



**CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ DUNLOP  
CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ -  
AUTOVEHICULE ISTORICE DUNLOP DUNLOP**

**REGULAMENT PARTICULAR**

ETAPA a II-a - CNVCD  
ETAPA a II-a - CNVCID

“Trofeul Total”  
27 - 28 Mai 2017

## Cuprins

INTRODUCERE	3
1. PROGRAM	3
2. DISPOZIȚII GENERALE	5
3. ORGANIZATOR	6
4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN COMPETIȚIE:	7
5. PILOȚI. ECHIBE:	7
6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE	7
7. ÎNSCRIERI	9
8. ASIGURĂRI	10
9. NUMERE DE COMPETIȚIE	11
10. PUBLICITATE	11
11. PARC DE SERVICE	12
12. PARC ÎNCHIS	14
13. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE	15
14. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE	16
15. TRAFIC	18
16. RECUNOAȘTERI	19
17. ANTRENAMENTE	20
18. COMPETIȚIE	21
19. AJUTOR DIN AFARĂ	21
20. ORDINEA DE START	22
21. ZONA DE PRE-START SI ZONĂ DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR	22
22. START ÎN RECUNOAȘTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE	23
23. CRONOMETRAJ	24
24. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START	24
25. VERIFICARE TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ	25
26. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE	25
27. FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI	28
28. PROTESTE, APELURI	28
29. DISPOZIȚII TRANZITORII	30
<i>Anexa I - Responsabil relații cu sportivii/concurenții</i>	31
<i>Anexa II - Hartă traseu</i>	32

## INTRODUCERE

Etapele Campionatului Național de Viteză în Coastă DUNLOP / Campionatului Național de Viteză în Coastă - Autovehicule Istorice DUNLOP se organizează și se desfășoară în conformitate cu:

1. Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă DUNLOP;
2. Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Autovehicule Istorice DUNLOP
3. Cerințele pentru Organizatorii de competiții;
4. Ghidul de securitate;
5. Prezentul Regulament Particular.

Eventualele completări și/sau modificări la prezentul Regulament Particular vor fi făcute prin buletine numerotate și datate, emise de către Organizator, cu avizul FRAS sau de către Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS).

### 1. PROGRAM

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Începerea înscrierilor	Luni	08.05.2017	20:00
Închiderea înscrierilor	Marți	23.05.2017	20:00
Publicarea listei de înscrieri	Marți	23.05.2017	22:00
Numărul maxim de automobile acceptate:	90		

#### Program etapă

Activitate	Ziua	Data	Ora
Deschiderea centrului de presă / acreditari	Vineri	26.05.2017	16:00
Verificări administrative grupele N si A	Vineri	26.05.2017	16:00-16:45
Verificări administrative grupele D, I, E și Debutanți	Vineri	26.05.2017	16:45-18:00
Verificări administrative grupa H	Vineri	26.05.2017	18:00-19:30
Verificări tehnice inițiale	Vineri	26.05.2017	16:30-20:00
Prima sedință a CCS	Vineri	26.05.2017	20:30

Publicare ordine de start pentru recunoaşteri şi antrenamente	Vineri	26.05.2017	21:00
Seminar Comisia Naţională Antidrog	Vineri	26.05.2017	21:30
Deschiderea parcului de service	Sâmbătă	27.05.2017	07:00
Recunoaşteri - manşa I	Sâmbătă	27.05.2017	09:00
Antrenamente cronometrate - manşa I	Sâmbătă	27.05.2017	11:00
Deschiderea temporară a circulaţiei	Sâmbătă	27.05.2017	13:30 - 14:45
Antrenamente cronometrate - manşa a II-a	Sâmbătă	27.05.2017	15:00
Antrenamente cronometrate - manşa a III-a	Sâmbătă	27.05.2017	17:00
A II-a şedinţă a CCS	Sâmbătă	27.05.2017	19:00
Publicare ordine de start pentru recunoaşteri si concurs CNVCD	Sâmbătă	27.05.2017	20:00
Deschiderea parcului de service	Duminică	28.05.2017	07:00
Recunoaşteri - manşa a II-a	Duminică	28.05.2017	09:00
Deschiderea temporară a circulaţiei	Duminică	28.05.2017	11:30 - 12:30
Manşa I de concurs	Duminică	28.05.2017	13:00
Manşa a II-a de concurs	Duminică	28.05.2017	16:00*
Verificări tehnice finale (în ultimul parc de regrupare)	Duminică	28.05.2017	17:30*
A III-a şedinţă a CCS	Duminică	28.05.2017	18:30*
Afişarea rezultatelor provizorii	Duminică	28.05.2017	19:00*
Afişarea rezultatelor definitive	Duminică	28.05.2017	19:30*
Festivitatea de premiere	Duminică	28.05.2017	19:30*
Conferinţa de presă cu câştigătorii	Duminică	28.05.2017	20:00*

\* Orele se pot modifica în funcţie de desfăşurarea evenimentelor.

Organizatorul îşi rezervă dreptul să solicite conducerii cursei anularea unor manşe în cazul în care, din motive de forţă majoră (ieşiri în decor cu repunere greoaie, calamităţi, etc.) nu se poate respecta programul orar stabilit în autorizaţia de închidere a drumului.

## 2. DISPOZIȚII GENERALE

- a) Licență de Organizator emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv nr. 4/03.01.2017.
- b) Permis de Organizare emis de Federația Română de Automobilism Sportiv nr. 28/09.05.2017.
- c) Comandamentul / Secretariatul competiției: Hotel ARO PALACE - Brașov, B-dul Eroilor, nr.27, cod 500030.
- d) Centrul/Panou oficial de afișaj: Hotel ARO PALACE - Brașov, B-dul Eroilor, nr.27, cod 500030.
- e) START: DN 1E km 0+300    GPS: 45° 38.854'N, 25° 35.077'E
- f) SOSIRE: DN1E km 5+300     GPS: 45° 37.945'N, 25° 33.586'E
- g) Verificare Tehnică Inițială: În Parcul de service.
- h) Parc închis (doar pentru automobilele omologate): Brașov, curtea Liceului Aprily Lajos, str. Dupa Ziduri, nr.3.
- i) Parc de service: Brașov, curtea Liceului Aprily Lajos, str. După Ziduri, nr.3, parcare Bibliotecii Județene Gheorghe Barițiu, Livada Poștei.
- j) Parc auxiliar – trailere/platforme: Brașov, curtea Liceului Aprily Lajos, str. După Ziduri, nr.3.
- k) Verificarea tehnică finală: În ultimul parc de regrupare, după Manșa a II-a de concurs.
- l) Centrul de Presă: Hotel ARO PALACE - Brașov, B-dul Eroilor, nr.27, cod 500030.
- m) Festivitatea de premiere: Brașov, platoul central al Bibliotecii Gh.Baritiu, str. După Ziduri, nr.1.
- n) Conferința de presă cu câștigătorii: Brașov, platoul central al Bibliotecii Gh.Baritiu, str. După Ziduri, nr.1 - după Festivitatea de premiere.

### 3. ORGANIZATOR

Organizator: ACS AUTO BLIC Braşov

Adresa organizatorului: Braşov, Bd.15 Noiembrie, nr.96, sc.C, ap.4

Tel: 0368/430.187 / 0745/039.736

Fax: 0368/430.187

E-mail: office@autorally.ro

Persoane de contact: Bela Stoica

Tel: 0745/039.736, Email: bela@autorally.ro

Cristian Andrei

Tel: 0756/110.051, Email: cristi@autorally.ro

Înscrierea pentru concurs a pilotilor se face la: inscrieri@autorally.ro

Site-uri utile: www.fras.ro, www.fia.com, www.autorally.ro.

Comitetul de organizare:

Numele și prenumele	Funcția publică	
George SCRIPCARU	Primarul Municipiului Braşov	Preşedinte
Miklos GANZ	Administrator Public al Municipiului Braşov	Membru
Comisar Şef de Poliție Ionel ONOSA	Serviciu Poliția Rutieră Județul Braşov	Membru
Adrian COCONAŞU	Direcția Regională de Drumuri Naționale Braşov	Membru
Col.Drd.Ioan-Stelian RECHIŢEAN	Inspectoratul pt. Situații de Urgență “Țara Bârsei” Braşov	Membru
Col.Valentin MIREA	Brigada de Jandarmi Mobilă “Burebista” Braşov	Membru
Cristian ANDREI	Auto Blic Brasov	Membru

Observator FRAS :

Florin HANGU (CV)

Observator CCA:

Rareş FLORESCU (SB)

**Colegiul Comisarilor Sportivi :**

Preşedinte: Rareş FLORESCU (SB)  
Membru: Laurenţiu OROS (BV)  
Membru: Simon ARPAD (CV)

Director Sportiv: Sandor BENEDEK (BV)  
Dir. Organizatoric: Bela STOICA (BV)  
Secretar Şef: Remus STRIAN (BV)  
Şef Centru de Calcul: Ivan MARINOV (BG)  
Şef Verif. Tehnică: Traian PAVEL (AG)  
Relaţii cu Sportivii: Florin HANGU (CV)  
Cronometror Şef: Bogdan GIOL (BV)  
Şef Securitate: Cătălin NICOLAESCU (AG)  
Şef Traseu: Ionuţ Roman (BV)  
Medic Şef: Dr. Codrina BENZE (BV)

**Competiţia se va desfăşura pe un traseu cu următoarele caracteristici :**

Locul desfăşurării: Braşov  
Sector de drum: str. Şirul Livezii - Calea Poienii (DN 1E)  
Lungime: 5,000 km  
Diferenţă nivel: 235 m  
Locul startului: DN 1E km 0+300  
Locul sosirii: DN 1E km 5+300

**4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN COMPETIŢIE:**

*Conform Regulamentului Sportiv CNVCD şi Regulamentului Sportiv CNVCID.*

**5. PILOŢI. ECHIPE:**

*Conform Regulamentului Sportiv CNVCD şi Regulamentului Sportiv CNVCID.*

**6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE**

a) Echipamentele de securitate ale automobilelor de competiţii trebuie să corespundă pe tot parcursul competiţiei exigentelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici, stabilite pe baza Codului Sportiv Internaţional, anexa J art. 253, a regulamentului specific grupei din care automobilul face parte şi a regulamentelor în vigoare FRAS, cu privire la protecţia conductelor şi racordurilor prin care circulă fluide, a rezervoarelor şi a instalaţiei de alimentare, la siguranţa sistemului de frânare, a sistemului de închidere a capotelor, a centurilor de siguranţă şi la scaune (dacă sunt întregi, scaunele expirate pot fi folosite pentru încă o perioadă de ciclu de omologare), a stingătoarelor

de incendiu, a armăturilor de securitate (Rollbar/Rollcage) a prinderilor și a anforșărilor corespunzătoare acestora, cu privire la oglinzile retrovizoare, la parbriz și la celelalte geamuri, la cârligul de remorcare și întrerupătorul general.

b) Un automobil de competiții a cărui construcție și/sau stare tehnică este considerată periculoasă, poate fi exclus din competiție în orice moment de Comisarii Sportivi pe baza constatării Comisariilor Tehnici. În acest sens, vor fi examinate suplimentar automobilele care au suferit avarii pe timpul desfășurării competiției. Raportul Comisariilor Tehnici sau decizia Comisariilor Sportivi, de oprire din competiție a automobilului considerat periculos nu pot fi urmate de niciun fel de despăgubiri sau returnări de taxe de înscriere reclamate de concurent/echipă și/sau de pilotul acestuia. Decizia, împreună cu fotografiile automobilului avariata, Pașaportul Tehnic al acestuia și raportul Comisariilor Tehnici va fi depusă la dosarul oficial al concursului, Comisia Tehnică a FRAS urmând să se pronunțe asupra oportunității înscrierii acestui eveniment în Pașaport și/sau asupra returnării acestuia dacă după reparație, automobilul va corespunde exigentelor de securitate.

c) Pe parcursul competiției, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (casă, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși) și să-și lege centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisariilor Sportivi care vor aplica o penalizare de până la 200 de euro. Pentru abateri grave, cum ar fi rularea în competiție fără casă de protecție sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi pot aplica penalizări de până la 1000 de euro, putând chiar decide excluderea pilotului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiții prin forțele proprii ale pilotului, în scopul eliberării traseului și/sau a reluării parcurgerii traseului.

d) Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția ”închis complet”. Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu până la 200 euro. Sancțiunea poate fi anulată/ suspendată în cazul în care se poate demonstra că deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Pilotului i se va permite remedierea defecțiunii la parcul de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nici o penalizare, dar datorită gradului sporit de pericolozitate poate conduce la oprirea automobilului din competiție.



e) Este obligatorie folosirea sistemului de protecție pentru cap și gât (HÂNS –Head and neck support) cu excepția Grupei I, unde sportivii care nu vor purta acest echipament de protecție sunt obligați, la verificările administrative, să dea o declarație pe proprie răspundere.

## 7. ÎNSCRIERI

a) Prin înscrierea în competiție, piloții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilitism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale și conform Statutului FRAS.

b) Oricare posesor de licență care dorește să participe la competiție trebuie să-și trimită formularul de înscriere prin e-mail semnat și completat în mod corespunzător, împreună cu dovada plății prin transfer bancar cu minimum 8 zile înaintea competiției, la adresa de mail a [inscrieri@autorally.ro](mailto:inscrieri@autorally.ro). Plata taxei de înscriere se face în contul **Auto Blic RO47 BTRL 0080 1205 1485 68XX**, deschis la Banca Transilvania, sucursala Braşov.

c) Cererile de înscriere vor fi acceptate de către organizator numai după publicarea regulamentului particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.

d) Taxele de înscriere sunt în conformitate cu Normele financiare ale Federației Române de Automobilitism Sportiv. Taxa de înscriere este de 150 euro/etapă, iar pentru junior/debutanți de 100 euro/etapă. Taxa de înscriere pentru echipa este de 50 Euro pt echipă formată din 2 piloți, 75 Euro pentru echipe formate din 3 piloți și 100 Euro pentru echipe formate din 4 piloți.

e) Pilotul, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CNVCD, CNVCID se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Codul Sportiv Internațional și Anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.

f) Nici o modificare nu poate fi făcută pe formularul de înscriere, cu excepția cazurilor prevăzute în prezentul Regulament. Totuși, competitorul/concurentul poate înlocui automobilul declarat în formularul de înscriere cu un altul până în momentul verificărilor tehnice.

g) Taxa de înscriere se majorează cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative. Taxa va fi încasată de către organizator.

h) Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime:

- Competitorilor cărora nu le-a fost acceptată înscrierea.
- În cazul anulării competiției, dar nu din motive de forță majoră.
- Sportivilor care au achitat taxa de înscriere și din motive justificate nu mai pot participa.

i) Data de încheiere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 8 zile înaintea datei de start.

j) Lista înscrierilor se va publica cu 3 zile înainte de data startului.

k) Clasamentele la zi vor fi trimise de către FRAS la organizator și secretarului șef delegat, cu 3 zile înaintea startului competiției.

l) Sportivii aleși în funcții de conducere ale FRAS, care participă la o competiție sportivă, nu pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective, pe perioada acesteia, de la începerea programului de recunoaștere și până la sfârșitul festivității de premiere, cu excepția convocării unei ședințe a Consiliului Federal care va avea loc în perioada competiției, la care nu se discută probleme referitoare la această competiție.

m) În lipsa unei prevederi contrare în prezentul regulament, Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.

## **8. ASIGURĂRI**

a) Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de minimum 50.000 lei, care este valabilă începând cu recunoașterea oficială și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea pilotului.

b) Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.

c) Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul scutește pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile

referitoare la răniri mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

d) Autovehiculele de asistență tehnică, chiar și cele cu plăci acordate de către FRAS, nu vor fi considerate ca participanți oficiali în competiție și pe cale de consecință nu sunt acoperite de asigurarea globală prevăzută la art. 8.

e) Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a pilotului.

## **9. NUMERE DE COMPETIȚIE**

a) Este obligatorie aplicarea pe automobilele de competiții a numerelor corespunzătoare licenței pilotului, în formatul unic prevăzut de Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă DUNLOP.

b) La loc vizibil, pe aripile față va fi aplicat, orizontal, numele și prenumele pilotului, alături de simbolul drapelului țării de rezidență.

c) Automobilele de competiții fără numere conform Regulamentului Campionatului Național de Viteză în Coastă DUNLOP nu sunt admise la start.

d) Grupa și clasa vor fi aplicate pe parbrizul automobilului de concurs, în colțul dreapta sus, sub parasolar, conform anexei “Numere de competiție, inscripții și publicitate”.

## **10. PUBLICITATE**

a) La etapa a doua, “Trofeul Total”, publicitatea obligatorie a organizatorului este: “Trofeul Total”.

b) Publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv este:

- pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla ”DUNLOP” de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope,

- pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla ”www.fras.ro” de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope.

- Fiecare automobil va afișa un panou obligatoriu (<sigla MTS> “Campionatul Național de Viteză în Coastă” <sigla FRAS> / cu înălțimea de 8cm și lungimea egală cu lungimea panoului pentru numărul de concurs și a panoului organizatorului, de pe ușa

automobilului), în unul din următoarele locuri:

- Sub numărul de concurs afișat pe uși;
- Un alt loc pe uși, în situația în care afișarea imediat sub numărul de concurs limitează expunerea sponsorilor pilotului/echipei;
- În partea superioară a lunetei, sub panoul Dunlop, în situația în care afișarea pe uși este imposibilă din cauza limitării expunerii sponsorului pilotului/echipei.

c) Spațiile publicitare menționate mai sus, precum și “Plăcile de competiție” sunt obligatorii și nu pot fi refuzate de concurenți.

## 11. PARC DE SERVICE

a) Cu excepția pilotului care încheie un contract de service cu o firmă specializată, este obligatorie licențierea la începutul sezonului competițional a unui mecanic și a unui autovehicul de asistență tehnică. Ulterior, pilotul/clubul din care acesta face parte, poartă obligația licențierii fiecărui mecanic și/sau autovehicul utilizat suplimentar.

b) Prin firmă specializată se înțelege orice entitate autorizată de către FRAS (societate comercială, club sportiv, persoană fizică, etc) care prestează servicii de asistență tehnică pentru unu sau mai multe automobile de competiții.

c) Taxa de autorizare a unei firme specializate în service pentru competiții este 200 euro, la care se adaugă 100 euro pentru fiecare vehicul de asistență tehnică și 30 de euro pentru fiecare mecanic (minimum 2). Taxele sunt anuale și vor fi achitate în lei la cursul BNR din ziua facturării.

d) Amplasarea echipelor, piloților, concurenților în parcul de service se face de către organizatorul etapei. Criteriul de alocare va fi stabilit prin Caietul de Sarcini al Organizatorului.

Primele două spații din Parcul de Service vor fi rezervate pentru partenerii Federației. Următoarele două spații aparțin partenerilor Organizatorului. În concordanță cu lista de înscrieri, Federația sau Organizatorul mai pot folosi un număr de trei spații, în zona imediat următoare, pentru piloții invitați la eveniment.

În continuare, pentru alocarea locurilor următoare, se va lua în calcul clasamentul OPEN al anului anterior (pentru etapa I) sau clasamentul OPEN la zi (începând cu etapa a II-a). În cazul în care mai mulți piloți au echipă de asistență comună, aceștia vor folosi împreună locul pilotului cel mai bine clasat din echipă. Fiecare pilot va

menţiona în fişa de înscriere numărul de concurs al celui mai bine clasat pilot din echipa pentru a se stabili câte locuri se vor aloca în parcul de service.

Un pilot care nu a mai participat în sezonul în curs sau în cel precedent va fi poziţionat imediat în spatele ultimului pilot din aceeaşi clasă. Dacă mai mulţi sportivi sunt în această situaţie, aceştia vor fi aşezaţi în continuare, în ordinea numerelor de concurs. Grupa maşinilor istorice va fi instalată în ordinea clasamentului propriu, compactă, în spatele poziţiei 20 în clasamentul general.

Dacă un sportiv participant la Grupa I face parte dintr-o echipă de asistenţă care deţine şi automobile din alte grupe, atunci acesta se va alătura poziţiei pe care o are echipa respectivă, în afara zonei destinată grupei I. După finalizarea înscrierilor, organizatorul va pregăti harta parcului de service şi o va trimite Comisiei Naţionale de Viteză în Coastă pentru aprobare.

Nerespectarea regulilor de mai sus se penalizează de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă de 200 de euro şi poate duce, pentru neplată, până la refuzul startului pentru cel în cauză.

e) Fiecărui pilot i se va aloca o suprafaţă de minimum 30 mp.

f) Automobilele de asistenţă tehnică vor fi admise în parcul de service numai dacă au LICENŢĂ de ASISTENŢĂ TEHNICĂ emisă de Federaţia Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.

g) Mecanicul/mecanicii fiecărui pilot va/vor fi admis/şi în parcul de service numai dacă posedă LICENŢĂ de MECANIC, emisă de Federaţia Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.

h) Pentru absenţa licenţelor, atât autovehiculele de asistenţă, cât şi mecanicii respectivi NU AU ACCES ÎN PARCUL SERVICE sau vor fi evacuate/ţi din parcul de service, iar pilotul va fi amendat cu 150 euro şi li se va suspenda licenţa de pilot până la reglementarea situaţiei respective.

i) Colegiul Comisarilor Sportivi, la propunerea Directorului Sportiv, a organizatorului, comisarilor tehnici sau de parc, vor sancţiona piloţii sau mecanicii care nu respectă viteza de deplasare de 30 km/oră în parcul de service, cu amenzi în sumă de maxim 400 euro.

j) Orice altă acţiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea

parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la viteză în coastă va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă în valoare de 200 euro.

k) În parcul de service este interzisă deplasarea persoanelor cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă, etc.).

l) Pentru încălcarea prevederilor de mai sus Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă în valoare de maxim 200 euro.

m) Automobilele de competiții vor staționa în „Parcul Închis” și cel de Service, pe o prelată rezistentă la uleiuri și combustibili, în scopul protejării solului. Fiecare echipă de asistentă va avea la îndemână (și vizibil pentru arbitri de parc) extingtor de minim 5kg și granule absorbante biodegradabile.

n) La părăsirea spațiului folosit, acesta va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat.

Nerespectarea prevederilor m) și/sau n) se penalizează cu amendă de 300 euro care se achită la organizator până duminică, 23 aprilie, la ora 20:00. Amenda se va achita în lei la cursul BNR din ziua plății.

## 12. PARC ÎNCHIS

a) Parc închis reprezintă zona în care sunt interzise deschiderea capotei motorului sau orice altă intervenție, reparație sau realimentarea cu combustibil sau asistență din afară.

b) Are natură de parc închis: zona de pre-start, zona de încălzire a pneurilor, zona de regroupare după trecerea liniei de sosire și până la revenirea în parcul de service, traseul de la parcul de regroupare după parcurgerea de către fiecare pilot a ultimei manșe a competiției și până la parcul închis de final de competiție până la expirarea timpului pentru proteste, respectiv momentul în care Colegiul Comisarilor Sportivi autorizează deschiderea parcului închis.

c) Piloții care încalcă prevederile prezentului articol vor fi sancționați de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.

Pentru claritate, termenul de excludere (oriunde în cadrul acestui regulament) va însemna excludere totală din acea etapă, fără reținerea niciunui punctaj (din

antrenamente sau competiție) realizat.

Pe cale de excepție, se poate interveni asupra automobilelor aflate în zone ce au natură de parc închis numai în situații de forță majoră / caz fortuit (incendiu, scurgeri de lichide și alte situații similare) numai pentru a înlătura pericolul.

### 13. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

a) Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului de la art. 1.

b) Programul și locul de desfășurare al verificărilor administrative sunt prevăzute la art. 1 și art. 2.

c) Documentele necesare la verificările administrative:

- Licența de pilot;
- Permisul conducere al pilotului; în cazul suspendării permisului de conducere sportivul va fi obligat să prezinte procesul verbal de suspendare. În cazul suspendării pe motiv de accident cu vătămare corporală, consum de alcool sau alte substanțe interzise, sportivului aflat în culpă i se va interzice participarea la competiție.
- Certificatul de înmatriculare al automobilului sau un document din care să rezulte dreptul de proprietate asupra acestuia și dreptul de utilizare în competiții sportive.

d) La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele:

- Regulamentul particular;
- O hartă a traseului;
- Publicitatea obligatorie a organizatorului;
- Doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.

e) Amânarea verificării administrative, determinată de cazuri de forță majoră recunoscute de CCS, nu se sancționează; în celelalte cazuri se sancționează cu 20 euro.

f) În cazul în care un pilot nu prezintă toate documentele menționate, Secretarul șef va refuza validarea înscrierii.

g) Cererile de înscriere ale echipelor vor fi validate în timpul programului de verificări administrative pentru piloți.

## 14. VERIFICĂRI TEHNICE ÎNȚIALE

- a) Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat la art. 1. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi raportată Comisarilor Sportivi.
- b) Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale este prevăzut la art. 1, iar locul va fi în parcul închis sau de service al fiecărei competiții.
- c) Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele, drapelul național al piloților pe geamurile laterale, numerele de competiții, panourile de competiție, publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului, toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, după un prim avertisment, va fi sancționat cu amendă în sumă de 300 Euro.
- d) Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit în stare “rece”.
- e) Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului de competiții și a tuturor mijloacelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc. Dacă acestea nu sunt prezentate, Comisarii Sportivi pot aplica o penalizare care poate merge până la refuzul permisiunii startului automobilului respectiv.
- f) Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora: căști, combinezoane, etc.
- g) Atât elementele de securitate ale automobilului, cât și echipamentul de protecție a pilotului trebuie să fie cu omologare valabilă la prezentarea la verificarea tehnică inițială. Piloții și/sau automobilele cu echipamentul de protecție și elementele de securitate neconforme NU VOR FI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.
- h) Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 100 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plată acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu



aparatură specifică de măsură și control.

- i) După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la recunoaștere, antrenamente cronometrate va fi publicată și afișată de secretariatul competiției la panoul de afișaj.
- j) Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.
- k) Dacă după verificările tehnice se descoperă un automobil care nu corespunde reglementărilor tehnice și/sau de securitate, Comisarii Sportivi pot stabili un termen limită înaintea căruia automobilul trebuie făcut să corespundă acestora.
- l) Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.
- m) Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului, conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență, echipamente de securitate, etc.).
- n) Se va verifica conformitatea restrictorului, pentru debutanți, la automobilele de competiții înscrise în grupele N.
- o) Verificări suplimentare, ale concurenților/sportivilor, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției.
- p) Concurentul/sportivul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata competiției. Orice abatere va fi sancționată cu excluderea din competiție de către Colegiul Comisarilor Sportivi.
- q) În condițiile în care anumite reperi sunt sigilate, marcate, pilotul poartă responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora până la sfârșitul competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor duce la excluderea din competiție.
- r) Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/sportivului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării este reinstalată corect. Orice fraudă descoperită și în special cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatinse, dar de fapt falsificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza cu excluderea din competiție a pilotului automobilului respectiv și vor înainta cazul Comisiei de Disciplina a FRAS cu propunerea de suspendare pentru un număr de etape viitoare. Vor fi sancționate de asemenea și

persoanele care au favorizat fraudă sau cele care au avut cunoştiinţă de această faptă şi nu au raportat-o directorului sportiv al competiţiei.

s) Automobilele vor fi inspectate amănunţit la prima etapă a campionatului (sau prima etapă la care participă) sau la etapa următoare celei în care automobilul a fost implicat într-un eveniment din care au rezultat stricăciuni ale automobilului sau deteriorarea echipamentelor de securitate. La etapele următoare, automobilele vor fi inspectate cu celeritate. Pilotul are datoria de a declara orice modificări aduse autoturismului de la verificarea anterioară, modificări cu privire la echipamentele de securitate, propulsie, frane, suspensie, direcţie, modificări ce nu sunt în conformitate cu fişele de omologare sau regulamentele în vigoare. Omiterea de a declara astfel de modificări se penalizează cu amendă de 3.000 de Euro şi excluderea din campionat. Orice amendă aplicată va fi plătită în termen de 48 de ore sub sancţiunea neînscriserii în etapele următoare.

t) Acolo unde configuraţia locului nu permite constituirea unui punct de verificare tehnică iniţială, aceasta se va efectua la locul alocat maşinii în parcul închis sau parcul de service. Automobilul va fi prezentat pentru verificare la ora anunţată sub sancţiunea excluderii din concurs.

## **15. TRAFIC**

a) Piloţilor le este interzis să conducă în sensul opus celui al probei de viteză în coastă respective, inclusiv în zona dintre panoul de începere a zonei de SOSIRE şi până la panoul de terminare a zonei postului de regrupare; de asemenea, este interzisă orice manevră de mers în marşarier. Orice încălcare a acestor reguli va fi sancţionată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiţie.

b) Înaintea primei manşe de recunoaşteri ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiţiei este următoarea:

- cu 20 minute înainte de start pleacă automobilul cu Cronometrul Şef şi Observatorul CCA;
- cu 15 minute înainte de start pleacă automobilul cu Şeful de traseu
- cu 10-15 minute înainte de start pleacă automobilele de deschidere:  
S1, S2, S3;
- cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Şeful securităţii traseului.

c) Pentru manşele de antrenament cronometrat şi competiţie ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiţiei este următoarea:

- cu 15 de minute înainte de start pleacă automobilul cu Şeful de traseu şi

Observatorul CCA;

- cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Şeful securităţii traseului.

d) La o etapă pot lua startul maxim trei maşini deschizător de drum (S1, S2 şi S3) care vor fi obligate să treacă de inspectia tehnică, ca orice altă maşina de competiţii. Pilotul unei maşini deschizător de drum va fi în mod obligatoriu licenţiat FRAS (în anul în curs sau în anii anteriori).

e) Următoarele semnalizări vor fi utilizate în timpul recunoaşterilor, antrenamentelor şi competiţiei şi vor fi strict respectate:

- Fanion roşu: oprire imediată şi definitivă;
- Fanion galben: pericol, depăşirea interzisă;
- Fanion galben cu dungi roşii: suprafaţă alunecoasă, schimbare de aderenţă;
- Fanion albastru: un concurent mai rapid doreşte să depăşească ;
- Fanion şah alb cu negru: sfârşitul manşei (pe linia de sosire).

## 16. RECUNOAŞTERI

a) Recunoaşterea este considerată ca un factor de securitate.

b) În conformitate cu Regulamentul Particular, Sâmbătă se va efectua o manşă iar duminică o manşă de recunoaştere, facultative.

c) Recunoaşterile în afara competiţiei se pot efectua numai cu automobile înmatriculate după cum urmează:

- Cu automobile înmatriculate până cu o săptămână înainte de competiţie
- Cu automobile înmatriculate şi care nu au în dotare roll bar sau anvelope de competiţii în săptămâna competiţiei.
- În ambele cazuri, piloţii vor respecta prevederile codului rutier şi instrucţiunile organizatorului.
- Piloţii care au primit sancţiuni contravenţionale în săptămâna premergătoare competiţiei pe traseul competiţiei nu vor fi acceptaţi în concurs.

d) Manşele de recunoaştere din cadrul competiţiei pot fi cronometrate, iar timpul realizat este neoficial şi informativ.

e) Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică iniţială li se va permite să ia startul în manşele de recunoaştere.

f) Intervalul de start la manşa de recunoaştere va fi de 30 secunde.

g) În cazul în care în timpul manşelor de recunoaşteri doi piloţi se ajung din urmă, depăşirea este posibilă. Arbitrii de traseu vor arăta steagul albastru. Pilotul căruia i se arata steagul albastru are obligaţia de a reduce viteza şi de a conduce cât mai aproape de marginea din dreapta a carosabilului până când va fi depăşit de pilotul mai rapid. Ignorarea steagurilor albastre se sancţionează cu amendă în valoare de 200 de euro. Este obligatoriu ca ambii piloţi (şi cel care va fi depăşit şi cel care depăşeşte) să vadă în acelaşi timp steagul.

h) Din raţiuni de securitate a piloţilor, Colegiul Comisarilor Sportivi poate decide anularea unei manşe de recunoaştere din ziua de sâmbătă şi/ sau duminică, în funcţie de numărul concurenţilor şi al evenimentelor neaşteptate ce pot apărea.

## 17. ANTRENAMENTE

a) Sâmbătă se vor efectua 3 manşe de antrenament dintre care una obligatorie. În cazul în care pilotul nu reuşeşte să ia startul sau să înregistreze nici un timp în cadrul antrenamentelor cronometrate (din motive tehnice certificate în scris de un comisar tehnic) acesta poate lua startul în manşă de concurs, primul la clasa de care aparţine.

b) Antrenamentele oficiale vor avea loc în conformitate cu programul detaliat întocmit de organizator, de la art. 1.

c) Intervalul de start la manşele de antrenament cronometrat va fi de 30 secunde.

d) În cazul în care în timpul manşelor de antrenament doi piloţi se ajung din urmă, depăşirea este posibilă. Arbitrii de traseu vor arăta steagul albastru. Pilotul căruia i se arata steagul albastru are obligaţia de a reduce viteza şi de a conduce cât mai aproape de marginea din dreapta a carosabilului până când va fi depăşit de pilotul mai rapid. Ignorarea steagurilor albastre se sancţionează cu amendă în valoare de 200 de euro. Este obligatoriu ca ambii piloţi (şi cel care va fi depăşit şi cel care depăşeşte) să vadă în acelaşi timp steagul. Pilotul mai rapid poate solicita Directorului Sportiv aprobarea startului la un interval de 1 minut în următoarele manşe de antrenament.

e) Din raţiuni de securitate a piloţilor, Colegiul Comisarilor Sportivi poate decide anularea unei manşe sau scurtarea traseului, modificarea posturilor comisarilor de traseu, liniei de start sau de sosire etc., în funcţie de numărul concurenţilor şi al evenimentelor neaşteptate ce pot apărea.

f) Pentru timpul stabilit în antrenamente se vor acorda 5, 3 respectiv 2 puncte pentru locurile 1, 2 şi 3 în clasamentul pe clase şi grupe constituite. Pentru grupele/clasele

neconstituite se va acorda punctaj înjumătăţit.

## **18. COMPETIȚIE**

- a) Competiția este formată din 2 manșe independente care vor avea clasament separat. Se vor acorda puncte pentru fiecare manșă în parte.
- b) Pentru clasament se va lua în calcul timpul realizat în fiecare din cele două manșe de concurs.
- c) Manșele de competiție vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat la art. 1.
- d) În caz de forță majoră, Directorul Sportiv poate decide oprirea competiției, în orice moment al desfășurării acesteia.
- e) Dacă nu se poate relua și dacă înainte de oprirea acesteia toți piloții au efectuat o manșă de competiție, clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați în acea manșă
- f) Timpii realizați la antrenamente nu pot fi folosiți pentru întocmirea clasamentului etapei.
- g) În situația în care nu se poate efectua nicio manșă de competiție întreaga etapă se anulează.
- h) În cazul anulării competiției din motive de forță majoră taxele de înscriere nu se restituie.
- i) Imediat după ultima urcare se va face o premiere a primilor 3 clasai în clasamentul Open și posibil grupe într-o zonă de interes a traseului.
- j) Piloții care nu pot parcurge traseul integral din cauza blocării traseului sau care au fost jenați de un alt concurent, cu aprobarea Directorului Sportiv după consultarea arbitrilor de traseu relevant, pot reveni la start conduși de mașina de securitate.

## **19. AJUTOR DIN AFARĂ**

- a) Orice ajutor din afară conduce la excluderea din competiție a pilotului respectiv.
- b) Automobilele care se defectează pe traseu pot fi îndepărtate prin remorcare, numai din dispoziția Directorului Sportiv.

c) Automobilele care din diverse motive nu au reuşit să treacă linia de sosire, vor staţiona cât mai departe de axul drumului astfel încât să nu stânjenească urcarea celorlalţi concurenţi. Este strict interzisă repunerea automobilului pe traseu, remorcarea, tractarea, împingerea, în afara cazului când acest lucru este dispus de Directorul Sportiv.

d) Piloţii care refuza să îşi îndepărteze automobilele aflate în pană sau avariate de pe traseul de competiţii, în situaţia în care automobilul poate fi deplasat de către pilot, vor fi sancţionaţi cu amendă în valoare de 400 de euro.

## 20. ORDINEA DE START

a) La recunoaşteri şi antrenamente piloţii vor lua startul, numai în ordinea stabilită de Colegiul Comisarilor Sportivi, astfel:

- piloţii „DEBUTANŢI” şi “JUNIORI”, în ordinea numărului de licenţă;
- piloţii din grupa I, de la clasă mare către cea mică, în ordinea numărului de licenţă;
- piloţii din grupa N, de la clasă mare către cea mică, în ordinea numărului de licenţă;
- piloţii din grupa A, de la clasă mare către cea mică, în ordinea numărului de licenţă;
- piloţii din grupa H, de la clasă mare către cea mică, în ordinea numărului de licenţă;
- piloţii din grupa D/E în ordinea numărului de licenţă;

b) Ordinea de start în competiţie se dă în funcţie de timpul obţinut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obţinut în antrenamentele cronometrate. Piloţii din grupa I vor lua startul primii în concurs urmând apoi piloţii celorlalte grupe, în funcţie de timpul obţinut.

c) Colegiul Comisarilor Sportivi poate modifica ordinea de start în funcţie de circumstanţe.

## 21. ZONA DE PRE-START SI ZONĂ DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR

a) Este obligatoriu crearea zonei de pre-start între Parcul de Service şi zona de încălzire a anvelopelor, cu o lungime de 50m şi o lăţime de 6m. Arbitrii din parcul de service se vor asigura că zonă de pre-start să fie în **permanenţă** alimentată cu minim 5 maşini în manşele de recunoaşteri şi antrenamente şi 3 maşini în manşele de concurs. Este obligatoriu crearea zonei de încălzire a anvelopelor între zone de pre-start şi linia de

start, de minimum 100 m lungime și 6 m lățime.

b) Aceste zone vor fi libere, bine securizate prin grija organizatorului, nefiind permisă parcarea automobilelor sau staționarea spectatorilor.

c) NU este permisă folosirea oricărui dispozitiv de încălzire a anvelopelor.

## **22. START ÎN RECUNOASTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE**

a) Pilotul care nu ia startul la poziția lui din ordinea de start, va fi sancționat cu excluderea din manșa respectivă. Nici un automobil nu poate lua startul în recunoașteri, antrenamente sau concurs altfel decât prevăzut în ordinea de start. Amânarea startului în competiție nu este posibilă.

b) Între manșele de recunoaștere, antrenament sau competiție se acordă un timp minim de 15 minute și maxim de 30 de minute, de care trebuie să beneficieze fiecare pilot.

c) Pentru start anticipat (înainte ca ceasul de start să afișeze minut împlinit sau secundă zero, după caz) se va aplica o penalitate în timp de 2 de secunde pentru fiecare secundă anticipată.

d) Startul se dă cu automobilul oprit și cu motorul pornit.

e) Orice automobil care a declanșat dispozitivul de cronometraj de start va fi considerat că a luat startul și nu i se va permite un nou start, sub nici un motiv. În cazul în care un automobil de competiție aflat pe linia de start, este în imposibilitatea de a lua startul (defecțiune, sau alte motive) acesta este scos de către oficialii din post în zona dinaintea liniei de start).

f) În eventualitatea opririi, întreruperii competiției (manșei de antrenamente cronometrare sau de competiție) pilotului aflat pe linia de start i se va permite să se deplaseze la ieșirea din parcul de service pentru a beneficia de zona de încălzire dinaintea reluării startului.

g) Dacă între manșele de recunoaștere și manșele de concurs se schimbă condițiile atmosferice, comisarii sportivi pot aproba o nouă manșă de recunoaștere, pentru care se acordă 15 minute de pregătire. În cazul în care condițiile atmosferice se schimbă după începerea manșei de concurs (cel puțin un concurent a luat startul) Directorul Sportiv poate acorda o neutralizare de max 10 min. pentru schimbul de pneuri.

## 23. CRONOMETRAJ

- a) Startul se dă cu cronoprinter cu afișaj și celulă fotoelectrică. Dispozitivul de start (fotocelula/bariera optică) se poziționează la 40 cm după linia de start (în sensul probei).
- b) Sosirea este lansată și cronometrajul va fi realizat folosind celule fotoelectrice cu o precizie de 1/1000 secundă. Manșa se termină când automobilul trece linia de sosire.
- c) Timpul luat în calcul este timpul realizat de concurent între cele două puncte de control (start–sosire).
- d) Startul va fi reprezentat de declanșarea celulei. Startul întârziat după 20 secunde se consideră abandon.
- e) Timpii manșelor cronometrate vor fi afișați atât în regrupare, cât și în parcul de service, pe un panou vizibil pentru spectatori.
- f) Cronometrarea va avea cel puțin un timp intermediar, care vor fi afișați în mod obligatoriu pe panourile din regrupare și parcul de service.
- g) Timpii oficiali sunt doar cei afișați pe [www.fras.ro](http://www.fras.ro) și sunt proprietatea Federației Romane de Automobilism Sportiv.

## 24. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START TV

- a) Coborârea de la parcul de sosire la start, după fiecare manșă de recunoaștere, antrenament și competiție, se face numai în coloană și numai în urma mașinii de securitate.
- b) Oprirea unui automobil în timpul coborârii va fi sancționată cu amendă de 50 euro.
- c) Depășirea coloanei la coborâre de către un concurent/sportiv va fi sancționată cu amendă în valoare de 50 euro.
- d) Transportul la coborâre a unei persoane în automobilele de competiții va fi sancționată cu amendă în valoare de 200 euro.
- e) Piloții ai căror automobile, din diverse motive, s-au oprit pe traseu, atât la recunoaștere, antrenament sau competiție, vor coborî primii numai dacă se pot



deplasa prin mijloace proprii, dar numai cu aprobarea Directorului Sportiv. Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sanctiunea cu amendă minimă de 50 euro care poate ajunge până la excludere, în funcție de momentul coborârii, acelor sportivi care încalcă aceasta prevedere.

f) Piloții care părăsesc Parcul de Service sau Parcul Închis, fără aprobarea prealabilă a Directorului Sportiv, vor fi excluși din competiția respectivă.

g) După a doua manșă de competiții, piloților li se permite oprirea la Parcul de Service pentru schimbarea anvelopelor, înainte de deplasarea în coloană la Parcul Închis.

## **25. VERIFICARE TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ**

a) Verificările tehnice finale vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator, publicat la art.1 .

b) Orice automobil poate fi subiectul unei verificări suplimentare efectuate de comisarii tehnici, fie în timpul competiției fie, în special, după terminarea acestuia.

c) La cererea Comisarilor Sportivi, fie în urma unui protest, un automobil poate fi reținut după trecerea liniei de sosire și supus unei verificări tehnice complete și amănunțite, care necesită demontarea acestuia.

d) Imediat după sosirea fiecărui pilot, acesta trebuie să-și conducă automobilul până la Parcul Închis. Trebuie făcută o scurtă verificare pentru a stabili:

- Dacă corespunde cu automobilul verificat inițial;
- Dacă este necesar să se impună vreo penalizare.

e) Absența oricăruia din semnele de identificare va fi raportată Comisarilor Sportivi.

f) Verificarea completă, ce implică demontarea automobilelor poate fi efectuată la absolută discreție a comisarilor sportivi, din oficiu sau ca urmare a unui protest.

## **26. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE**

a) La sfârșitul fiecărei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop, se vor întocmi următoarele clasamente:

- clasament OPEN (exclus Grupa I)
- clasament pe grupe, (exclus Grupa I unde se vor face clasamente pe categorii: I1 și I2)

- clasament pe clase de cilindree (la Grupa I se va face clasamentul pe cilindree astfel A1+B1, A2+B2, etc.)
- clasament pe echipe
- clasament pentru „JUNIORI” (indiferent de grupă sau clasă)
- clasamente 2RM – exclus grupa D/E: Categoria 2 Roți Motrice va avea două clasamente separate: F2 pentru mașinile cu tracțiune fata și GT pentru mașinile cu tracțiune spate.
- clasament diesel
- clasament “DEBUTANȚI”

b) Clasamentele vor fi întocmite prin cumularea timpilor obținuți în cele două manșe de concurs inclusiv la categoria automobilelor istorice.

c) Punctele pentru fiecare etapă vor fi alocate numai la grupele respectiv clasele constituite astfel:

- Locul 1 – 25 pct
- Locul 2 – 18 pct
- Locul 3 – 15 pct
- Locul 4 – 12 pct
- Locul 5 – 10 pct
- Locul 6 – 8 pct
- Locul 7 – 6 pct
- Locul 8 – 4 pct
- Locul 9 – 2 pct
- Locul 10 – 1 pct

- În cazul clasamentului OPEN se vor acorda maximum de punctaj indiferent dacă clasa sau grupa sunt constituite.

d) Piloții care au înregistrat un timp numai într-una din cele două manșe de concurs (nu se aplică la categoriile automobilelor istorice) vor primi jumătate din punctajul acordat poziției ocupate în respective manșa (exemplu: locul 2 în manșa 1 și abandon în manșa 2 – pilotul primește 18/2 puncte, adică 9).

e) Pentru stabilirea clasamentelor individuale din campionat la grupele/clasele neconstituite se vor acorda jumătate din punctele de mai sus.

f) O grupă/clasă va fi constituită cu minim 3 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre manșele de antrenament cronometrat sau de competiție. În caz contrar punctele alocate la o etapă vor fi reduse la jumătate.

- g) Pentru Grupa I, o clasă de cilindree se constituie cu minim 3 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una din manșele de antrenament cronometrat sau de competiție. Categoriile se constituie cu minim 5 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre manșele de antrenament cronometrat sau de competiție.
- h) O echipă va fi clasată și cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizați pe licență, dar trebuie să se înscrie cu cel puțin 2 sportivi care să ia startul într-o manșă de concurs.
- i) Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în clasa/categoria la care participă, la care se adaugă punctajul unui singur pilot al echipei (cel mai bine clasat) din clasamentul OPEN (N+A+H+D/E).
- j) Echipelor nu li se aplică sistemul 25, 18, ..., 2, 1, acestea fiind clasate exclusiv după punctajul realizat/calculat la fiecare etapă, indiferent de numărul echipelor aliniate la start.
- k) Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minim 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă. În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului grupelor și al claselor. La festivitatea de premiere, nu se vor premia grupe/clase neconstituite.
- l) În cazul în care două sau mai multe echipe au acumulat același număr de puncte, se vor departaja în funcție de cel mai bine clasat pilot în clasamentul "OPEN".
- m) Pentru piloții al căror număr total de puncte este identic la sfârșitul Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop criteriile de departajare vor fi următoarele:
- În funcție de nivelul locurilor ocupate și de numărul de clasări pe fiecare dintre locuri (primul loc, apoi locul al doilea etc) în clasamentul OPEN, al grupei, clasei la concursurile care au contribuit la constituirea punctajului total.
  - În funcție de numărul de concurenți pe care i-au învins în grupă/clasa în concursurile care au contribuit la constituirea punctajului total.
  - În cazul unei noi egalități câștigătorul va fi desemnat de FRAS, pe baza altor criterii, validate de Consiliul Federal.
- n) Este interzisă participarea a doi piloți pe același automobil sau a unui pilot cu două automobile (mai puțin la categoria automobilelor istorice).

## **27. FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI**

a) Festivitatea de premiere a unei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop se va organiza la sfârșitul fiecărei etape unde obligatoriu se vor acorda cupe (minim 35 cm pentru grupe și minim 25 cm pentru clase), premii sportivilor/echipelor clasate pe primele 3 locuri la grupele și clasele constituite.

b) Comisia de coastă va acorda la fiecare etape un premiu special de merit pilotului/echipei/arbitrului care se distinge prin merite deosebite.

c) Participarea la festivitatea de premiere este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant la competiție. Fiecare pilot va urca pe podium în combinezonul de concurs sau în echipamentul de prezentare al său sau al echipei și va avea un comportament decent și o ținută ireproșabilă. Pe podiumul de premiere se prezintă exclusiv piloții.

d) Este obligatoriu ca atât piloții clasati pe primele 3 locuri la categoriile premiate, precum și ceilalți piloți, oficialii, sponsorii, arbitrii care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

e) Se recomandă organizatorului etapei să acorde cupe (minim 35 cm) și piloților de pe locurile I, II și III din clasamentele grupelor/claselor neconstituite, la care au luat startul minim 3 piloți.

f) În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot clasat pe locurile 1, 2 sau 3, care nu va fi prezent la festivitatea de premiere a etapei va suporta o amendă în sumă de 300 de euro, din partea FRAS.

g) Festivitatea de premiere va fi urmată de conferința de presă a primilor 3 clasati în clasamentul Open al competiției.

## **28. PROTESTE, APELURI**

a) Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.

b) În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

c) Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.

d) Taxele de proteste sunt următoarele:

- pentru protest pe linie sportivă - 200 Euro
- pentru protest tehnic pt un reper - 500 Euro
- pt un subansamblu - 1000 Euro
- pt toată mașina - 2500 Euro

e) În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili și o cauciune pe baza prețului de catalog (al reprezentantei mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

f) Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauciunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

g) Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

h) În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cauciunea depusă se restituie parțial său integral celui care a depus-o. În acest caz, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunțare, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

i) În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu rea-credință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și

cel care este contestat.

j) Cheltuielile de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis.

k) În cazul în care protestul este neîntemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportată de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

l) Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor provizorii la panoul oficial de afișaj.

m) Următoarele taxe sunt de asemenea aplicabile:

- pentru proteste la Comisia de Competiții – 400 euro
- pentru proteste la Comisia de Disciplină – 400 euro
- pentru apeluri la Comisia de Apel - 500 euro

n) Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptățit poate depune o contestație la Comisia de Competiții a FRAS. Contestația trebuie anunțată conducerii etapei în scris și depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data deciziei ce se dorește a fi contestată. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc. Însoțita de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementarilor în vigoare.

FEDERAȚIA ROMANA DE AUTOMOBILISM SPORTIV

## **29. DISPOZIȚII TRANZITORII**

Având în vedere intenția FRAS de aliniere la dispozițiile regulamentelor FIA, pentru sezonul 2018, FRAS va analiza oportunitatea modificării regulamentului pentru:

a. a reglementa tipul de combustibil ce poate fi folosit (în ceea ce privește concentrația de etanol);

b. a îmbunătăți condițiile de securitate de desfășurare a competițiilor în ceea ce privește: număr de ambulanțe, număr de mașini de pompieri, tipul și calitatea glisierelor de protecție, tipul mașinilor de recuperare a autoturismelor de competiție avariate în timpul probelor, certificarea arbitrilor de traseu, poziționarea spectatorilor pe traseu astfel încât să se poată permite accesul mai multor spectatori în condiții de maximă siguranță.

*Anexa I - Responsabil relații cu sportivii/concurenții*

**Florin Hangu (CV)**  
Tel. 0745 081 207



*Anexa II - Hartă traseu*

