**. Raiderii cu o talpa mai mica, au nevoie e o placa mai ingusta, in timp ce, cei cu talpa mai mare, de o placa mai larga.

Lațimea placii se masoară în centimetrii sau milimetrii și este trecuta în specificatiile placii sub de numirea de latimea mijlocului (waist width). Cel mai bun mod de a afla care este **latimea potrivita** pentru placa ta, este sa stai cu piciorul pe ea. Iti pui picioarele in legaturile placii sau calci pe ea in pozitia in care tii picioarele cand de dai cu placa (acest lucru este foarte important, pentru ca, cu cat tii picioarele intr-un unghi mai larg, cu atat picioarele vor depasi mai putin latimea placii). Cand stai in pozitia de dat cu placa, **ghetele (butii) ar trebui sa fie la acelasi nivel sau putin peste marginile placii**. Daca degetele sau calcaiul nu ajung la marginea placii, nu vei putea apasa suficient pe canturi in timp ce executi manevrele de intoarcere. Pe de alta parte, daca picioarele trec mult peste marginile placii, degetele vor atinge zapada in timpul manevrelor si te vei dezechilibra. Fenomenul se numeste `tarairia picioarelor` si este chiar o pacoste.

Pe lângă echipamentul de protecție prevăzut la schi, pentru snowboarding este necesară, în mod obligatoriu, și casca de protecție.

VII.3 - Factori favorizanți

Cele două sporturi, în speță schiul și snowbordingul, se pot practica în zona muntiiilor Semenic, Țarcu și Muntele Mic.

În județul Caraș-Severin următoarele pârtii sunt cele mai cunoscute: [Pârtia Nordica\(Căldare\)](#) de pe Muntele Mic cu o lungime de 1,200.00 m și o diferență de nivel de 260.00 m; [Pârtia Sub Teleschi](#) de pe Muntele Mic cu o lungime de 3,300.00 m și o diferență de nivel de 700.00 m; [Pârtia Valea Soarelui](#) de pe Muntele Mic cu o lungime de 760.00 m și o diferență de nivel de 180.00 m; [Pârtia Crucea de Brazi](#) de la Văliug cu o lungime de 750.00 m și o diferență de nivel de 160.00 m; [Pârtia Goznuța](#) de la Văliug cu o lungime de 700.00 m și o diferență de nivel de 180.00 m; [Pârtia Semenic](#) de la Văliug cu o lungime de 350.00 m și o diferență de nivel de 40.00 m; [Pârtia Slalom](#) de la Văliug cu o lungime de 520.00 m și o diferență de nivel de 180.00 m și [Pârtia Slalom Uriș](#) de la Văliug cu o lungime de 1,200.00 m și o diferență de nivel de 220.00 m.

VII.4 - Protecția mediului și schiul/snowbordingul

Turismul este un important consumator de spațiu și resurse naturale și antropice, un generator de schimbări la nivelul mediului înconjurător și al economiei, determinând mai multe tipuri de efecte. Analiza impactului turismului asupra mediului văzut ca și cumul al tuturor acestor efecte, pozitive sau negative, interesează deoarece se urmărește ca expansiunea turismului să păstreze echilibrul ecologic, să evite suprasolicitarea resurselor, poluarea și orice alte efecte negative asupra mediului.

Astfel, prin Hotărârea Guvernului nr. 263/2001 privind amenajarea, omologarea, întreținerea și exploatarea pârtiilor și traseelor de schi pentru agrement, republicată, s-a stabilit că în scopul protecției turiștilor și practicării schiului de agrement în condiții de siguranță pentru turiști, pârtiile și traseele de schi pentru agrement **vor putea fi utilizate numai după omologarea acestora**. Asigurarea securității schiorilor pe pârtiile și traseele de schi omologate constituie obligația administratorului acestora.

La art. 7 al actului normativ mai sus amintit se stipulează că, constituie contravenții următoarele fapte, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să fie considerate infracțiuni:

- a) **exploatarea pârtiilor și a traseelor de schi pentru agrement fără a fi omologate;**
- b) **neasigurarea indicatoarelor de semnalizare**, a balizelor și a mijloacelor de protecție în locurile și la obstacolele periculoase;
- c) neluarea măsurilor de interdicție, totală sau parțială, a accesului pe pârtiile și pe traseele de schi pentru agrement, în caz de ceață, viscol sau în cazul pericolului de declanșare a avalanșelor, precum și în cazul utilizării acestora pentru antrenamente și competiții sportive;
- d) efectuarea de lucrări pe pârtiile și pe traseele de schi pentru agrement omologate, altele decât cele prevăzute în studiile și proiectele de amenajare autorizate;

- e) *utilizarea pentru pășunat a pârtiilor și a traseelor de schi pentru agrement omologate;*
- f) *neasigurarea postului de prim ajutor* pe pârtiile de schi pentru agrement omologate;
- g) *accesul sau circulația pe pârtiile ori traseele de schi pentru agrement cu automobile, tractoare sau orice alt tip de vehicul*, fără drept, cu excepția celor aparținând serviciilor publice Salvamont, serviciilor de ambulanță, poliție, jandarmi, pompieri, precum și altele asemenea;
- h) *coborârea pe pârtiile sau traseele de schi pentru agrement, utilizând sănii, dispozitive improvizate sau alte materiale;*
- i) *accesul pe pârtiile sau traseele de schi pentru agrement fără echipament adecvat* pentru practicarea schiului și snowboard-ului.

Sporturile de iarnă nu aduc atingere echilibrului ecologic al ariilor protejate sau ecosistemelor în care se practică, iar datorită implicării statului, prin emiterea unor acte normative care protejează mediul înconjurător și impun anumite reguli de organizare a sporturilor de iarnă se limitează impactul asupra mediului.

VII.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale schi-ului și snowboard-ului în județul Caraș-Severin

Puncte slabe ale schi-ului și snowboard-ului în județul Caraș-Severin:

- Facilitățile de cazare și agrement parțial învechită și deteriorată;
- Lipsa de pregătire a personalului angajat în sectorul terțiar, cel al serviciilor;
- Slaba diversificare a serviciilor;
- Depărtarea față de cele mai apropiate aeroporturi internaționale: Timișoara, Arad și Craiova;
- Lipsa unui sistem informatic integrat de gestiune la unitățile hoteliere din stațiune;
- Deteriorarea unor unități de cazare care au ieșit din circuitul turistic;
- Imposibilitatea personalului specializat în marketing din cadrul societății de turism de a atrage cât mai mulți turiști străini;
- Cheltuieli mari legate de unitățile de cazare închise în extrasezon sau definitiv;
- Sezonabilitate accentuată;
- Absența varietății claselor unităților de cazare (marea majoritate sunt de 2 stele).

Oportunități ale schi-ului și snowboard-ului în județul Caraș-Severin:

- Îmbunătățirea infrastructurii în regiune, modernizarea drumului european E70 și a celui prin Defileul Dunării (Moldova Nouă - Orșova);
- Existența pârtiilor de schi și snowboard
- Penetrarea pe piața internațională și recâștigarea pieței turistice dinainte de 1990;
- Renovarea structurilor de primire a turiștilor la standarde europene și ridicarea clasei (categoriei) de clasificare a unităților;
- Organizarea unor tipuri de agrement în interiorul hotelurilor, mai ales în perioadele de extrasezon sau în lunile reci ale anului;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism și în alte sectoare;

Amenințări ale schi-ului și snowboard-ului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Concurența din partea prestatorilor de turism intern și extern;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul în unele județe ridicat, inflație etc.;
- Lipsa unei strategii la nivel național cu privire la acest tip de turism;
- Accentuarea sezonabilității;

Capitolul VIII – ALPINISMUL

VIII.1 - Scurt istoric

Alpinismul la nivel mondial, din care face parte bineînțeles și alpinismul în forma sa clasică, s-a născut oficial în august 1786, când medicul Michel Paccard și căutătorul de comori Jaques Balmat și-au unit forțele pentru a urca vârful Mont Blanc (4807m) din Alpii francezi, cel mai înalt vârf din Europa occidentală. Din acel moment s-a declanșat mișcarea de cucerire a tuturor vârfurilor din Alpi și de pretutindeni din Europa, bineînțeles pe ruta cea mai accesibilă. Și România a contribuit la aceste “cuceriri”, prin ascensiunea prințesei Elena Ghica pe vârful Monch (Elvetia) în 1855.

În anul 1877, geologul Radu Porumbaru este primul român care urca vârful Mont Blanc. Trebuie remarcat că, cel puțin în Alpi, o dată depășită bariera celor 3000 m altitudine, toate ascensiunile s-au făcut pe zăpadă, în condiții de iarnă, în ciuda faptului că era în miezul verii.

Studiul ghețarilor, în prima jumătate a secolului XIX, a constituit un factor important în descoperirile alpine. A fost în special opera lui Hughli, Agassiz și Forbes, în Alpii occidentali și a lui Sonklar în Alpii Orientali. Tot în această jumătate de secol, s-au realizat o serie de expediții în întreg lanțul Alpilor.

Inițiativa unei explorări sistematice a Alpilor a aparținut lui John Ball (1818 – 1889), care în perioada 1853 – 1866 a urcat 32 de vârfuri pe creasta principală a Alpilor. Tot în această perioadă a apărut noi denumiri de munți, de vârfuri sau de trasee, purtând numele celor care le-au urcat prima dată. Au fost urcate aproape toate vârfurile importante din Alpi: Monte Rosa, Jungfrau, Monch, Weisshorn, Matterhorn etc.

Un puternic răsunet la avut ascensiunea vârfului Matterhorn, efectuată la 17 iulie 1865 de Edward Whymper, J.A. Hudson, D. Hadow, F. Douglas și ghizii Michel Croz, Peter Taugwalder și fiul său. Pe acest vârf piramidal fuseseră mai multe tentative de urcare, dar toate esuate. E. Whymper de exemplu, se afla la a nouă tentativă. Cucerirea vârfului s-a terminat cu o alunecare mortală la coborâre, în care Hudson, Hadow, Douglas și Croz și-au pierdut viața.

În afara vârfurilor principale, în această perioadă au fost încercate și alte trasee mai grele decât cele făcute la prima ascensiune: versantul italian al Mont Blancului, diferite muchii ale Matterhornului. Dacă până în 1857 nu au fost efectuate decât 15 premiere, numărul lor a crescut la 43 în 1865, majoritatea fiind făcute de englezi, care imbinau sportul cu cercetările științifice.

Această perioadă până la finalul secolului XIX, este cunoscută sub numele “epoca de aur” a alpinismului clasic. Începând cu ascensiunile lui Mummery din 1881, alpinismul clasic își pierde din importanța sportivă, cedând terenul unor ascensiuni din ce în ce mai tehnice și anume “cătării pe stâncă”.

O dată cu încheierea primului război mondial, alpinismul intra într-o nouă etapă a evoluției sale.

VIII.2 - Particularități

Alpinismul, în accepțiunea cea mai largă a cuvântului, desemnează orice activitate recreativă sau sportivă care are ca scop ascensiunea în munți. Termenul inițial vine de la ascensiuni în munții Alpi (alpi+nism). Ulterior, pe măsura evoluției activității, termenul "alpinism" s-a nuanțat doar pe întinerarii greu accesibile, ce necesită tehnică, echipament și experiență corespunzătoare.

Alpinismul implică, în majoritatea cazurilor, asumarea unei doze mai mici sau mai mari de risc, datorită naturii traseelor care pot fi deseori o combinație de pasaje de stâncă, zăpadă sau gheață, cu factorii de risc implicați. Aceștia li se adaugă, în unele cazuri, dificultățile pe care le ridică accesul la traseul propriu-zis, găsirea liniei acestuia, durata ascensiunii, schimbările de vreme, etc.

Alpinismul îmbracă mai multe forme care sunt, mai mult sau mai puțin, dictate de natura traseelor parcurse, maniera în care se face ascensiunea și tehnicile puse în joc.

Se disting astfel:

- alpinism clasic (văi, creste, brâne până la [gradul](#) 3A)
- [alpinismul tehnic](#) (sinonim: [cățărare alpină](#))
 - cățărarea „big-wall“ (pe pereți de stâncă foarte mari)
 - cățărarea pe gheață/mixt
- [cățărarea liberă](#) (sinonim: escaladă)
 - bouldering-ul (cățărarea liberă la mică înălțime, fără coardă)
 - buidering-ul (cățărarea liberă pe clădiri urbane înalte)

De asemenea, în funcție de stil se pot distinge:

- [cățărarea liberă](#)
- [cățărarea artificială](#) (sinonim: mecanică)
- [cățărarea solitară](#) (sinonim: solo. Singur dar cu auto asigurare)
- [cățărarea solo integral](#) (Singur și fără coardă)
- [cățărarea "la vedere"](#)
- [cățărarea "după lucru"](#)

Pentru fiecare dintre acestea există combinații și nuanțări, cele de mai sus fiind doar o sumarizare a celor mai importante delimitări în cadrul generic al alpinismului.

Alpinismul de iarna se împarte în ice climbing, cățărare mixta și dry tooling.

Ice climbing este escaladarea cascadelor de apă înghetate cu ajutorul pioletilor și a colțarilor.

Cățărarea este foarte plăcută, nu este grea, iar înaintarea pe suprafața înghetată împreună cu creșterea diferenței de nivel creează senzații deosebite.

Cățărarea mixta este o escaladă alternativă a marilor pereți care cuprinde cățărarea pe pasaje de stâncă, gheața și culoare de zapadă, destul de dificilă ținând cont de echipamentul greoi și condițiile meteo nefavorabile.

Dry tooling este o tehnică nouă de cățărare, se practică în general pe faleze scurte de 30-50 metri pe stâncă ce trebuie să fie curată, iar cățărarea se face cu ajutorul sculelor (piolet și colțari). Este o tehnică grea dar satisfacțiile sunt mari datorită tehnicilor de cățărare atipice care se folosesc.

Gradul de dificultate al unui traseu de alpinism este o cotație utilizată pentru a se putea compara dificultatea diferitelor trasee de alpinism.

În sistemul românesc de cotație, se are în vedere dificultatea de ansamblu a traseului. Astfel, un traseu scurt dar foarte greu este cotațat la fel sau mai slab decât unul cu pasaje nu prea grele dar foarte lung.

Gradele de dificultate ale traseelor de alpinism:

1A/B = Facil = ușor, cățărare ușoară pe stâncă sau zăpadă/gheață unde nu este necesară folosirea echipamentului sau tehnicilor speciale; mersul pe ghețar; traseele care nu necesită legarea în cordă ca măsură de protecție împotriva căderii excepție făcând mersul pe ghețar.

2A/B = Puțin Dificile = puțin dificil, trasee cu scurte pasaje tehnice pentru care se recomandă folosirea echipamentului de asigurare și trasee complicate pe ghețar.

- se recomandă doar alpiștilor experimentați

3A/B = Assez Dificile = destul de dificil, trasee cu pasaje de cățărare sau pante de zăpadă / gheață cu unghiul de înclinare mai mare de 50 grade.

4A/B = Dificile = dificil, trasee susținute (lungi/pasaje periculoase) cu cățărare pe stâncă, zăpadă sau gheață, destul de serioase.

5A/B = Tres Dificile = foarte dificil, trasee lungi, serioase, cu diferențe mari de nivel care necesită o pregătire tehnică și fizică foarte bună.

6A/B = Extremement Dificile = extrem de dificile, cele mai grele trasee de cățărare cu dificultăți continue.

Echipamentul minim necesar într-o ascensiune alpină de cățărare, este compus din coardă, ham, espadrile speciale, cască, diferite carabiniere, dispozitiv gri-gri și săculeț de magneziu. Este recomandat ca echipamentul folosit să fie atestat de UIAA (Uniunea Internațională a Asociațiilor de Alpinism).

1. Coardă. Semicoardă. Cordelină

Coarda este elementul esențial al echipamentului de cățărare. De calitatea și folosirea ei corectă depinde securitatea și viața membrilor echipei. Când cumperi o coardă, trebuie să verifici dacă aceasta este atestată de către UIAA (Uniunea Internațională a Asociațiilor de Alpinism) și respectă normele de calitate și securitate impuse de aceasta. Conform normelor UIAA, o coardă simplă este marcată cu cifra 1, o semicoardă cu 1/2 și corzile gemene cu două zerouri intersectate. Coarda simplă se folosește în escalada sportivă, în traseele ușoare de alpinism și în turele de escaladă pe gheață.

Semicoarda este utilizată în traseele alpine dificile și în turele de escaladă mixtă (gheață și stâncă), coarda introducându-se alternativ în buclele echipate.

Corzile gemene se folosesc împreună exact ca o coardă simplă, nefiind însă acceptate în escalada sportivă.

Coarda simplă atestată de UIAA are următoarele caracteristici:

-diametrul: variază între 10 și 12 milimetri.

-lungimea: 50 metri.

-forța de șoc maximă suportată: 9.000-10.000 N (~920-1.000 Kg).

-alungirea statică: variază între 6,5-8%.

-numarul minim de căderi normate: 6

-forța de rupere: 25.000 N (~2550 Kg.)

-greutate: 65-77 g/m.

UIAA efectuează teste cu greutate de 55 Kg pentru semicoardă și 80 Kg pentru coarda simplă sau o pereche de corzi gemene. Se simulează căderi cap de coardă de 5 metri înălțime, cu factor de cădere 2. Corzile de calitate sunt impregnate hidrofug și au denumirea comercială `superdry`. Se pot folosi și corzi neomologate de UIAA, dar acestea de multe ori nu au aceleași calități ca cele omologate.

Durata de utilizare a unei corzi depinde de numărul de căderi. De regulă, o coarda rezistă la 6 căderi și are o durată de viață de 400 de ore de folosire. Deși producătorii garantează o durată de viață a unei corzi de 6-7 ani, este recomandat ca o coardă să fie folosită o perioadă de 2 ani pentru utilizari regulate `de duminică` și numai un an, dacă este folosită mai intens. Coarda nu se spală cu detergenți, ci doar cu apă caldă, uscându-se la aer, în bătaia vantului. După fiecare folosire, coarda se verifică metru cu metru. Dacă mantaua prezintă strangulări sau uzura pronunțată, coarda respectivă trebuie scoasă urgent din uz. Pentru depozitare se recomandă strângerea corzii sub formă de colac și păstrarea ei într-un loc perfect uscat și la întuneric.

Cordelina se folosește în diverse situații, cum ar fi la pregătirea unui rapel (prin consolidarea a două pitoane), în acțiunile de salvare, la trasul rucsacului în pasajele mai dificile, etc. Rezistența unei cordeline este foarte scăzută, de 200-400 Kg, de aceea nu este recomandat a se folosi nici măcar la filaje în pasajele alpine mai dificile, cum ar fi săriturile.

2. Papucii de catarat - espadrilele

Espadrilele speciale pentru catarare trebuie să aibă următoarele caracteristici:

- să aibă talpa flexibilă;

- să fie aderențe la stâncă;

- să aibă o greutate redusă;

- să aibă o formă ergonomică, adaptată la picior.

Espadrilele trebuie să se închidă foarte bine și trebuie să fie cu un număr mai mic decât cel normal, ca să strângă puțin.

3. Hamul sau scaunul

Deși denumirea de ham presupune, pe lângă prezența scaunului, și existența unei veste ce se poartă peste piept, printre cățărători s-a încetățenit denumirea de ham numai pentru scaun.

Hamul (scaunul), este confecționat din chinga de minim 5 cm lățime. Există hamuri reglabile care pot fi ajustate în funcție de grosimea piciorului și a mijlocului. Greutatea unui ham este de 300-400 gr. Se recomandă folosirea hamurilor omologate de către UIAA, ca și în cazul coardei.

Hamul trebuie să nu fie prea mare, dar să permită libertatea de mișcare a utilizatorului și să fie confortabil.

4. Dispozitive de prindere

Carabiniera - dispozitiv confecționat din duraluminiu. Se folosește pentru prinderea coardei de ham, de pitoane, etc., pentru asigurare. Are o formă trapezoidală pentru evitarea încălcării clapetei. Carabiniera are o sarcină de rupere minimă de 20 KN pe direcția axei longitudinale și 7 KN pe direcția axei transversale, conform UIAA. Greutatea unei carabiniere variază între 55 și 90 gr.

Optul de rapel - dispozitiv de frânare prin frecare la coborâre și pentru asigurare în trasee.

Este confecționat din duraluminiu anodizat pentru rezistență sporită la frecări și are forme și grosimi multiple.

Greutatea unui opt de rapel este de 100gr. Întrucât la frecarea cu coarda acesta se incinge foarte tare, după rapel, coarda trebuie îndepărtată imediat pentru a evita deteriorarea ei din cauza căldurii excesive.

Buclele - se folosesc la prelungirea lanțului de asigurare, în scopul micșorării forțelor de frecare rezultate din contactul corzii cu carabinierele.

Buclele sunt confecționate din chinga cu secțiunea tubulară sau plină și au o rezistență de 21-22 KN.

Conform normelor UIAA, buclele sunt de 3 dimensiuni: bucla mică - 11 cm, bucla medie - 17 cm, bucla mare - 25 cm. Există și bucle foarte mari de 50-70 cm, care se folosesc sub tavane.

Datorită elasticității sporite, buclele absorb o parte din șoc, protejând atât coarda, pitonul și carabinierele, cât și securitatea celui care cade.

Buclele echipate - reprezintă un lanț de asigurare format din 2 carabiniere și o buclă.

Buclele și carabinierele trebuie neapărat înlocuite după o cădere puternică.

Dispozitivul Gri-Gri - reprezintă cea mai sigură metodă de asigurare. Suportând sarcini de până la 9 KN, gri-gri-ul are rolul de a împiedica alunecarea corzii, în cazul căderilor bruște, blocându-se automat la șoc. Dacă se depășește sarcina maximă de rezistență, coarda începe să scape, permițând celui care asigură să oprească căderea prin frânare cu mâna.

Gri-gri-ul se utilizează exclusiv în excada sportivă, nu și pe trasele alpine.

5. Casca

Casca este un element foarte important din echipamentul de cățărare, mai ales la stâncă, protejând împotriva eventualelor pietre prăvălite sau lovirea capului de stâncă în timpul căderilor necontrolate.

În escalada sportivă, datorită faptului ca aceasta se practică pe pereți verticali sau surplombați, iar riscul căderii de pietre este foarte mic, se poate renunța la cască.

Greutatea unui căști variază între 250 și 500 gr. Casca este prevăzută cu chingi de legătură sub bărbie și la ceafă, pentru o poziționare stabilă pe cap și trebuie să asigure o bună ventilație.

6. Săculețul pentru carbonatul de magneziu

Pentru asigurarea aderenței mâinilor pe prize, se folosește praf de carbonat de magneziu care se poartă într-un săculeț specific din material textil. Săculețul pentru magneziu este prevăzut cu o centură ajustabilă sau chinga de prindere pe ham. De asemenea, săculețul are și o curelușă de închidere pentru a împiedica intrarea umezelii în contact cu carbonatul de magneziu.

VIII.3 - Factori favorizanți

Valea Cernei constituie una dintre cele mai întinse zone calcaroase din țară, având un potențial turistic extrem de bogat. Climatul acestei regiuni, împreună cu relieful ușor accesibil, vegetația bogată și diversificată, peșterile și pereții abrupti sunt doar câteva din elementele de atracție pentru turiștii și alpinisții din țara noastră sau străinătate.

Crestele de mare altitudine pe care se practică alpinismul de iarnă aparțin Retezatului, Pietrei Craiului, Rodnei. O performanță deosebită o reprezintă traversarea completă a crestei Carpaților meridionali de la Valea Cernei în Valea Prahovei.

Zonele cele mai propice desfășurării unui astfel de turism, din județul Caraș-Severin, sunt: Cheile Carașului, Cheile Nerei, Cazanele Mici și Mari, Piatra Albă (zonă dezafectată momentan), Valea Minișului, precum și barajul Cernei.

Coborâri pe cascade sau coborâri în rapel în cursul unei cascade sunt organizate pe Cascada Vanturatoarea (Munții Almajului).

VIII.4 - Protecția mediului și alpinismul

Royal Robbins, unul dintre marii alpiniști ai lumii, referindu-se la etica alpină, scrie următoarele rânduri pline de bun simț:

„Acțiunile care afectează direct pe ceilalți cățărați ridică probleme de etică. În primul rând este vorba de a lăsa un traseu neschimbat, astfel încât și alții să se bucure de creația celui care a făcut prima ascensiune. În decursul timpului au existat controverse asupra chestiunii baterii și recuperării pitoanelor. Cei care scot pitoanele argumentează adesea că un alpinist trebuie, fie să facă un traseu în cel mai bun stil posibil, fie să se lase de alpinism. Aceasta este exagerat. A te cățăra într-un stil bun este admirabil, dar trebuie oare să credem că toți o pot face? În extremitatea cealaltă se află cei ce susțin că un traseu trebuie să fie accesibil tuturor. Ca în toate domeniile, calea de mijloc este cea justă. Principiul primei ascensiuni: un traseu este o operă de artă, o creație a omului care a făcut premiera. A-l face mai dificil scoțând pitoane înseamnă a insulta pe cel care le-a bătut și a priva pe alții de plăcerea de a repeta traseul în condițiile în care s-a făcut prima oară. Este ca și cum ai lua o pictură sau o poezie originală și ai încerca să o prelucrezi. Mai bine să pictăm noi înșine sau să scriem poeziile noastre proprii. Pe de altă parte a coborî un traseu la nivelul propriu prin baterea de pitoane suplimentare demonstrează o lipsă de respect la fel de lamentabilă și degradează opera creatorilor săi.

Dacă nu deranjăm un traseu într-o manieră neonorabilă (bătând de exemplu pitoane care nu sînt necesare), acest lucru nu va dăuna și poate asigura o bună escaladă pentru un alpinist mai modest. Un traseu făcut într-o manieră elegantă înseamnă un vârf al perfecțiunii către care tindem. Mai bine să ne ridicăm măiestria decât să coborâm nivelul traseului.”

Definiția de mai sus a eticii alpinismului, chiar dacă nu convine tuturor alpiniștilor, are avantajul de a evita prejudicierea unui traseu așa cum a fost lăsat la premieră. Dintr-o chestiune de etică, problema se transformă într-o chestiune de stil”.

Adăugăm că în etica alpină trebuie să intre și protecția naturii și a mediului înconjurător. Există locuri pe care nu poți pași fără un sentiment de părere de rău, sanctuarele alpine ale munților trebuie păstrate în starea dată de natură, astfel următoarele reguli ale alpinismului sunt necesare să fi enunțate:

- Nu aruncați la întâmplare ambalaje, hârtii, cutii de conserve, sticle și borcane, pungi și cutii de plastic! Se recomandă folosirea alimentelor neambalate ca salamul, nucile, stafidele. Multe resturi de alimente se dezintegrează ușor, dar altele, cum sunt cojile de citrice, necesită un timp îndelungat.
- Nu rupeți florile! O altă normă de etică alpină. În afară de faptul că distrugem flora montană, trebuie să fim conștienți că florile se ofilesc înainte de a apuca să le punem într-un vas cu apă. Să ne bucurăm de flori privindu-le și să le lăsăm să-și trăiască viața unde au crescut.
- Nu strigați! În primul rând deranjăm pe cei veniți să se reculeagă în liniștea muntelui și în al doilea rând speriem animalele.
- Locurile pentru cort se păstrează curate, fără distrugerea gazonului și săparea șanțurilor în jurul cortului! Nu faceți focul la întâmplare. Alegeți un loc unde au mai făcut și alții foc, căutând a nu distruge iarba în mai multe locuri. Se iau măsuri drastice să nu se provoace incendii în pădure și jnepeniș.

VIII. 5- Puncte slabe, oportunități și amenințări ale alpinismului

Puncte slabe ale alpinismului în județul Caraș-Severin:

- Baza materială (de cazare, de tratament și agrement) parțial învechită și deteriorată, mai ales din perimetrul rezervației de arhitectură;
- Depărtarea față de cele mai apropiate aeroporturi internaționale: Timișoara, Arad și Craiova;
- Lipsa unui sistem de informare adecvat cu privire la zonele propice alpinismului;
- Sezonalitate accentuată;
 - Lipsa unei rețele de transport care să traverseze zonele de alpinism.

Oportunități ale alpinismului în județul Caraș-Severin:

- Îmbunătățirea infrastructurii în regiune, modernizarea drumului european E70 și a principalelor drumuri județene care fac legătura cu zonele montane;
- Crearea unei rețele de ghizi turistici;
- Renovarea structurilor de primire a turiștilor la standarde europene și ridicarea clasei (categoriei) de clasificare a unităților;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism și în alte sectoare;
- Amenajarea unor areale dezafectate pentru practicarea acestui tip de turism.

Amenințări ale alpinismului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Concurența din partea prestatorilor de turism intern și extern;
- Concurența unor stațiuni de profil din țările vecine, chiar și din Euroregiunea DKMT, mai ales cele din Slovenia sau Austria sau stațiunile de profil: Predeal, Bușteni, Brașov;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul ridicat, inflație etc.;
- Lipsa de fonduri pentru investiții;

Probleme strategice în dezvoltarea alpinismului în județului Caraș-Severin

- Slaba promovare a potențialului alpinistic al județului, accesul dificil la informație și la produsul turistic;
- Lipsa unui organism instituțional specializat, cu atribuții de promovare a turismului județean și cu rol integrator al tuturor actorilor interesați;
- Insuficiența valorificare a potențialului turistic local, slaba dezvoltare a infrastructurii turistice;

Capitolul IX – PAINTBALL

IX.1 - Scurt Istoric

În anul 1970 James Hale de la Daisy Manufacturing, a inventat și brevetat ceea ce a devenit apoi prima pușcă de paintball. Această pușcă originală cu vopsea a fost fabricată și folosită la marcarea copacilor și a vitelor, iar ulterior a fost vândută pentru utilizarea în jocul de paintball, sub numele Nelson. A fost de asemenea folosită pentru marcarea zonelor periculoase și a celor care urmau a fi distruse.

Primul joc de paintball s-a desfășurat cu 12 jucatori care concureau unii împotriva celorlalti, folosind pistoale Nel-spot 007. Inițial aceste pistoale au fost folosite de serviciul forestier, pentru marcarea copacilor care urmau a fi tăiați. Printre jucatori s-au numărat: un angajat al bursei de pe Wall Street, Hayes Noel, Robert Gurnsey, autorul documentarului "Pumping Iron", Charles Gaines si alti noua participantii. Jocul consta in capturarea steagului. Învingătorul, Ritchie White, a capturat toate steagurile, fără să tragă nici o împuscatură.

În anul 1982 Charles Gaines înregistrează pe piata jocul de paintball sub numele de Jocul National de Supravietuire (NSG -National Survival Game). PMI (Pursuit Marketing Inc.) a fost compania care să comercializeze și să distribuie produsele necesare pentru paintball. Articolele despre primul joc, scrise de actualii jucători, au fost publicate în "Sports Illustrated", precum și în alte publicatii naționale.

Anul 1988 s-a remarcat prin fondarea Asociației Internaționale a Jucătorilor de Paintball (IPPA - International Paintball Players Association) ca o asociație non-profit dedicată învățării, dezvoltării si siguranței sportului numit paintball.

Începând cu anul 1991 jocul de paintball ajunge în Franța, Danemarca și alte țări din Europa, iar din anul 1996 se inaugurează terenuri de joc, magazine, se organizează competiții în Canada, Statele Unite, Australia, Anglia, Scoția, Danemarca, Franța, Olanda, Germania, Austria, Irlanda, Belgia, Grecia, Italia, Norvegia, Suedia, Africa, Rusia, Noua Zeelandă, Brazilia, Venezuela, Israel, Coreea, Thailanda și Filipine.

Focus International a organizat, în anul 1998 cea mai mare competiție de paintball pe teren acoperit, la centrul Skydome, din Toronto, Canada. PCRI, Airgun Designs și Worr Game Products au organizat prima și cea mai mare conferință de certificare tehnică de până atunci, cu scopul de a pregăti magazinele de paintball și proprietarii de terenuri în tehnologia armelor cu vopsea.

IX.2 - Particularități

Paintball este o activitate sportivă de echipă solicitantă din punct de vedere fizic care cu ajutorul diferitelor strategii de joc ("Salveaza Capitanul", "Elibereaza Ostatecul", "Captureaza steagul", "Deathmatch", etc.) dezvoltă spiritul de echipă. Partidele de paintball se desfășoară în trasee amenajate special de către echipa X-Sports mai ales în zona Cheile-Nerei – Beusnita. Paintball este un sport în care jucătorii se elimină prin lovirea cu bile de vopsea. Se folosesc arme cu mecanism mecanic sau pe bază de gaz, care proiectează bilele umplute cu vopsea. La impactul cu un obiect, bila se sparge, vopseaua împrăștiindu-se și lăsând astfel evidența loviturii. Sportul este folosit atât pentru antrenamente în diverse armate sau trupe de intervenție, cât și în scop comercial. Alternative mai noi ale unui astfel de sistem de antrenament sunt airsoft (folosește arme mult mai realiste - replici ale celor reale) și Laser tag (nu este dureros comparativ cu cele două și unele variante folosesc armele reale cu gloanțe oarbe).

În 20 de ani care au trecut repede, sportul paintball a fost recunoscut ca unul dintre cele mai interesante sporturi de echipă care se desfășoară în aer liber.

Datorită amplorii explozive din ultima decadă a jocului de paintball, acesta se desfășoară acum în peste 40 de țări. Paintball este îndrăgit de milioane de bărbați și femei, de toate vârstele și stilurile de viață. Fie persoane casnice sau liceeni, persoane active sau pensionari, jucătorii de paintball, cu vârste de la 10 la 65 de ani, împărtășesc plăcerea pentru aventură și distracție și au un puternic spirit de competiție.

Paintball reprezintă una dintre cele mai noi, cele mai tari senzații sportive, cu o mare răspândire în lume.

Jocul se desfășoară cu arme pe bază de gaz care pot trage (împusca) capsule cu gelatină biodegradabilă, vopsea netoxică. Deși se vorbește uneori despre paintball ca fiind un joc "de război", acesta promovează gloria învingătorului. Odată ce ai experimentat, ați încercat acest sport, sigur veți realiza foarte rapid că terenul de luptă nu este acel loc sigur pe care filmele de cinema îl realizează pentru a te face invincibil. Paintball nu este violent în ciuda aparențelor pe care le poate întâlni un neexperimentat. Jucătorii de paintball sunt costumați cu haine de camuflaj numai datorită faptului că jocul se desfășoară în pădure și nu trebuie să fie văzuți de adversari.

Paintball este un sport unde bărbații, femeile, tinerii sau vârstnicii pot concura de la egal la egal. Inteligența și determinarea (voința) reprezintă atuuri cu mult mai importante decât înălțimea, forța fizică sau caracterul. Oamenii joacă paintball în toată lumea, oameni care provin din toate profesiile și câștigă încredere în propria lor persoană odată cu punerea în aplicare a aptitudinilor de a conduce și a se descurca în acest joc. Acei jucători care vor acorda atenție simțurilor personale, care vor pune în aplicare strategii foarte bune de orientare a echipei și care vor planifica și comunica se vor impune destul de ușor și rapid în fața adversarilor.

Obiectivul (celui mai comun joc dintre variantele oferite de paintball) este de a captura steagul echipei adverse, dar în același timp protejându-l pe cel propriu. În timp ce veți încerca să capturați steagul, veți încerca să eliminați și jucătorii adversi ajutați de arme (cu aer comprimat) numite arme paintball. Jocurile au de obicei o limită de timp de 20 până la 60 minute, depinzând de mărimea câmpului și de numărul de jucători. Între jocuri, jucătorii pot lua o pauză pentru a-și verifica echipamentul, pentru a-și reîncărca armele și pentru o mică gustare sau o răcoritoare, împărtășind în același timp și poveștile lor despre emoțiile victoriei sau despre obișnuitele glume pe seama înfrângerilor suferite. Indiferent că veți câștiga sau veți pierde, toată lumea se va simți bine și întotdeauna va exista un următor joc.

Un joc de paintball implică de obicei 2 echipe oponente care încearcă să elimine toți jucătorii din echipa adversă sau să realizeze alte obiective, precum recuperarea steagului, eliminarea unui jucător anume sau alte variante. În funcție de stilul de joc adoptat, o partidă de paintball poate dura între câteva secunde și câteva zile. Jocul de paintball are și 2 verișori: laser tag (variantea mai soft) și airsoft (variantea mai hard).

Regulile variază foarte mult, însă majoritatea sunt create pentru ca participanții să se poată bucura de sport într-un mediu sigur.

Echipamentul de paintball variază în funcție de stilul de joc ales și îndemânarea jucătorilor. Totuși, fiecare jucător necesită 3 piese de bază ale echipamentului:

- masca: necesară pentru protecția feței
- arma de paintball completă: armele necesită de obicei și un încărcător și o substanță de propulsare a bilelor (dioxid de carbon sau aer comprimat)
- bilele de paintball: pentru eliminarea adversarilor

Cel mai folosit *dispozitiv de propulsare a bilelor* este cu dioxidul de carbon și vine de obicei în 3 mărimi, de 9 oz, 12 oz și 20 oz (oz = 1 uncie = 28,34 grame). Rezervoarele cele mai mari de 20 oz pot trage între 500 și 1500 de bile în funcție de eficiența armei. Din cauza costului mai scăzut de producție, propulsarea cu dioxid de carbon este de o calitate mai scăzută față de cea cu aer comprimat. Dioxidul de carbon determină uneori defecțiuni atunci când temperatura de afară scade sub 5 grade C în timp ce aerul comprimat poate face față la temperaturi mult mai scăzute.

Majoritatea *terenurilor moderne de paintball* impun folosirea vopselei lor iar practicanții trebuie să cumpere vopseaua pe care o doresc de la operatorii respectivi. Această regulă este prezentată ca fiind o metoda de precauție, însă este o practică frecventă în locurile comerciale să ceara mai mult pentru bile decât dacă persoanele le-ar cumpăra din alte părți. Deși sună restrictiv este totuși dreptul operatorilor să își stabilească propriile reguli și datoria jucătorilor să se intereseze înainte de ele. Cu toate acestea, la unele terenuri începe să fie permisă folosirea bilelor proprii sau BYOP (buy your own paint) așa cum este cunoscută în străinătate.

Bilele de paintball normale pot fi înlocuite de bile reutilizabile. Unul din numele cele mai cunoscute pentru astfel de bile este Reball și este marca originară din Suedia, detinută de Magued Idris. Alți producători au fabricat bile similare precum V-Ball, creată de firma americană Velcro. Majoritatea bilelor reutilizabile au aceeași dimensiune cu cele normale dar cântăresc mai puțin și nu conțin vopsea. Sunt mai practice pentru locațiile indoor unde acumularea de vopsea de la bilele sparte poate constitui o problemă.

Ca o comparație, bilele normale de paintball sunt trase cu o viteză de aproximativ 85 m/s, pe când cele reutilizabile ajung la 76 m/s.

Bilele de paintball normale sunt fabricate dintr-un înveliș de gelatină cu un mijloc cu vopsea colorată. Învelișul de gelatină este conceput să se spargă la contact, totuși uneori pot apărea ricoșeuri. Există multe tipuri de bile, printre care unele dublu învelite, mai dure de impact mai mare sau cele simple.

Cea mai importantă regulă din paintball este purtarea *ochelarilor de protecție* de către toți participanții și toți cei care se află lângă jucători. Deși bilele de paintball nu cauzează răni grave aproape nici unei părți a corpului, ochii și uneori și urechile sunt vulnerabile la o eventuală lovitură.

Măștile de paintball sunt special concepute pentru sport, iar ochelarii sunt capabili să facă față unei lovituri directe venite cu peste 90 m/s, limita de siguranță adoptată de producătorii de echipament de paintball. Lentilele ochelarilor sunt alcătuite fie dintr-un singur strat de plastic dur, fie din lentile termale, care cresc mult vizibilitatea. Majoritatea măștilor au protectoare și pentru urechi iar unele includ și un cozoroc împotriva soarelui. Recent au fost introduse mici alarme în interiorul ochelarilor care avertizează jucătorii asupra unui anume moment al jocului.

În plus față de folosirea măștilor, armele de paintball nu au voie să tragă cu bile care depășesc o anumită viteză. Standardul maxim convenit pentru un joc sigur este de 91 m/s. Majoritatea echipamentelor comerciale de paintball permit o viteză mai mică, de obicei în jur de 85 m/s (300 km/h), cu o marjă în plus de 11 jouli oferită de țeava armei. Din cauza distanței mici dintre jucători, unele locații permit chiar viteze mai mici de până în 76 m/s.

Viteza bilelor este măsurată folosind cronograful, un echipament standard pentru facilitățile comerciale de paintball. Schimbările temperaturii pot afecta foarte mult viteza bilelor, atunci când sunt propulsate de gaze comprimate precum dioxidul de carbon, cel mai frecvent folosit. De aceea armele de paintball trebuie testate cu cronograful de mai multe ori pe zi sau după orice ajustare a lor.

Aerul comprimat a început să înlocuiască rapid dioxidul de carbon ca cel mai frecvent gaz folosit. Asta deoarece acesta furnizează o presiune constantă și stabilă, care nu este influențată de schimbarea temperaturii ambiante, este mai ușor de realimentat și mai prietenos cu mediul. Mai mult, cunoscându-se faptul că dioxidul de carbon atrage anumite insecte dăunătoare omului, se speculează (deși nu este complet dovedit) că folosirea aerului comprimat poate reduce posibilitatea ca cineva să fie înțepat sau mușcat de unele insecte atunci când jocul se desfășoară într-un mediu împădurit.

IX.3 - Factori favorizanți

Jocurile se pot desfășura atât indoor cât și outdoor desfășurându-se sub diferite forme printre care cele mai populare sunt: woodsball sau bushball, când jocul se desfășoară într-un mediu natural; scenariu, în care se joacă după un scenariu predefinit; speedball, care se desfășoară pe un teren pe care sunt așezate buncăre în poziții identice și egale ca număr de o parte și de cealaltă a terenului; X-ball este un termen popular care nu reprezintă decât un tip de speedball, cuvântul fiind trademark al firmei NXL.

Terenul pe care se desfășoară paintball-ul este *practicabil* pe tot parcursul anului, putând fi atât mediul natural, indiferent de areal de la pădure la plajă, cât și cel artificial cum ar fi, hale industriale ieșite din uz, special amenajate, clădiri dezafectate sau părăsite spre exemplu.

Pentru a căpăta o imagine mai prietenoasă, industria paintball-ului a încercat de-a lungul timpului să evite analogiile cu tot ce ține de armată și războaie și să prezinte jocul ca pe ceva inofensiv, concepția generală este tot a unui sport care glorifică și popularizează războaiele și folosirea armelor de foc.

Practicanții paintball-ului încearcă să combată astfel de percepții negative prin mai multe metode. Unii caută să minimalizeze pe cât posibil temele militare, spre exemplu folosind termeni mai puțini violenți precum termenul original pentru armele din paintball, "marker" sau prin purtarea unor uniforme sportive colorate în locul celor de camuflaj. Mediatizarea sportului a arătat că posedă același profesionalism, fair-play, camaraderie și stimulare ca multe alte sporturi și activități. De la debutul sportului, nivelul de acceptare al paintball-ului ca o activitate legitimă de recreere a crescut foarte mult odată cu extinderea lui.

Studii recente au arătat faptul că paintball-ul este statistic unul dintre cele mai sigure sporturi, cu o șansă de accidentare de 0,2 la 1000 de jucători. Dacă se iau în considerare doar accidentări ale ochilor cauzate de sporturi, lucru pentru care paintball-ul este defăimat, un studiu internațional a arătat că dintre sporturile moderne, paintball-ul este responsabil pentru doar 8,3% dintre accidentările ochilor.

Principalele competiții din lume ale paintball-ului sunt:

- NPPL (National Professional Paintball League) – considerată cea mai importantă competiție internațională
- PSP (Paintball Sports Promotions) – din SUA
- Millennium Series – din Europa

IX.4 - Protecția mediului și paintball

Jocul de *paintball* nu are niciun impact negativ asupra *mediului* înconjurător.

IX.5 – Puncte slabe, oportunități și amenințări ale paintball-ului

Puncte slabe ale paintball-ului în județul Caraș-Severin:

- Baza materială (de cazare și agrement) parțial învechită și deteriorată;
- Mentalitate învechită a mării părți a personalului și a unei părți a conducerii societății și a formelor de turism;
- Lipsa unor rețele de terenuri pe care să fie practicat paintball-ul.

Oportunități ale paintball-ului în județul Caraș-Severin:

- Arealul existent atât natural - de la pădure la plajă, cât și cel artificial cum ar fi, hale industriale ieșite din uz sau special amenajate, clădiri dezafectate sau părăsite sunt propice pentru a practica paintball;
- Renovarea structurilor de primire a turiștilor la standarde europene și ridicarea clasei (categoriei) de clasificare a unităților;

- Posibilitatea organizării de excursii și oferirea unor pachete de programe turistice atractive pentru turiștii români și străini cazați care să includă și această formă de turism;
- Atragerea investitorilor români și străini în turism și în alte sectoare.

Amenințări ale paintball-ului în județul Caraș-Severin:

- Lipsa unei promovări eficiente, în special pe piața turistică europeană și internațională;
- Concurența din partea prestatorilor de turism intern și extern;
- Criza economică – scăderea veniturilor populației, șomajul în unele județe ridicat, inflație etc.;
- Lipsa de implicare din partea statului pentru dezvoltarea acestei forme de turism.

Capitolul X – Propuneri concrete

Este evident că există numeroase posibilități de dezvoltare în continuare a potențialului turistic din județ. Pe durata pregătirii ghidului s-a dovedit evident că la întrebarea ‘ce’ este tot mai ușor de dat răspuns, rezultă dificultăți atunci când trebuie să se dea răspuns la întrebarea ‘cum’. În acest moment, deseori lipsa mijloacelor bugetare este un indiciu al motivului de a nu începe ceva. Oricum, după părerea noastră, lipsa bugetului trebuie să fie principalul motiv de inițiere a dezvoltării pe mai multe planuri. Odată începute unele acțiuni și fondurile vor fi mai ușor de accesat.

Bineînțeles că nu este așa de ușor precum pare la prima vedere. Fără îndoială că un prim pas crucial spre dezvoltare îl reprezintă crearea propriei organizări și începe cu un număr limitat de proiecte.

Parteneriatele sunt cruciale în realizarea de bune proiecte cu rezultate de valori ridicate și totodată tangibile. Acesta este în special cazul sectorului turism. Nici un turist nu utilizează serviciile și produsele unui singur furnizor. Turistul va utiliza drumurile din județ, va dormi la hotelurile investitorilor, va consuma mâncare în diferite restaurante, al proprietarilor privați, va vizita siturile și satele din județ și va achiziționa obiecte artizanale direct de la atelierile meșteșugarilor. Toate acestea se adaugă experienței în turism a turistului.

Un turist se va simți cu atât mai mult acasă cu cât va simți că zona în care el se găsește pe moment are organizată infrastructura sa, serviciile și produsele sale, de o manieră coerentă. Acest mod de organizare va face lucrurile mai ușoare și mai simple pentru turist. Acest simțământ trebuie să ghideze proiectele în conformitate cu prezenta strategie.

În scopul creării acestui sentiment, este necesar ca oamenii, organizațiile și acționarii din proiecte să devină conștienți de dezvoltarea județului la diverse nivele. Mai important este că ei trebuie să realizeze că prin cooperare, nu prin competiție unii față de alții, se va ajunge eventual la o infrastructură turistică mult mai coerentă și care va duce la mai mulți turiști și mai multă valoare adăugată în județ.

Așadar, principiul parteneriatului trebuie să fie un element central în dezvoltarea propunerilor de proiecte. Partenerii ce creează parteneriatul pentru furnizarea strategiei în turism în Județul Caraș-Severin sunt:

- o Consiliul Județean Caraș-Severin
- o Municipalityțile din județ
- o Instituția Prefectului
- o Camera de Comerț
- o Hotelurile mari (> 30 paturi /locuri de cazare)
- o Hotelurile mai mici (< 30 paturi /locuri de cazare)
- o Pensiuni
- o Restaurante
- o Situri culturale și activități
- o Agenția de Dezvoltare Regională
- o Investitori

Considerăm că unii dintre parteneri nu s-au organizat încă în organizații reprezentative. Oricum un început trebuie realizat pentru inițierea pro-activă în dezvoltarea propunerilor de proiecte și o selectare a acestor parteneri.

În mod ideal, o unitate sau organizație se va crea printr-o selectare a acestor parteneri care va acționa ca și comunicare centrală și punct de acțiune în viitoarea organizare a parteneriatului cât și coordonarea diverselor proiecte ce face parte din programul de dezvoltare în turism.

După opinia noastră, este esențial ca următorii parteneri să fie parte a unității organizaționale: coordonatorul pe turism al județului, departamentul integrării europene a județului, agenția de dezvoltare regională și municipalitățile puternic implicate în turism

Schema organizațională va trebui să fie coordonatorul „*the spider in the web (păianjenul din rețea)*” privind chestiunile legate de turism la nivel județean, acesta va trebui să furnizeze tuturor partenerilor următoarele:

- Informații esențiale privind noi idei de proiecte și derularea/implementarea celor existente;
- Coordonarea proiectelor în care județul este un partener activ;
- Coordonarea cercetărilor/investigațiilor privind noi investiții;
- Înantarea de propuneri privind îmbunătățirea legislației;
- Colectarea/Înregistrarea de idei și reclamații;
- Realizarea unui sistem de monitorizare pentru turismul din județ

Există numeroase resurse disponibile la nivel european și național pentru cofinanțarea ideilor de proiecte în turism. Problema accesării acestor fonduri este deseori legată de chestiuni de organizare și nu de conținut. Pentru accesarea de fonduri la nivel European, din fondurile structurale, este util să existe o astfel de organizare, care să susțină dezvoltarea aplicațiilor. De asemenea, pentru a crește șansele de aprobare a fondurilor europene, trebuie demonstrat impactul regional. În ambele cazuri, acționând prin parteneriate se măresc șansele de accesare a fondurilor UE.

Programele operaționale se deschid cererilor de ofertă. Propunerile legate de turism trebuie să se dezvolte din structurile de parteneriate, crescând calitatea și șansele de aprobare.

Investitorii privați, vor vedea mai multe șanse pentru recuperarea investiției, atunci când investiția lor este parte a programului susținut de un parteneriat larg, constând din parteneri publici și privați. Vor fi atrași mai mulți investitori în cazul în care investițiile publice ale programului sunt finanțate din fonduri europene. Crearea de parteneriate va crește șansele de finanțare, creând un efect dublu

Dezvoltările în economia turismului merg în aceeași direcție. Pentru a avea succes la prezentarea unui nou produs în turism este nevoie de o abordare în care turistul să fie foarte activ implicat.

Consiliul Județean Caraș-Severin a accesat două proiecte transfrontaliere în vederea dezvoltării turismului, desfășurate în județul Caraș-Severin – „Evaluarea potențialului eolian în partea de sud a Banatului din perspectiva dezvoltării durabile” și „Dezvoltarea turismului tematic în Banatul Montan”. Astfel, primul proiect, în valoare de 410.710 euro, derulat în parteneriat cu Universitatea „Eftimie Murgu” din Reșița și cu Municipality Vârșeț (Serbia), au fost identificate areale în care se poate dezvolta infrastructura eoliană și au fost achiziționate echipamentele de evaluare a potențialului eolian. Cel de-al doilea proiect, în valoare de 243.945 euro, a avut drept obiectiv promovarea formelor de turism de nișă, mai precis a turismului de aventură și a celui cultural, în stimularea schimbărilor structurale în domeniul turismului și încurajarea creșterii acestei industrii.

Prin Axa prioritară 5 din cadrul Programului Operational Regional (POR) turism regional și local, autoritățile locale, firmele și ONG-urile pot să realizeze proiecte în domeniul turismului și să primească finanțare prin Fondurile Structurale ale Uniunii Europene. Astfel a fost transferată la POR componenta referitoare la turism din alt program, cel de Creștere a Competitivității Economice.

Dezvoltarea durabilă a turismului regional și local vizează în principal valorificarea durabilă a patrimoniului cultural și a resurselor naturale cu potențial turistic, precum și îmbunătățirea calității infrastructurii turistice de cazare și agrement, în vederea creșterii atractivității regiunilor, dezvoltării economiilor locale și creării de noi locuri de muncă.

Strategia Națională de Dezvoltare Regională, elaborată pe baza Planurilor de Dezvoltare Regională și Cadrul Național Strategic de Referință 2007-2013, au identificat turismul ca o prioritate de dezvoltare, dat fiind potențialul turistic existent în toate regiunile. Acest potențial justifică sprijinul financiar acordat reabilitării infrastructurii zonelor turistice și valorificării patrimoniului natural, istoric și cultural, pentru includerea acestora în circuitul turistic și promovarea lor în scopul atragerii turiștilor.

Domeniile majore de intervenție ale Axei 5 Dezvoltarea durabilă a turismului regional și local sunt:

1. [Restaurarea și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, precum și crearea/modernizarea infrastructurilor conexe;](#)
2. [Crearea/ dezvoltarea/ modernizarea infrastructurilor specifice pentru valorificarea durabilă a resurselor naturale cu potențial turistic;](#)
3. [Dezvoltarea și consolidarea turismului intern prin sprijinirea promovării produselor specifice și a activităților de marketing specifice.](#)

Directiile strategice urmărite, de către Consiliul Județean Caraș-Severin, **în dezvoltarea turismului activ, sportiv și de aventură** din județul Caraș-Severin sunt următoarele:

- creșterea importanței turismului activ sportiv și de aventură în economia județului;
- diversificarea economiilor locale și creșterea numărului de persoane ocupate în această formă de turism;
- dezvoltarea armonioasă și durabilă a județului;
- transformarea județului într-o destinație turistică recunoscută din punct de vedere al turismului activ, sportiv și de aventură;
- conservarea identității locale a județului (cadru natural, drumuri forestiere, etc)

Ca **obiective generale propuse pentru dezvoltarea turismului din județul Caraș-Severin** propunem:

- cartografierea și analiza permanentă a potențialului turistic;
- reabilitarea, conservarea și valorificarea resurselor de importanță turistică;
- creșterea competitivității și îmbunătățirea imaginii turistice a județului la nivel național și internațional;
- dezvoltarea formării instituționale, continue și practice a resurselor umane din domeniul turismului;
- monitorizarea permanentă a industriei turistice județene.

Rezultatele la care ne propunem să ajungem pot fi considerate următoarele:

- o bază de date județeană, permanent actualizată, privind capitalul turistic al județului Caraș-Severin;
- recunoașterea județului ca destinație turistică competitivă pe piețele naționale și internaționale;
- posibilități de formare în turism satisfăcătoare din punct de vedere practic și calitativ;
- dialog voluntar și permanent între operatori, structuri și instituții implicate în turism și delimitarea clară a rolurilor fiecăruia dintre aceștia;
- industria turistică coordonată și monitorizată în parteneriat public-privat.

Acțiunile propuse pentru dezvoltarea și implementarea la nivel județean a turismului activ, sportiv și de aventură **sunt:**

- colectarea permanentă de date și informații turistice (istorice, naturale, tradiționale, unități de cazare și agrement, etc);
- constituirea și întreținerea unei baze unitare și publice de date și informații asupra resurselor turistice ale județului;
- analiza permanentă a necesităților de dezvoltare, modernizare, restaurare, semnalizare și conservare a resurselor turistice ale județului Caraș-Severin;
- realizarea de cercetări și studii periodice de piață: studii de diagnostic și fezabilitate, sondaje,

- chestionare, etc;
- construcția, modernizarea și semnalizarea toaletelor publice în zonele turistice;
- construcția, modernizarea și semnalizarea parcărilor;
- dezvoltarea de facilități pentru persoanele cu handicap și semnalizarea acestora;
- modernizarea și dezvoltarea formelor de transport turistic;
- construcția, modernizarea și semnalizarea locurilor speciale de campare;
- construcția, modernizarea, diversificarea și semnalizarea structurilor de primire turistică de baza (cazare și masa);
- construcția, modernizarea, dezvoltarea și semnalizarea centrelor de informare turistică;
- dezvoltarea și semnalizarea satelor de vacanță și a satelor turistice;
- dezvoltarea turistică a masivelor muntoase;
- construcția, modernizarea, dezvoltarea și semnalizarea pârtiilor de schi;
- construcția, modernizarea și semnalizarea cabanelor de creastă;
- construcția, modernizarea și semnalizarea refugiilor montane;
- marcarea, semnalizarea și întreținerea traseelor de drumeție;
- dezvoltarea infrastructurii turistice a parcurilor naturale, a ariilor protejate și a celorlalte zone naturale;
- construcția, modernizarea, dezvoltarea și semnalizarea bazelor sportive;
- construcția, modernizarea și semnalizarea pistelor pentru cicloturism;
- dezvoltarea sporturilor pe luciurile de apă;
- modernizarea, dezvoltarea și semnalizarea centrelor de închiriere a materialului sportiv;
- susținerea cluburilor sportive.
- dezvoltarea infrastructurii turistice necesare pentru desfășurarea de evenimente cu importanță turistică.

Alte acțiuni privind creșterea competitivității naționale și internaționale în domeniul turismului sunt următoarele:

- dezvoltarea de pachete și circuite turistice tematice și diversificate;
- formarea de rețele de distribuție pentru produsele și serviciile turistice;
- dezvoltarea unui sistem județean de rezervare;
- încurajarea investițiilor în IT și în forme moderne de comercializare;
- încurajarea investițiilor pentru siguranța și sănătatea turiștilor și a personalului;
- încurajarea investițiilor în utilități care contribuie la reducerea consumului public (surse de energie neconvenționale - solare, eoliene, etc).
- definirea unui brand județean (eventual a unor branduri zonale specifice) și crearea de activități pentru susținerea acestuia;
- elaborarea de materiale județene de promovare, unitare și de calitate (tematice sau diversificate, în limba română și alte limbi de circulație internațională): postere, broșuri, materiale informative, cataloage cu produse și servicii, hărți, calendare ale evenimentelor, etc;
- diseminarea materialelor de promovare prin centre de informare turistică locale și naționale, prin birourile de turism din străinătate și în localitățile din străinătate cu care Județul Caraș-Severin este în relații de înfrățire;
- promovare on-line și crearea de legături între site-urile internet existente;
- crearea de puncte și centre de informare turistică plasate în locurile strategice din județ;
- dezvoltarea de campanii tematice de comunicare;
- participarea unitară a județului Caraș-Severin la târguri de turism naționale și internaționale;

- circuite de familiarizare cu specificul județului Caraș-Severin (pentru turoperatori naționali și internaționali, agenții de turism, jurnaliști, etc);
- susținerea de activități de promovare în mass-media;
- acțiuni de lobby către instituții publice, finanțatori (publici și privați), etc;
- integrarea pachetelor și circuitelor turistice județene în programele naționale de promovare;
- încurajarea oricăror altor canale și mijloace de promovare a turismului județului Caraș-Severin (evenimente, concursuri, conferințe, spectacole, etc).

**PREȘEDINTE,
SORIN FRUNZĂVERDE**

**DIRECTOR EXECUTIV,
Darian CIOBANU**