






CAMPIONATUL NAȚIONAL de VITEZĂ în COASTĂ - DUNLOP 2010

Etapele I și a II-a

**MUSCEL RACING CONTEST
CÂMPULUNG MUSCEL**

21-23 mai 2010



CUPRINS :

INTRODUCERE	pag. 4
1. PROGRAM	4
2. DISPOZIȚII GENERALE	6
3. ORGANIZATOR	7
4. AUTOMOBILE ADMISE	8
5. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.ECHIBE	10
6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE	12
7. ÎNSCRIERI, RESPONSABILITĂȚI	12
8. ASIGURĂRI	13
9. OBLIGAȚIILE GENERALE	13
10. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE	14
11. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE	15
12. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI	15
13. SERVICE. PARC DE SERVICE	16
14. PARC ÎNCHIS	17
15. VERIFICĂRI TEHNICE FINALE	17
16. CLASAMENTE	18
17. PROTESTE, APELURI	18
18. FESTIVITATE DE PREMIERE	19

Anexa I –Responsabil relații cu sportivii

20

Anexa II – Harta Traseului

21



INTRODUCERE

Etapele I și a II-a ale Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2010 se organizează și se desfășoară în conformitate cu:

- Codul Sportiv FIA și anexele sale ediția 2010;
- Prescripțiile Generale ale Campionatului European FIA de Viteză în Coastă ediția 2010;
- Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă;
- Regulamentul pentru Organizatorii de Competiții;
- Prezentul Regulament Particular.

Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul Federației Române de Automobilism 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.

Până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări aduse prezentului regulament vor fi publicate sau comunicate tuturor părților interesate, prin "Buletine", datate și numerotate, de către Organizatorul – **A.C.S. HATTERS MOTORSPORT Câmpulung Muscel**, cu avizul FRAS. Începând cu prima ședință CCS, eventualele modificări la prezentul regulament ca și publicarea/comunicarea acestora, sunt de competența Comisarilor Sportivi. Oficialul desemnat pentru relația cu concurenții are obligația de a aduce la cunoștință "Buletinele" tuturor echipajelor și echipelor înscrise ori admise în competiție.

1. PROGRAM COMUN

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Începerea înscrierilor	Luni	10.05.2010	08:00
Închiderea înscrierilor	Luni	17.05.2010	20:00
Publicarea listei de înscrieri	Luni	17.05.2010	21:00
Deschiderea centrului de presă/acreditări	Luni	19.05.2009	12:00
Conferința de presă a organizatorului	Joi	20.05.2009	12:00



1.1. Program etapa I (20-21 MAI 2010)

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Deschiderea parcului de service	Vineri	21.05.2010	07:00
Verificări administrative	Joi	20.05.2010	16:00-19:00
Verificări tehnice inițiale	Joi	20.05.2010	16:30-19:30
Prima sedință a CCS	Joi	20.05.2010	20:00
Publicarea ordinei de start	Joi	20.05.2010	21:00
Deplasarea sportivilor	Vineri	21.05.2010	07:45
Recunoașteri	Vineri	21.05.2010	08:30-09:45
Antrenamente oficiale-mașă I	Vineri	21.05.2010	09:45-11:00
Antrenamente oficiale-mașă a II-a	Vineri	21.05.2010	11:00-12:15
Start în mașă I a competiției	Vineri	21.05.2010	12:30-13:45
Start în mașă a II-a a competiției	Vineri	21.05.2010	14:00-15:15
Verificări tehnice finale	Vineri	21.05.2010	15:45
A II-a ședință a CCS	Vineri	21.05.2010	16:00
Afișarea rezultatelor provizorii	Vineri	21.05.2010	17:00
Afișarea rezultatelor definitive	Vineri	21.05.2010	17:30
Festivitatea de premiere	Vineri	21.05.2010	18:00
Conferința de presă cu câștigătorii	Vineri	21.05.2010	18:30



1.2. Program etapa a II-a (22-23 MAI 2010)

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Deschiderea parcului de service	Duminică	23.05.2010	07:00
Verificări administrative	Sâmbătă	22.05.2010	15:00-18:00
Verificări tehnice inițiale	Sâmbătă	22.05.2010	15:30-18:30
Prima ședință a CCS	Sâmbătă	22.05.2010	18:45
Publicarea ordinei de start	Sâmbătă	22.05.2010	19:45
Deplasarea sportivilor	Duminică	23.05.2010	07:45
Recunoașteri necronometrate	Duminică	23.05.2010	08:30-09:45
Antrenamente oficiale-mașna I	Duminică	23.05.2010	09:45-11:00
Antrenamente oficiale-mașna a II-a	Duminică	23.05.2010	11:00-12:15
Start în mașna I a competiției	Duminică	23.05.2010	12:30-13:45
Start în mașna a II-a a competiției	Duminică	23.05.2010	14:00-15:15
Verificări tehnice finale	Duminică	23.05.2010	15:45
A II-a ședință a CCS	Duminică	23.05.2010	16:00
Afișarea rezultatelor provizorii	Duminică	23.05.2010	17:00
Afișarea rezultatelor definitive	Duminică	23.05.2010	17:30
Festivitatea de premiere	Duminică	23.05.2010	18:00
Conferința de presă cu câștigătorii	Duminică	23.05.2010	18:30

2. DISPOZIȚII GENERALE

2.1 Licență de Organizator emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv nr.05 din 20 aprilie 2010

2.2 Permis de Organizare emis de Federația Română de Automobilism Sportiv nr. 04 din 21 aprilie 2010

2.3 Comandamentul/Secretariatul Competiției: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.4 Centrul/Panou oficial de afișaj: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.5 START: DN 73, km 57+950

SOSIRE: DN 73, km 61+100.

2.6 Verificare Tehnică Inițială: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.7 Parc închis: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.8 Parc de service: Pe sector de drum DN 73 Km 56 – asfalt

2.9 Parc auxiliar – trailere /platforme: Service Ramycom, Câmpulung Muscel, Str. Raului nr.34 bis.

2.10 Verificarea tehnică finală: Service Ramycom, Câmpulung Muscel, Str. Raului nr.34 bis.

2.11 Centrul de Presă: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

2.12 Festivitatea de premiere:



-pentru **etapa I**, vineri, 21 MAI 2010, orele 18:00, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud Argeș.

- pentru **etapa a II-a**, duminică, 23 MAI 2010, orele 18:00, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr.127, jud. Argeș.

2.13. Conferința de presă cu câștigătorii:

-pentru **etapa I**, vineri, 21 MAI 2010, orele 18:30, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

-pentru **etapa a II-a**, duminică 23 MAI 2010, orele 18:30, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

3. ORGANIZATOR

3.1. Clubul organizator este A.C.S. HATTERS MOTORSPORT, cu adresa in str, I Bratianu nr. 4A, Campulung, judetul Arges. Reprezentantul organizatorului este presedintele clubului, domnul Norris Mageanu.

Date contact:

Mail: norris@hatters.ro sau office@hatters.ro

Tel: 021/637.22.56

Fax: 021/637.22.55

M: 074.7777.074

PENTRU INSCRIERI, VA RUGAM SA FOLOSITI ADRESA

E-mail: inscrieri@hatters.ro

3.2.Web: www.fras.ro, www.autorally.ro, www.fia.com

3.3 Comitetul de Organizare

Numele și prenumele	Funcția publică	Funcție competiție
Călin Ioan ANDREI	Primarul Orașului Câmpulung	Președinte
Marian BADEA	Șef Serviciu Poliție Rutieră Județul Argeș	Membru
Sebastian ALDEA	Direcția Regională de Drumuri Naționale Argeș	Membru
Laurențiu ACHIMESCU	Direcția de Sport a Județului Argeș	Membru
Norris MAGEANU	Președinte A.C.S HATTERS MOTORSPORT	Membru

3.4 Oficiali

3.4.1 Observator Federal :

Observator FRAS: Lucian FILIP

3.4.2 Colegiul Comisarilor Sportivi :

Președinte: Laurențiu OROS

Membru: Florin CALANGEA

Membru: Aloisiu SCHMELAS

3.4.3 Arbitri

Director Sportiv: Romeo DĂNILĂ

Dir. Organizatoric: Cristian OTOBĂCU



Secretar Șef:	Rareș FLORESCU
Șef Centru de Calcul:	Mihai SMARANDA
Șef Verif. Tehnică:	Victor DRĂGAN
Relații cu Sportivii:	Florin HANGU
Cronometror Șef:	Leonard ȘTEFĂNESCU
Observator Arbitri:	Laurențiu OROS
Șef Securitate:	Constantin BUTNARU
Șef Traseu:	Remus STRIAN
Medic Șef:	
Ofițer de Presă:	Razvan CODOREAN

3.5 Traseu

Competiția se va desfășura pe un traseu cu următoarele caracteristici:

Locul desfășurării	Câmpulung-Muscel
DN	73 – Câmpulung Muscel- Brașov
Lungime	3,150 km
Pantă medie	6,9 %
Pantă maximă	8,4 %
Locul Startului	DN 73 km 57 + 950
Locul Sosirii	DN 73 km 61 + 100
Altitudine Start	450
Altitudine Sosire	550

4. Automobile admise

4.1. Automobile de Grupa N – (Anexa J, art. 254) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalentă :

Clasa N1	<1400 cmc
Clasa N2	1400-1600 cmc
Clasa N3	1600-2000 cmc
Clasa N4	2000 - 3000 cmc
Clasa N5	> 3000 cmc

Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată) dar rămân conforme cu ultima versiune a fișei de omologare și corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul național în cadrul Grupei N.

4.2 Automobile de Grupa A – (Anexa J, art. 255) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa A1	<1400 cmc
Clasa A2	1400-1600 cmc
Clasa A3	1600-2000 cmc
Clasa A4	2000 - 3000 cmc
Clasa A5	> 3000 cmc

Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată) dar rămân conforme cu ultima versiune a fișei de omologare și corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul național în cadrul Grupei A.



4.3 Automobile de Grupa R: R1, R2 și R3 care se echivalează conform tabelului de mai jos.

ECHIVALENTA GRUPELOR N/A CU GRUPA R	
GRUPA A/N	GRUPA R 2009
Clasa N1 <1400 cmc	R1A (<1400 cmc)
Clasa N2 (1400-1600 cmc)	R1B (1400-1600 cmc)
Clasa A6 (1400-1600 cmc)	R2B (1400-1600 cmc)
Clasa A7 (1600-2000 cmc)	R2C (1600-2000 cmc)
	R3C (1600-2000 cmc)
	R3T (<1600 cmc)
	R3D: (<2000 cmc, cilindree nominală)

Automobilele de Grupa R vor fi înscrise în 2009 în grupa N, respectiv A, conform echivalării din tabel.

4.4. Automobile Super 2000 (anexa J, art. 254A-2009)

Automobilele Super 2000 se asimilează în CNVC Dunlop 2009 grupei N, clasa N5. În funcție de numărul de automobile înscrise la startul CNVCD 2009 și de tendințele din alte țări europene, aceste automobile nu vor mai fi asimilate grupei N începând cu 2010, urmând să facă parte dintr-o grupă distinctă.

4.5. Automobile de Grupa H – automobile care nu întrunesc condițiile impuse grupelor N/A, cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Pe clase de cilindree echivalentă:

- Clasa H1 <1400 cmc,
- Clasa H2 1400-1600 cmc
- Clasa H3 1600-2000 cmc
- Clasa H4 2000-3000 cmc
- Clasa H5 > 3000 cmc

4.6. Automobile de Grupa D - automobile de formulă (monoplace) cu motoare de capacitate cilindrică maximă de 3000 cmc, care vor respecta masele proprii minime din următorul tabel conform reglementărilor FIA pt CE de Viteză în Coastă:

- < 1150 cmc - 360 kg
- 1150 cmc - 1400 cmc - 420 kg
- 1400 cmc - 1600 cmc - 450 kg
- 1600 cmc - 2000 cmc - 470 kg
- 2000 cmc - 3000 cmc - 560 kg

4.7. Automobile de Grupa E – automobile de competiții biplace acoperite sau deschise, construite special pentru cursele de viteză cu capacitate cilindrică mai mică sau egală cu 3000 cm³ și vor respecta masele proprii minime de la Grupa D

La automobilele de Grupa D și E Lestul folosit trebuie să fie în conformitate cu prevederile art. 259.4.2 din Anexa J și alcătuit din maximum 2 corpuri distincte, fiecare cântărind 10 kg.

4.8. Automobile de Grupa I – automobile istorice de competiție care indeplinesc următoarele cerințe:

1. să fie vehicul istoric conform legilor din România, în conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1700/2005, "vehiculele istorice sunt cele pentru care perioada trecută de la încetarea fabricației tipului respectiv de vehicul este de cel puțin 30 de ani. Vehiculele istorice pot fi originale, restaurate și reconstruite"; **în CNVC Dunlop 2010 la automobilele încadrate la Grupa I anul de încetare a fabricației tipului respectiv de automobil să nu fie mai mare de anul 1976**
2. să fie conform cu fișa de omologare FIA din perioada respectivă;



3. sa fie in acord cu anexele K si J din FIA (precizari in anexa pentru automobile istorice a prezentului regulament)

Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa I 1 < 2000 cmc

Clasa I 2 > 2000 cmc

Echipamentul de securitate trebuie să fie conform Anexei J – FIA.

Orice automobil cu echipamente de securitate insuficiente sau care nu sunt conforme regulamentelor în vigoare va fi exclus din competiție.

4.9. În CNVC Dunlop 2009 automobilele cu omologare FIA expirată, inclusiv prelungirea de 4 ani acordată de FIA, beneficiază de încă patru ani de omologare FRAS. De această prevedere beneficiază inclusiv automobilele Kit Car, A5.

4.10. Automobilele omologate sau cu omologare prelungită conform art. precedent, cu două roți motrice, echipate cu un motor turbo diesel, cu o capacitate cilindrică nominală (geometrică) mai mică de 2000 cm³ sunt acceptate în clasa N3 și A3.

4.11. O clasă de cilindree se constituie cu minimum 5 automobile înscrise și admise la verificarea tehnică inițială. Dacă o clasă nu se constituie, automobilele respective vor trece la clasa imediat superioară constituită. Dacă și clasa imediat superioară este în aceeași situație (nu este constituită), automobilele vor fi admise în concurs, dar vor participa în competiție sub regimul de „clasă neconstituită”.

4.12. La grupele N și A, automobilele cu motoare supraalimentate vor fi dotate cu restrictoare descrise în art. 254.6.1 și 255.5.8.3 ale Anexei J.

4.13. Combustibilul utilizat trebuie să fie comercializat în România sau conform specificațiilor FIA, legal importat.

5.- PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE. ECHIBE

5.1. Sportivii care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă-DUNLOP 2009 trebuie să fie posesori ai licențelor de pilot, eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru viteză în coastă.

5.2. Sunt admiși piloți - rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. În 2009, piloții licențiați FRAS pentru raliuri (exclus rally sprint) sunt admiși în competiție pe baza unei licențe de pilot de viteză în coastă eliberată gratuit de FRAS.

5.3 Posesorilor unei licențe naționale valabile emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui Stat membru al Uniunii Europene li se va elibera licență FRAS după o procedură specială de echivalare, sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective.

5.4. Sunt, de asemenea, admiși în competiții piloți rezidenți români sau nerezidenți, posesori ai unei licențe internaționale FIA, valabilă pentru viteză în coastă pe perioada competiției, chiar dacă nu posedă o licență FRAS. Aceștia vor fi clasificați în Campionat după aceleași criterii (puncte) dar în cazul acumulării punctajului maxim nu vor fi desemnați Campioni Naționali, ci Câștigători ai Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2009.

5.5. Piloții care se vor înscrie la aceasta competiție pe baza licențelor internaționale FIA vor participa cu numere de competiție din 150, începând cu 151, 152, 153, 154, etc.

5.6. Toți piloții admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional 2010 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS. Totuși, Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul deținătorilor de licență FRAS. În cazul în care la sfârșitul sezonului, sportivul cu cele mai multe puncte acumulate, a participat în baza unei licențe internaționale FIA, acesta va fi declarat Câștigător al competiției (CNVC Dunlop 2009), va primi toate drepturile ce decurg din poziția obținută, inclusiv trofee și premii convenite, dar nu va putea obține titlul de Campion Național al României.

5.7. Sportivilor cu licență FRAS de raliu în baza căreia au obținut licența gratuită CNVC Dunlop 2010 li se poate permite la cerere urcarea în manșa de recunoaștere și/sau în manșele de antrenament cronometrat cu o



persoană pe post de co-pilot. Această persoană trebuie să posede licență VIP (one-event). Atât echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare.

5.8. Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

5.8.1 Într-o echipă pot fi nominalizați minimum 2, maximum 3 piloți, care vor fi înscrși pe Licența de Echipă.

5.8.2 Echipele formate din 2 (doi) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin un pilot care participă pe un automobil din grupele/categoriile de mai jos:

a. un automobil de grupa N,

b. un automobil de grupa H cu motor a cărui cilindree echivalentă să nu depășească 3000 cmc,

c. un automobil pilotat de un « JUNIOR » (sub 25 ani până la 31.12.2008).

d. un automobil de grupa A cu motor a cărui cilindree echivalentă să nu depășească 1600 cmc.

5.8.3 Echipele formate din 3 (trei) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin doi piloți care participă pe automobile din grupele/categoriile prevăzute la art. 5.8.2.

5.8.4 Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a **200** euro (echivalent în lei, la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea la cerere a unuia sau a mai multor piloți sau completarea echipei, la același moment. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitare. Modificările structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea închiderii înscrierilor la etapele I și a II-a (Câmpulung Muscel).

5.8.5 Schimbarea automobilului unui pilot în timpul Campionatului nu este considerată "modificare", dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași categorie cu cel cu care pilotul a fost nominalizat pe *Licența de Echipă*.

5.8.6 Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe.

5.8.7 Taxa pentru LICENȚĂ de ECHIPĂ este **300** euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

5.8.8 Taxa pentru LICENȚĂ de ECHIPĂ numai pentru o etapă (dublă) este **100** euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

5.9. Toți piloții rezidenți și nerezidenți, admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional 2009 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.

5.10. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență legat de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

5.11. Piloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Ministerul Tineretului și Sportului precum și ANAD.

5.12. Piloții/participanții care posedă **LICENȚA DE DEBUTANT** pot concura cu automobile din cele trei categorii, cu următoarele caracteristici:

- un automobil de grupa H echipat cu un motor care în fabricația de serie nu depășește 180 CP.

- un automobil de grupa N. Dacă automobilul de grupa N este echipat cu un motor care în fabricația de serie depășește 180 CP, admiterea în competiție se face pe baza unei recomandări scrise a școlii de pilotaj care să ateste că pilotul a fost școlarizat și examinat cu acel automobil sau cu unul identic.

- un automobil de grupa A echipat cu un motor care în fabricația de serie nu depășește 180 CP.

5.13. Piloții care posedă LICENȚĂ DE DEBUTANT au obligația de a prezenta Colegiului Comisarilor Tehnici al FRAS, înainte cu minimum 30 de zile, documentația referitoare la caracteristicile tehnice ale automobilului cu care dorește să concureze, cu modificările făcute la motor pentru ai se aproba participarea la competiții.

- Dacă automobilul nu este de grupa N și este echipat cu un motor de putere mai mare de 180 CP în fabricația de serie, acesta poate fi admis cu condiția să fie prevăzută o posibilitate de restricționare a puterii dezvoltate de motor, la discreția Comisarilor Tehnici. Soluția tehnică adoptată și/sau piesa mecanică adăugată în acest scop, fie că este restrictor de aer, fie limitator mecanic sau electronic, va fi prezentată Comisarilor Tehnici FRAS, montată conform indicațiilor acestora, marcată și sigilată corespunzător. Ruperea accidentală sau intenționată a sigiliului și în

general orice neregulă în legătură cu această piesă, sesizată pe timpul competiției sau la verificările tehnice finale, va fi prezentată Comisarilor Sportivi care vor decide sancțiunile ce se impun: de la minim amendă de 300 lei dacă se poate dovedi că ruperea sigiliului a fost accidentală și că piesa și a îndeplinit rolul pe tot parcursul competiției mergându-se de la caz la caz, până la excluderea din competiție.



- Nu sunt admise modificări ale variantei constructive ale motorului, decât dacă componentele utilizate fac parte din echipamentul unui alt motor folosit de același constructor în producția de serie. În acest caz, se ia în considerare ca referință de putere dezvoltată a doua motorizare.

Exemplu: dacă unui motor de 6 cilindri și 12 supape care în fabricația de serie dezvoltă 150 CP i se montează o chiulă cu 24 supape provenită de la un motor din aceeași gamă, care dezvoltă 220 CP în seria aceleiași producător, automobilul nu va fi admis sau va fi restricționat conform paragrafului de mai sus. De asemenea, un motor aspirat poate fi transformat într-unul supraalimentat cu condiția să existe această a doua motorizare în producția de serie a aceleiași constructor, componentele utilizate să fie preluate de la aceasta motorizare, iar referința (motorul supraalimentat) să nu depășească în varianta de serie puterea de 180 CP.

6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE

6.1 Echipamentele de securitate ale automobilelor de competiții trebuie să corespundă pe tot parcursul competiției exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici, stabilite pe baza Codului Sportiv Internațional, anexa J art. 253, a regulamentului specific grupei din care automobilul face parte și a regulamentelor în vigoare FRAS, cu privire la protecția conductelor și racordurilor prin care circulă fluide, a rezervoarelor și a instalației de alimentare, la siguranța sistemului de frânare, a sistemului de închidere a capotelor, a centurilor de siguranță și la scaune, a stingătoarelor de incendiu, a armăturilor de securitate (rollbar/rollcage) a prinderilor și a ranforsărilor corespunzătoare acestora, cu privire la oglinzile retrovizoare, la parbriz și la celelalte geamuri, la cârligul de remorcă și întrerupătorul general, etc.

6.2. 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.

6.3. Echipamentul de protecție al piloților trebuie să corespundă exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici ai competiției, conform regulamentelor în vigoare FRAS. Se recomandă utilizarea dispozitivelor HANS, obligatorii în competițiile internaționale.

6.4. Pe parcursul competiției, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (cască, 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 cască 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.

6.5. 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 pericolitate poate conduce la oprirea automobilului din competiție.

7. ÎNSCRIERI, RESPONSABILITĂȚI

7.1 Începerea înscrierilor pentru etapele I și a II-a: luni 10 mai 2010 ora 08:00.

7.2. Închiderea înscrierilor pentru etapele I și a II-a: luni 17 mai 2010 ora 20:00.

7.3. Nr. de automobile admise: **75**.

7.4. Taxa de înscriere/pilot: **75 euro; 50 euro juniori**



Taxa de înscriere/echipă:

100 euro – echipă formată din doi piloți,

150 euro - echipă formată din trei piloți.

7.5. Plata taxelor de înscriere pentru piloți și echipe se va face la verificările administrative.

7.6. Taxa de înscriere se majorează cu 30% în cazul în care înscrierea a fost efectuată după perioada limită de înscriere și cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative.

7.7. Taxa de înscriere se returnează :

- 75 %, piloților a căror înscriere nu a fost validată;

- 50 %, piloților/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, sunt în imposibilitate de a lua startul;

- 100 %, în cazul anulării competiției.

7.8. Cererile de înscriere vor fi acceptate începând cu data de 10 mai 2010 și vor fi trimise până luni 17 mai 2010, ora 20:00 la următoarea adresă: **ACS HATTERS MOTORSPORT, Câmpulung Muscel**, Câmpulung Muscel str. I BRATIANU, Nr. 4A, jud. Argeș, fax: 021/637.22.55; tel:021/637.22.56, Mobil: 0752.222.207 , E-mail: insciseri@hatters.ro

7.9 Este posibilă schimbarea automobilului de competiție și se poate face între închiderea înscrierilor și terminarea verificărilor administrative ale pilotului respectiv.

8. ASIGURĂRI

8.1. Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a concurentului și pilotului.

Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de **50 000 lei**, care este valabilă începând cu antrenamentele oficiale și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea pilotului.

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

8.3. Prin semnarea cererii de înscriere, concurentul și pilotul scutesc pe oficiali, arbitri și organizatorul C.S Hatters Motorsport 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.

8.4. Autovehiculele de asistență tehnică, chiar și cele cu plăci acordate de către FRAS, nu vor fi considerate ca participanți oficiali în competiție, deci nu sunt acoperite de asigurarea globală prevăzută la art. 8.1.

9. OBLIGAȚII GENERALE

9.1 Numere de competiție

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

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

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

9.2 Pregătirea pentru start

9.2.1 Amânarea startului nu se poate face decât din motive tehnice și cu aprobarea Directorului Sportiv.

9.3 Publicitate

9.3.1 La competiția de viteză în coastă Muscel Racing Challengei Câmpulung Muscel, etapele I și a II-a, publicitatea obligatorie a organizatorului este: **“VIZITATI CAMPULUG MUSCEL”**.

9.3.2 Publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv este:



a. - 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,

b. - 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.

9.3.3 Spațiile publicitare menționate mai sus, precum și "Plăcile de competiție" sunt obligatorii și nu pot fi refuzate de concurenți.

9.4 Semnalizare. Comportament pe traseu

9.4.1. Următoarele semnalizări vor fi utilizate în timpul recunoașterilor, antrenamentelor și competiției și vor fi strict respectate:

- Fanion roșu: oprire imediată și definitivă;
- Fanion galben: pericol, depășirea interzisă;
- Fanion galben cu dungi roșii: suprafață alunecoasă, schimbare de aderență;
- Fanion albastru: un concurent mai rapid dorește să depășească ;
- Fanion șah alb cu negru: sfârșitul manșei (pe linia de sosire);
- * Fanion prezentat „imobil”: avertizare de pericol;
- * Fanion prezentat „agitat”: pericol imediat, fii pregătit să oprești;
- * Două fanioane prezentate împreună: pericol deosebit de mare.

9.4.2 Este strict interzis piloților să conducă un automobil transversal pe pistă sau în sens opus direcției de concurs, cu excepția cazului în care au fost dirijați astfel de către comisarii de traseu sau de către Directorul Sportiv. Orice încălcare a acestor reguli va duce la excluderea din competiție, cu posibila aplicare de sancțiuni disciplinare.

9.4.3 Dacă un pilot este obligat să oprească într-una din manșele competiției din pricina defecțiunilor mecanice sau a altor probleme, el trebuie să scoată automobilul în afara traseului, să se îndepărteze de acesta și să se supună instrucțiunilor date de comisarii de traseu.

9.4.4. La coborârea de la parcul de regrupare/sosire și până la parcul de service este interzisă oprirea, depășirea și transportul altor persoane.

9.4.5. Încălcarea art. 9.4.4. se sancționează conform art. 12.5.2, 12.5.3 și 12.5.4 din prezentul regulament.

10. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

10.1 Verificările administrative vor avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș, astfel:

- **pentru etapa I, joi 20 mai 2010**, de la ora 16:00 la ora 17:00 pentru grupele N și A și de la ora 17:00 la ora 19:00 pentru grupele H și debutanți.

- **pentru etapa a II-a, sâmbătă 22 mai 2010**, de la ora 15:00 la ora 16:00 pentru grupele N și A și de la ora 16:00 la ora 18:00 pentru grupele H și debutanți.

10.2 Documentele necesare la verificările administrative

- Formularul de înscriere;
- Dovada achitării taxei de înscriere;
- Licența de pilot;
- Permisul de conducere al pilotului;
- Certificatul de înmatriculare al automobilului;
- Asigurarea de răspundere civilă auto (RCA).

10.3 La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele :

- Regulamentul particular;
- 1 hartă a traseului;
- Ecusoane pentru pilot – 1 buc.
- Ghidul competiției/spectatorului.
- doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.

10.4 Pentru amânarea verificării administrative, se aplică o penalizare în valoare de **20 euro**.



11.- VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE

11.1. Verificările tehnice inițiale vor avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș, astfel:

- pentru **etapa I, joi 20 mai 2010**, de la orele 16:30 la 17:30, pentru grupele N și A și de la ora 17:30 la 19:30, pentru grupele H și DEBUTANȚI.

- pentru **etapa a II-a, sâmbătă 22 mai 2010**, de la orele 15:30 la 16:30, pentru grupele N și A și de la ora 16:30 la 18:30, pentru grupele H și DEBUTANȚI.

11.2. Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele și drapelul național ale piloților pe cele două aripi față, numerele de competiții, plăcile de competiție, publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului, toate aplicate prin grija pilotului.

11.3 Verificarea tehnică nu constituie confirmarea că vehiculul este în conformitate cu reglementările în vigoare.

11.4 Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit, în stare „rece”, de către mecanicii licențiați ai pilotului. În afara acestora și a unui responsabil tehnic în cazul echipelor, este interzis accesul altor persoane, inclusiv al pilotului, care poate asista de la distanță și interveni doar la solicitarea expresă a Comisarilor Tehnici.

11.5 Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului și a tuturor documentelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc.

11.6 Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului: căști, combinezoane, etc.

11.7 Orice întârziere înregistrată la CO de intrare la Verificarea tehnică inițială se sancționează cu amendă în sumă de **6 euro/minut**.

11.8 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 plata 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.

11.9 După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la competiție va fi publicată și afișată de organizator la panoul de afișaj.

11.10 Verificări suplimentare ale concurenților/piloților, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției. Concurentul/sportivul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului de competiții pe toată durata competiției. Orice abatere va fi raportată Colegiului Comisarilor Sportivi.

11.11 În condițiile în care anumite repere sunt sigilate, marcate pilotul poartă responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora lor până la sfârșitul competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor duce la **excluderea din competiție**.

11.12 Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/ pilotului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării tehnice este reinstalată corect.

11.13 Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica o amendă în valoare de **500 euro** și suspendare pentru **6 etape** din Campionatul de Național de Viteză în Coastă pilotului care a falsificat semnele de identificare prezentate.

11.14. Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică li se permite să ia startul în manșele de recunoaștere, antrenament și în cele de competiții.

12.- DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

12.1 Ordinea de start, Start, Sosire, Cronometraj

12.1.1 La recunoaștere și antrenamente piloții vor lua startul, astfel:

- piloții „DEBUTANȚI”, primii, în ordinea numărului de licență.
- piloții din grupa N, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- piloții din grupa A, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- piloții din grupa H, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență.



12.1.2 Ordinea de start în competiție se dă în funcție de timpul cel mai bun obținut la antrenamente. Comisarii Sportivi pot modifica ordinea de start în funcție de circumstanțe.

12.1.3 Startul se dă de pe loc.

12.1.4 Orice automobil care a declanșat celula de pe linia de start va fi considerat că a luat startul și nu i se va permite un nou start.

12.1.5 Pilotul care nu ia startul în minutul lui va fi penalizat cu **5 secunde** adăugate la timpul obținut în aceea manșă.

12.1.6 Pentru start fals se va aplica o penalitate de **10 secunde** pentru fiecare secundă cu care a fost anticipat startul.

12.1.7 Sosirea este lansată. Manșa se termină când automobilul trece linia de sosire.

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

12.1.9 Pentru cronometraj vor fi utilizate celule fotoelectrice cu o precizie de 1/1000 secundă.

12.2 Recunoașteri

12.2.1 Manșa de recunoaștere poate fi cronometrată, la decizia CCS. Timpul realizat este neoficial și informativ.

12.2.2 Intervalul de start va fi de 1 minut (în cazul în care sunt peste 60 de piloți la start, intervalul va fi de 30 secunde sau la semnalul arbitrilor de start. În aceste cazuri se recomandă renunțarea la cronometrare.).

12.3 Antrenamente

12.3.1 Dacă între antrenamentele cronometrate 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.

12.3.2 În cazul în care un pilot nu a efectuat antrenamentele cronometrate Comisarii Sportivi pot aproba participarea acestuia direct în manșele de competiție.

12.4 Competiția

12.4.1 Competiția se va desfășura în 2 manșe.

12.4.2 Automobilele care din diverse motive nu a reușit să treacă linia de sosire, vor staționa cât mai departe de axul drumului astfel încât să nu stânjenească urcarea celorlalți concurenți. Este strict interzisă repunerea automobilului pe traseu, remorcarea, tractarea, împingerea, în afara cazului când acest lucru este dispus de directorul sportiv.

12.5 Coborârea la start

12.5.1 Coborârea la start, după fiecare manșă de recunoaștere, antrenament și competiție, se face numai în coloană.

12.5.2 Oprirea unui automobil în timpul coborârii va fi penalizată cu amendă de **50 euro**.

12.5.3 Transportul unei persoane, la coborâre, în automobilul de competiții va fi penalizat cu amendă în valoare de **200 euro**.

12.5.4 Depășirea coloanei de către un pilot va fi penalizată cu amendă în valoare de **50 euro**.

12.5.5 Recuperarea unui automobil rămas pe traseu este strict interzisă în lipsa aprobării exprese a Directorului Sportiv.

13.- SERVICE

13.1 PARC DE SERVICE: Pentru fiecare etapă (I și a II-a), la ieșirea din Câmpulung Muscel, pe sectorul de drum DN 73 Km 56 – asfalt.

13.2 Amplasarea echipelor/piloților/concurenților în parcul de service se face în ordinea numerelor de licență și a clasamentului pe echipe, iar din 25 în 25 m se lasă un spațiu de refugiu/manevră de 4 m. Fiecare echipă de asistență se va amplasa astfel încât să nu depășească axul drumului și să nu blocheze trecerea celorlalte automobile.

13.3 Echipa/piloții au permisiunea de a intra în parcul de service, astfel:



13.3.1 Pentru **etapa I, vineri 21 mai 2010**, orele 07:00;

13.3.2 Pentru **etapa a II-a, duminica 23 mai 2010**, orele 07:00.

13.4 Fiecărui pilot i se va aloca o suprafață de min. **20 m²**.

13.5 Automobilele de asistență tehnică vor fi admise în parcul de service numai dacă au **LICENȚĂ de ASISTENȚĂ TEHNICĂ** emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs. Pentru fiecare sportiv/pilot va fi admis doar un automobil de asistență tehnică în parcul de service.

13.6 Mecanicii fiecărui pilot sunt admiși în parcul de service numai dacă posedă **LICENȚĂ de MECANIC**, emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.

13.7 Pentru absența licențelor prevăzute la art. 13.5 și 13.6, autovehiculele de asistență și mecanicii respectivi vor fi evacuați din parcul de service, iar pilotul va fi penalizat cu **150** euro (la cursul BNR din ziua plății) și i se va suspenda licența de pilot până la reglementarea situației respective.

13.8 Viteza automobilelor în incinta parcurilor destinate service-ului nu poate depăși **20 km/h**; nesupunerea la această limită de viteză va avea drept rezultat o penalizare aplicată de către Comisarii Sportivi de până la **400** euro.

13.9 În parcul de service este permisă deplasarea anvelopelor, canistrelor cu combustibil și a diverselor piese de schimb și accesorii auto cu ajutorul unui ATV, scuter. Viteza de deplasare a acestor vehicule în parcul de service nu va depăși **20 km/oră**.

13.10 Depășirea vitezei admise prevăzute la art 13.9, ca și orice altă acțiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la competiție va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă în valoare de **200** euro.

13.11 Piloții și mecanicii au obligația de a proteja suprafața parcului de service și a mediului înconjurător prin folosirea prelatei de lucru (care trebuie să acopere minim suprafața de sub motor, cutie de viteze, diferențiale) și păstrarea curățeniei în spațiul atribuit fiecăruia. La plecare, spațiul folosit va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de **300** euro care se achită la organizator (la cursul BNR din ziua plății).

14.- PARC ÎNCHIS.

14.1 Parcul închis, pentru etapele I și a II-a, este situat în fața Primăriei Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

14.2 Odată cu coborârea din ultima manșă din competiție, la care au luat startul, piloții se supun regulii parcului închis.

14.3 La sfârșitul competiției, toate automobilele clasate vor rămâne în parcul închis, la dispoziția Directorului Sportiv. Regulile parcului închis vor fi aplicate până la expirarea timpului permis pentru depunerea protestelor.

14.4 În regim de parc închis service-ul este interzis, orice abatere va fi raportată Comisarilor sportivi.

15. VERIFICAREA TEHNICĂ FINALĂ

15.1 Verificările tehnice suplimentare/finale (cântărire, demontare, etc.) vor avea loc la Service Ramycom, Câmpulung Muscel, str. Raului nr.34 bis, astfel:

- pentru **etapa I**, vineri 21 mai 2010, orele 15:45;
- pentru **etapa a II-a**, duminică 23 mai 2009, orele 15: 45.

15.2 Deplasarea automobilelor de competiții ce vor fi verificate la final se va face în coloană, încadrate de automobilele oficiale ale organizatorului.

16. CLASAMENTE

16.1 Vor fi întocmite următoarele clasamente:

- clasament OPEN;
- clasament pe fiecare grupă;
- clasament pe clase de cilindree;
- clasament juniori;
- clasament automobile F2 (cu tracțiune simplă);
- clasament automobile diesel



- clasament echipe

16.2 În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 2 piloți.

16.3 O echipă va fi clasată chiar dacă încheie competiția cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizați pe licență dar trebuie să ia startul cu cel puțin doi piloți, respectiv cu două automobile.

16.4 Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă, la care se adaugă punctajul din clasamentul OPEN (N+A+H); piloții juniori vor puncta cu locul obținut în clasamentul juniorilor (după același sistem de punctaj 10/8/6...) și cu locul obținut în clasamentul OPEN.

16.5 În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile care au luat startul. Astfel:

- a. pentru 1 automobil.... 4 puncte;
- b. pentru 2 automobile 5, 4 puncte pentru locurile 1, respectiv 2;
- c. pentru 3 automobile 6, 5, 4 pentru locurile 1/2/3;
- d. pentru 4 automobile 8, 6, 5, 4 pentru locurile 1/2/3/4;
- e. pentru 5 sau mai multe automobile 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 pentru locul 1/2/3/4/5/6/7/8.

În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor și la clasamentul diesel.

16.6 Echipelor nu li se aplică sistemul 10/8/6, etc., acestea fiind clasate exclusiv după punctajul realizat/calculat la fiecare etapă, indiferent de numărul echipelor aliniate la start.

16.7 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".

17.- PROTEST/CONTESTAȚIE/ APEL

17.1 Protest

17.1.1. 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.

17.1.2. 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.

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

17.1.4. În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza prețului de catalog (al reprezentanței mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manoperă se va adauga 10% din totalul reperelor demontate.

17.1.5. Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferente dintre costul estimat de Comisarii Sportivi si costul efectiv de aducere a automobilului în stare initiala.

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

17.1.7. În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cautiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi penalizat conform regulamentelor în vigoare : excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, etc.

17.1.8. Vor fi sancționate disciplinar:

- protestele depuse cu reacredință;
- 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 pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat, 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.



17.1.9. Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afişarea rezultatelor la panoul oficial de afişaj.

17.2. Contestație / Apel

17.2.1. Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunostință Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

17.2.2 Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în **maxim 48 de ore de la data primirii** notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc. însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementărilor în vigoare.

17.3. Taxele de proteste/contestații/apeluri sunt:

- **200 Euro**, pentru protestele înaintate conducerii cursei (Directorului Sportiv)
- **400 Euro**, pentru contestații (catre FRAS)
- **500 Euro**, pentru apeluri (catre Comisia de Apel a FRAS, numai după epuizarea celorlalte căi de atac)

18. FESTIVITATEA DE PREMIERE

18.1. Festivitatea de premiere va avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș:

- pentru **etapa I**, vineri 21 mai 2009, orele 18:00;
- pentru **etapa a II-a**, duminică 23 mai 2009, orele 18:00.

18.2. Se acordă cupe pentru piloții clasati pe locurile I, II, III, în clasamentele Campionatului, și în conformitate cu art. 16 din prezentul regulament. Premierea la grupa în care nu au fost admise sau nu au luat startul cel puțin 5 automobile în competiție, este la decizia organizatorului.

18.3 Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minim 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă, iar în celelalte cazuri fiind la libera decizie a organizatorului. În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor și la clasamentul diesel

18.4 Este obligatoriu ca toți piloții și echipele clasate pe locurile 1, 2 și 3 să asiste la festivitatea de premiere, care va fi urmată de conferința de presă a primilor 3 clasati în clasamentul OPEN.

18.5 Piloții clasati pe locurile 1, 2 și 3 care nu se prezintă la festivitatea de premiere vor fi sancționați cu amendă în sumă de **300 euro**. Cazurile vor fi solutionate de Comisia de Disciplină FRAS.

18.6 Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai piloții și reprezentanții echipelor nominalizate.



Anexa I - Responsabilul pentru relațiile cu sportivii.

Florin Hangu - tel. 0745 081 207





HARTA TRASEULUI

