

**REGULAMENTUL
CAMPIONATULUI NATIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ
DUNLOP 2012**

PROGRAM

- 1.- Prescripții generale**
- 2.- Competiții care contează pentru campionat**
- 3.- Caracterul concursurilor de calificare**
- 4.- Automobile Admise, Grupe și clase**
- 5.- Definitii**
 - 5.1.- Parc Închis**
 - 5.2.- Buletin**
 - 5.3.- Pilot/Concurent**
 - 5.4.- Comisarii Sportivi**
 - 5.5.- Observatorul Federal**
 - 5.6.- Observator al Arbitrilor**
 - 5.7.- Delegatul însărcinat cu securitatea**
 - 5.8.- Delegatul pentru Șef traseu**
 - 5.9.- Delegat pentru Șef Verificare Tehnica**
 - 5.10.- Delegat pentru Relații cu piloții**
 - 5.11.- Procese verbale**
 - 5.12.-Rapoarte finale**
- 6.- Traseul competiției. Verificarea și omologarea pistei**
- 7.- Asigurari**
- 8.- Durata competiției**
- 9.- Numere de concurs**
- 10.- Echipamente pentru securitatea pilotilor**
- 11.- Combustibil**
- 12.- Regulament particular**
- 13.- Reclama și publicitate**
- 14.- Înscrieri - Formulare de înscriere**
- 15.- Verificări administrative**
- 16.- Verificări tehnice inițiale**
- 17.- Trafic**
- 18.- Recunoașteri**
- 19.- Antrenamente**
- 20.- Competiție**

21.- Ajutor din afara
22.- Ordinea de start
23.- Zona de incalzire a anvelopelor
24.- Start in antrenament si competitii
25.- Cronometraj
26.- Coborârea de la parcul de sosire la start
27.- Verificarea tehnica suplimentara si finala
28.- Parc de service
29.- Proteste
30.- Plan de Securitate
31.- Clasamente, cazuri de egalitate
32.- Premii în bani
33.- Premii FIA
34.- Aplicarea și interpretarea regulamentului
35.- Prescripții finale
36.- Festivitatea de premiere
36.1.- Festivitatea de premiere a unei etape
36.2.- Gala Campionilor 2012.
1.- PRESCRIPTII GENERALE
FRAS organizează Campionatul Național de Viteză în Coastă – Dunlop 2012, rezervat piloților si echipelor.
- Prezentul regulament devine „ Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă-DUNLOP, ediția 2012 ”.
Pentru CAMPIONATUL NAȚIONAL de VITEZĂ ÎN COASTĂ-DUNLOP 2012, se aplică următoarele reguli;
- Competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice.
- Orice traseu trebuie în prealabil omologat de Federatia Română de Automobilism Sportiv.
- Nu se admit trasee cu zone de coborâre mai mari de 5% din lungimea totală a traseului.
FRAS elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul regulament.
Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competitiei.
Directorul sportiv este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competitiei și sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.
Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.
În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie.
Sanctiunile de orice fel prevazute in prezentul regulament se impart in “penalizari” si “sanctiuni disciplinare”. Penalizarile se judeca de catre CCS iar sanctiunile disciplinare de catre Comisia de Disciplina a FRAS.

1.1 Pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă, limba oficială este limba română.

2.- CONCURSURI CARE CONTEAZĂ PENTRU CAMPIONAT

2.1.- În sezonul competițional 2012 Campionatul Național de Viteză în Coastă-DUNLOP va fi alcătuit din 16 etape, cuplate câte două.

În același week-end se vor desfășura câte 2 etape, **una vineri și una duminică sau una sambata și una duminica in functie de optiunea organizatorului, cu aprobarea FRAS.**

2.2.- La întocmirea clasamentelor anuale individuale se vor lua în calcul etapele desfășurate, astfel :

- la 10 etape - toate etapele

- 11 - 12 etape - n-1 etape

- 13 - 14 etape - n-2 etape

- 15 - 16 etape - n-3 etape

2.3.- Pentru echipe se rețin puncte de la toate etapele desfășurate (la care s-a întocmit clasament).

2.4.- [In cazul in care prima manșă a unei etape a fost intreruptă, oprită sau anulată \(nu s-a dat posibilitatea tuturor sportivilor apti sa ia startul, să facă o urcare de concurs\) și daca manșă a doua nu se poate desfășura, la etapa respectivă nu se va intocmi un clasament oficial.](#)

2.5.- În cazul în care la etapa respectivă nu se stabilește un clasament oficial, competiția se consideră anulată iar numărul total de etape "n" din formula de la pct 2.2 se va diminua cu unu.

3.- PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE. ECHIPE

3.1.- Sportivii care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă-DUNLOP 2012 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.

Piloții/participanții vor solicita, în mod obligatoriu, Federației Române de Automobilism Sportiv emiterea licențelor de mecanic și a licenței pentru automobilul de asistență tehnică și, dacă consideră necesar, a licenței pentru automobilul auxiliar.

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.

[Pentru a participa in competitia debutantilor \(pentru a fi cuprins in clasamentul debutantilor\) vezi si art. 28.1, litera i.](#)

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 doresc să concureze, inclusiv modificările aduse acestuia, sub rezerva refuzului înscrierii în competiție.

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 și se montează o chiulă cu 24 supape provenită de la un motor din aceeași gamă, care dezvoltă 220 CP în seria aceluiași 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 aceluiași constructor, componentele utilizate să fie preluate de la această motorizare, iar referința (motorul supraalimentat) să nu depășească în varianta de serie puterea de 180 CP.

Sunt admiși piloți – rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene – care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

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

Piloții care se vor înscrie în cadrul Grupei I vor participa cu numere de competiție începând cu 201, 202, 203, 204, etc. Plăcile cu numerele de concurs vor respecta condițiile menționate în anexa pentru automobile istorice a prezentului regulament

Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS, pe anul în curs, valabilă pentru competiția respectivă.

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 2012 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.

Piloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Ministerul Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului prin Autoritatea Națională pentru Sport și Tineret precum și ANAD.

Sportivilor (exclus debutanți) li se poate permite, la cerere, urcarea în mașinile de recunoaștere și antrenamente cronometrate cu o persoană pe post de co-pilot. Această persoană trebuie să posedă licență VIP (one-event) în valoare de 30 euro. Atât pilotul cât și copilotul sunt obligați să depună o declarație pe proprie răspundere la secretariatul competiției în momentul validării înscrierii. Copilotul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casca, etc.) Lipsa declarației și orice încălcare a prezentelor obligații nu scutesc pilotul de răspunderea exclusivă a acestuia în cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vătămări de orice natură a persoanelor.

Sportivilor debutanți li se poate permite urcarea în mașinile de recunoaștere și antrenamente cronometrate doar cu instructorul sportiv al școlii de pilotaj absolvite.

3.2.- ECHIPĂ

1.- O echipă poate participa în campionat numai dacă și s-a emis LICENȚĂ DE ECHIPĂ de către Federația Română de Automobilism Sportiv, în condițiile prezentului regulament.

2.- Într-o echipă pot fi nominalizați minimum 2, maximum 4 piloți, care vor fi înscriși pe Licența de Echipă.

3.- Echipele formate din 2 (doi) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin un pilot care participă pe un automobil din categoriile a, b, c, d, e.

4.- Echipele formate din 3 (trei) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin 2 (doi) piloți care participă pe automobile din categoriile a, b, c, d, e.

5. Echipele formate din 4 (patru) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin 2 (doi) piloți care participă pe automobile din categoriile a, b, c, d, e și un pilot debutant

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 ».(care nu a împlinit 20 ani până la 31.12.2011)

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

e : un automobil de grupa I,

Exemplu:

O echipă formată din 2 (doi) piloți poate participa astfel :

- pe un automobil de grupa H/A/D/E de orice cilindree, plus încă unul, la alegere, din cele cinci categorii obligatorii, sau
- pe automobile doar din cele cinci categorii (pot fi doi de N, sau 2 juniori, etc.).

O echipă formată din 3 (trei) piloți poate participa astfel :

- pe un automobil de grupa H/A/D/E, indiferent de cilindree, plus două automobile la alegere din cele cinci categorii, sau
- pe automobile doar din cele cinci categorii (pot fi trei de N, sau 3 juniori, etc.).

O echipă formată din 4 (patru) piloți poate participa astfel :

- pe un automobil de grupa H/A/D/E, indiferent de cilindree, plus două automobile la alegere din cele cinci categorii, plus un debutant sau
- pe automobile doar din cele cinci categorii (pot fi trei de N, sau 3 juniori, etc.) plus un debutant

6. Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a 75 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 etapa respectivă.

7. 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*.

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

9. Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este 100 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

10. Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este 50 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării). Echipa posesoare a unei Licențe de o etapă se dizolvă automat la încheierea competiției respective și nu poate cumula punctele obținute cu cele de la o altă etapă, fiind necesară utilizarea altui nume sau a unuia derivat.

4.- AUTOMOBILE ADMISE – GRUPE ȘI CLASE

Regulamentul particular va defini grupele și clasele pentru fiecare competiție.

Sunt admise să participe toate automobilele care se supun prevederilor Anexei J a Codului Sportiv Internațional al FIA și Regulamentului tehnic al Federației Române de Automobilism Sportiv, pentru următoarele grupe:

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

Nota: 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 pot fi asimilate la cererea pilotului în cadrul Grupei N.

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

Nota: Automobilele care au iesit din omologare (omologare expirata) dar raman conforme cu ultima versiune a fisei de omologare si corespund din punct de vedere al normelor de securitate pot fi asimilate la cererea pilotului in cadrul Grupei A.

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 2012
Clasa N1 <1400 cmc	R1A (<1400 cmc)
Clasa N2 (1400-1600 cmc)	R1B (1400-1600 cmc)
Clasa A2 (1400-1600 cmc)	R2B (1400-1600 cmc)
Clasa A3 (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 2012 în grupa N, respectiv A, conform echivalării din tabel.

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

Automobilele Super 2000 se asimileaza în CNVC Dunlop 2012 grupei N, clasa N5.

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

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

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.

O clasă de cilindree se constituie cu minimum **5** automobile înscrise și admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre manșele de antrenament cronometrat sau de competiție. În cazul în care o clasă de cilindree nu se va constitui, se vor acorda puncte conform art. 28.2 din prezentul regulament, în funcție de numărul de automobile care iau startul în competiție. Clasele neconstituite nu vor fi premiate la etapa.

Pentru Grupa I, o clasa 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.

La grupa N și A pentru automobilele cu motoare supraalimentate **nu** este obligatorie dotarea cu restrictoare descrise în art. 254.6.1 și 255.5.8.3 ale Anexei J. **In cazul în care un debutant va participa cu un automobil de Grupa N5 cu motor supraalimentat, se va monta obligatoriu restrictorul descris în art 254.6.1 – restrictor de 33 mm.**

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.

Caroserie : Între marginea din spate a roților din față și partea din față a roților din spate, toate părțile suspendate ale mașinii văzute de dedesubt, situate lateral la mai mult de 50 de cm de axa centrală longitudinală a automobilului nu trebuie să fie la mai puțin de 40 de mm de la sol, în orice împrejurare, cu pilotul la bord. Nicio parte a automobilului nu poate fi situată la mai mult de 800 mm în spatele axei roților din spate. Nicio parte a structurii aerodinamice nu poate fi situată la mai mult de 90 cm deasupra solului.

- Caroserie:

- **E -** În conformitate cu primul paragraf al Articolului 259.3.7.6 și Articolul 259.3.7.7 din Anexa J

Volumul structural al compartimentului pilotului trebuie să fie simetric față de linia de centru longitudinală a automobilului. Automobilele cu caroseria "închisă" trebuie să fie prevăzute cu parbriz și două uși, câte una de fiecare parte a compartimentului.

Caroseria trebuie să acopere toate componentele mecanice ; numai evacuarea și difuzoarele (conducele) de aspirație (admisie), precum și partea de sus a motorului poate să se extindă dincolo de caroserie.

Caroseria trebuie să aibă o proeminență deasupra roților în așa fel încât să le acopere în mod eficient în cel puțin o treime din circumferința lor și peste cel puțin întreaga lățime a pneurilor. Dincolo de roțile din spate, caroseria trebuie să se extindă mai jos de centrul roții din spate.

Automobile de **Grupa I** - automobile istorice de competiție care îndeplinesc următoarele cerințe:

1. se definesc ca și automobile istorice toate automobilele care sunt conform cu anexa K de la FIA, până la perioada I (31/12/1981) cu excepția monoposturilor sau prototipurilor. Precizări în regulamentul tehnic al grupei I.
2. să fie conform cu fișa de omologare FIA din perioada respectivă
3. să fie în acord cu anexele K și J ale FIA, din perioada respectivă

Pe categorii și clase de cilindree echivalentă:

Categoria 1 (C, D, G1)

Categoria 1 (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-15, GTS 1-17)

A1 pana la 1300 cm³

A2 1300 - 1600 cm³

A3 1600 - 2000 cm³

A4 peste 2000 cm³

Categoria 2 (G2, H1, H2, I)

Categoria 2 (T 16-35, TC 16-35, GT 18-37, GTS 18-37)

B1 pana la 1300 cm³

B2	1300 - 1600 cm ³
B3	1600 - 2000 cm ³
B4	peste 2000 cm ³
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.	
Automobilele din grupa A și N sunt admise, după expirarea omologării lor, dacă nu există o prescripție contrară în fișa de omologare care exclude anumite evoluții, să participe în următoarele condiții:	
a.- documentele de omologare FIA sunt prezentate ca documentație la verificările tehnice.	
b.- automobilele sunt conforme cu regulamentul tehnic (Anexa J) în vigoare la data expirării omologării și sunt în stare bună pentru a participa, la aprecierea comisarilor tehnici.	
c.- greutatea minimă este conforma prescripțiilor tehnice în vigoare.	
De această prevedere beneficiază inclusiv automobilele Kit Car, A5.	
Se admit și automobile neînmatriculate.	
Pe parcursul unui an competițional, un automobil poate trece de la o clasă la alta, o singură dată, dar nu în timpul desfășurării unei etape duble de VITEZĂ ÎN COASTĂ.	
5.- DEFINIȚII	
5.1.- PARC ÎNCHIS	
a.- Zona în care nu sunt posibile reparații sau asistență din afară, exceptând cazurile special prevăzute de acest regulament și de regulamentul particular al competiției.	
b.- Traseul de la parcul de regrupare după parcurgerea de către fiecare pilot a ultimei manșe a competiției și până la parcul închis de final de competiție. CCS poate acorda un timp pentru schimbarea pneurilor în parcul service.	
c.- Din momentul sosirii la finalul competiției, până la expirarea timpului pentru proteste înaintate Directorului Sportiv și momentul în care Colegiul Comisarilor Sportivi autorizează deschiderea parcului închis.	
d.- Cât timp automobilele reprezintă subiectul regulilor de parc închis, sunt interzise deschiderea capotei motorului sau orice altă intervenție, reparație sau realimentarea cu combustibil.	
e.- Piloții care încalcă prevederile art. 5.1. din Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă-DUNLOP 2012 referitoare la service interzis, vor fi sancționați de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.	
În raport cu gravitatea infracțiunii Comisia de Disciplină a Federației Române de Automobilism Sportiv poate aplica și alte sancțiuni.	
5.2.- BULETIN	
Comunicat oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției și care intenționează să-l modifice, să-l clarifice sau să-l completeze pe acesta din urmă.	
Buletinele trebuie numerotate și datate. Concurenții trebuie să confirme primirea lor prin semnătură.	

5.3.- Buletinele vor fi emise de :

Până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări aduse regulamentului particular vor fi publicate sau comunicate tuturor părților interesate, prin "Buletine", datate și numerotate, de către organizatorul competiției, cu avizul FRAS.

Începând cu prima ședință CCS, eventualele modificări la regulamentul particular 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 piloților și echipelor înscrise ori admise în competiție.

Buletinele emise de organizator și Colegiul Comisarilor Sportivi care se vor afișa la Panourile de Afișaj vor fi tipărite pe hârtie de culoare galbenă.

Dacă în campionat sunt și piloți străini, buletinele emise se vor publica și în limba engleză.

5.4.- Comisarii Sportivi

a.- În Campionatul Național de Viteză în Coastă-DUNLOP 2012, la fiecare etapă, Federația Română de Automobilism Sportiv va delega trei arbitri pentru Colegiul Comisarilor Sportivi.

b.- Doi dintre acești membri, vor fi desemnați de către Comisia Centrală de Arbitri cu avizul federației și președintele va fi desemnat de către Federația Română de Automobilism Sportiv, din lista aprobată de Consiliul Federal.

5.5.- Observatorul Federal

Niciun observator al Federației Române de Automobilism Sportiv nu poate fi în același timp și Comisar Sportiv în cadrul aceleiași competiții.

Se va numi OBSERVATOR FEDERAL unul din membrii Comisiei Naționale de Viteză în Coastă sau Consiliului federal. În lipsa acestora poate fi numit un arbitru cu experiență.

5.6.- Observator al Arbitrilor

Biroul federal, la propunerea Comisiei Centrale de Arbitri, va desemna un arbitru pentru funcția de OBSERVATOR al ARBITRILOR la fiecare etapă a Campionatului Național de Viteză în Coastă.

5.7.- Delegatul însărcinat cu securitatea

Federația Română de Automobilism Sportiv va desemna un delegat însărcinat cu securitatea competiției.

5.8.- Delegatul pentru Șef traseu

La fiecare etapă Federația Română de Automobilism Sportiv va desemna un arbitru cu experiență pentru funcția de ȘEF TRASEU, de preferință din zona respectivă dacă cunoaște traseul competiției respective.

5.9.- Delegat pentru ȘEF VERIFICARE TEHNICĂ

La fiecare etapă Federația Română de Automobilism Sportiv va desemna un ȘEF al VERIFICĂRILOR TEHNICE.

5.10.- Delegat pentru RELAȚIILE CU SPORTIVII

Organizatorul competiției va desemna, cu avizul federației, un RESPONSABIL pentru RELAȚIILE cu SPORTIVII, dintre sportivii sau arbitrii cu experiență care cunosc regulamentele în vigoare.

5.11.- Procese verbale

Pe parcursul desfășurării competiției, dezbaterile de la întâlnirile Comisarilor Sportivi vor fi înregistrate sub formă de procese verbale.

În Campionatul Național de Viteză în Coastă-DUNLOP 2012 procesele-verbale se vor redacta în limba română.

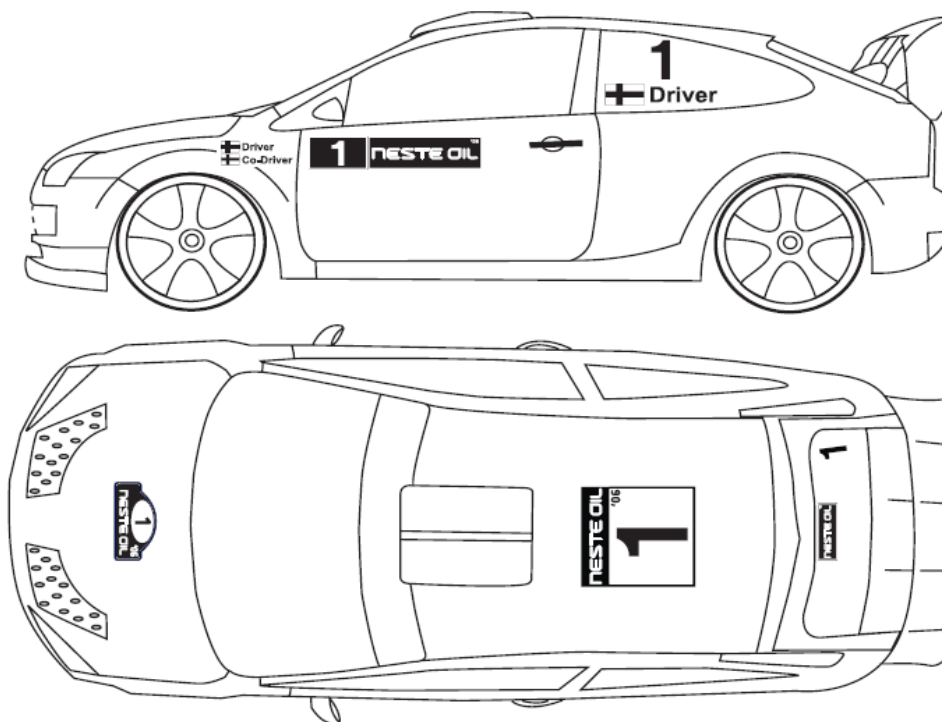
5.12.-Rapoarte finale

a.- La sfârșitul competiției, vor întocmi rapoarte finale: Observatorul Federal, Comisarii Sportivi, Directorul Sportiv, Secretarul Șef,

Responsabilul cu securitatea și cel de traseu, Observatorul pentru arbitri, Șeful Verificărilor Tehnice.
b.- Procesele verbale și rapoartele finale vor fi trimise la Federația Română de Automobilism Sportiv, până cel mai târziu în ziua de marți, după terminarea competiției.
6.- TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI
6.1.- Traseul unei etape de viteză în coastă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
a.- lungimea traseului va fi de minim 3,0 km ;
b.- diferența de nivel dintre locul de START și cel de SOSIRE va fi de minimum 100 m.
c.- suprafața carosabilului (numai asfalt de calitate) va fi astfel încât să permită deplasarea automobilelor de competiții cu garda la sol de minimum 4 cm (denivelarea sa nu fie mai mare de 4 cm/1 m), să nu fie acoperită cu praf, pământ, etc.
d.- va avea, obligatoriu, glisieră sau parapet pe ambele părți ale suprafeței de rulare;
e.- zona de start va avea suprafața cu pantă sub 5 % și să permită montarea postului, a aparaturii de cronometraj și amplasarea autovehiculelor de intervenție (ambulanță, pompieri, director sportiv, securitate, etc.) ;
f.- va fi prevăzută zona de încălzire a anvelopelor între ieșirea din parcul de service și linia de start, pe o lungime de minimum 100 m , cu 6 m lățime; în această zonă nu vor fi admiși spectatori, în afara arbitrilor și a personalului de ordine și securitate. Este strict interzisă folosirea dispozitivelor de încălzire a anvelopelor.
g.- posturile de sosire și din zona de regrupare nu trebuie să fie amplasate în viraje și să permită montarea corespunzătoare a postului de arbitraj și a aparaturii de cronometraj, respectiv a tabelului de afișaj al timpilor realizați; în zonele acestor posturi de arbitraj nu vor fi admiși spectatori.
h.- de preferat posturile comisarilor de traseu să fie amplasate astfel încât să permită fiecărui arbitru dintr-un post să comunice vizual cu ceilalți doi între care este poziționat;
i.- traseul să fie astfel ales încât să permită accesul unui mare număr de spectatori plasați la distanțe de peste 15-20 m față de limita pistei, care să le asigure securitatea.
6.2.- Este obligatorie omologarea pistei (traseului), de către Comisia Nationala de Viteză în Coastă cu minimum 30 de zile înainte de data întocmirii Calendarului Sportiv.
6.3.- Verificarea traseului unei etape a Calendarului Sportiv se face cu minimum 35 zile înainte de data startului în competiție de către Comisia Nationala de Viteză în Coastă pentru corectarea eventualelor nereguli. Comisia va întocmi un proces-verbal în care se vor prevedea măsuri și termene obligatorii pentru organizator în vederea desfășurării competiției în condiții corespunzătoare de securitate pentru piloți și publicul spectator.
7.- 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, concurentul și pilotul scutesc 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 răni 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. 7.a.
Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a pilotului.

8.- DURATA COMPETIȚIEI
a.- Etapa de viteză în coastă începe cu verificarea administrativă a piloților și se termină după conferința de presă cu sportivii clasati pe primele trei locuri în clasamentul OPEN.
b.- Durata efectivă a unei etape se limitează la 16-18 ore.
9.- NUMERE DE LICENȚĂ
Atribuirea numerelor de licență se face pe baza locului obținut în clasamentul "Open" din anul precedent pentru piloții care au obținut puncte în acest clasament.
Pentru ceilalți piloți, numărul de licență se va atribui în ordinea prezentării cererilor de licență.
Piloții "Debutanți" vor avea numere de licență începând cu "401". Plăcile cu numerele de concurs vor respecta condițiile de mai jos.
9.1 Panourile și numere de competiție
Sunt aceleași cu numerele de licență ale piloților.
Numerele și panourile aplicate pe automobilele de competiții, prin grija pilotului, trebuie să fie, obligatoriu, conform dimensiunilor, culorilor și pozițiilor prevăzute mai jos:
9.1.1. Pe portierele din față se aplică (stânga și dreapta) două panouri măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime, de culoare <u>negru mat</u> , incluzând un chenar alb de jur împrejur cu lățimea de 1 (un) cm. Fiecare dintre aceste panouri va conține un spațiu de 15X15 cm pentru numere de competiții, plasate întotdeauna înspre partea din față a panourilor.
Când numărul de competiție este mai mare de 99 panoul trebuie să fie mărit corespunzător cu lățimea unei cifre. În cazul numerelor de competiții formate din trei cifre (401, 402, 444, etc.) panourile vor avea 75 cm lungime și 17 cm înălțime.
Numerele vor avea culoarea <u>galben fluorescent (cod PMS 803)</u> cu o înălțime de 14 cm și cu grosimea cifrei de 2 cm pe fundalul <u>negru mat</u> .
Suprafața rămasă liberă din panou după aplicarea numărului format din 1, 2 sau 3 cifre este rezervată, obligatoriu, pentru uzul organizatorului competiției.
Între număr și zona rezervată organizatorului va exista o linie verticală de culoare albă cu lățimea de 1 cm.
Pentru automobilele din Grupa I pe portierele din față se aplică un panou rotund cu diametrul de 45 cm de culoare albă iar numerele vor avea culoarea neagră și vor fi cu o înălțime de 18 cm și cu grosimea cifrei de 2,5 cm
9.1.2 Fiecare panou va fi plasat orizontal la aliniamentul fiecărei portiere din față, cu numărul înspre față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat la 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.
9.1.3 Niciun alt semn, altul decât culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai puțin de 10 cm față de aceste panouri.
9.1.4 Pe <u>lunetă</u> se aplică un panou care va măsoara maximum 15 cm înălțime pe toată lungimea lunetei fiind rezervat pentru publicitatea obligatorie a FRAS. Acest panou va fi poziționat în partea de sus a lunetei,
Pe lunetă, în partea dreaptă, este rezervată o suprafață pe care se aplică un număr de competiție cu o înălțime de 14 cm și grosimea cifrei de 2 cm, de culoare <u>orange fluorescent (cod PMS 804)</u> pe un fundal curat, sub spațiul rezervat publicității obligatorii a FRAS. Acest număr poate fi reflexiv și trebuie să fie vizibil din spatele automobilului la nivelul ochilor.
9.1.5. Pe <u>geamurile din spate, stânga și dreapta</u> , se aplică numere pe fiecare parte cu înălțimea de 25 cm și o grosime a cifrei de 2,5 cm de culoare <u>orange fluorescent (cod PMS 804)</u> care poate fi reflexivă. Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor laterale din spate, iar sub acestea se va plasa numele pilotului (vezi Art 9.2).
9.1.6 Pentru partea din față (capotă) a automobilului se aplică o plăcuță (cămilă) ce se va încadra într-un dreptunghi de 43 cm lățime x 21,5 cm înălțime și va include numărul de competiții.
9.2 Numele pilotului
9.2.1 Numele de familie (porecla) al pilotului, împreună cu drapelul național din pașaportul național vor fi aplicate pe geamurile laterale din

spate (stânga și dreapta) pe ambele părți ale automobilului, sub numerele de competiții.
Numele de familie (porecla) al pilotului trebuie să fie :
- în Helvetica : cu majuscule pentru prima literă a numelui, iar pentru restul cu minuscule,
- pe un fundal alb sau transparent,
- literele majuscule vor avea 10 cm înălțime (literele mici-înălțime proporțională) și 1.5 cm grosime.
9.2.2. În plus față de cele menționate la art 9.2.1., numele pilotului împreună cu drapelul lui național, trebuie, de asemenea, să apară pe aripile din față (stânga și dreapta) ale automobilului, cu literele mici de 6 cm înălțime și grosime 1 cm.
Pentru încălcarea uneia dintre prevederile art. 9.1, 9.2, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu până la 300 euro.
Orice pseudonim (poreclă), va putea fi aplicat pe automobilul de competiții, numai dacă pilotul solicită acest lucru, la începutul sezonului/anului, o dată cu cererea pentru eliberarea licenței de sportiv și cu condiția ca acesta să nu atenteze la buna cuviință, moralitate, etc.
În caz contrar, se va aplica o amendă de 50 euro.



I.- PANOURILE DE PE UȘILE AUTOMOBILULUI DE COMPETIȚII

A.- Panou 17 cm x 67 cm pentru numere de competiții formate din 1-2 cifre

Fondul panourilor : **NEGRU MAT**

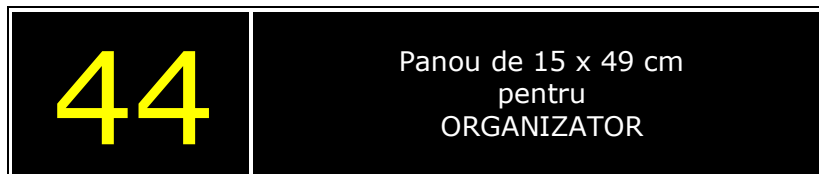
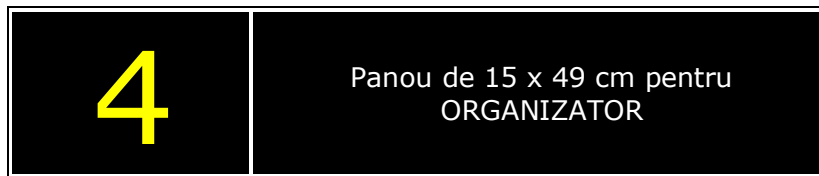
Numerele formate din 1-2 cifre se încadrează în suprafața de **15 x 15 cm.**

Cifrele au înălțimea de **14 cm, cu grosimea de 2 cm.**

Fontul (Caracterul) cifrei este: **HELVETICA**

Culoarea cifrelor: **GALBEN FLUORESCENT Cod PMS 803**

Între număr și panoul rezervat ORGANIZATORULUI este un spațiu de 1 cm de culoare albă, ca și pe margine.



B.- Panou 17 cm x 75 cm pentru numere de competiții formate din 3 cifre

Numerele formate din 3 cifre se încadrează în suprafața de **15 x 23 cm. Se mărește spațiul pentru număr cu 8 cm de la 15x15 (față de cel pentru 1-2 cifre) la 15x23.**

Cifrele au înălțimea de **14 cm, cu grosimea de 2 cm.**

Fontul (Caracterul) cifrei este : **HELVETICA**

Între număr și panoul rezervat ORGANIZATORULUI este un spațiu de 1 cm de culoare albă, ca și pe margine.

444

Panou de 15 x 49 cm pentru
ORGANIZATOR

Panoul pentru ORGANIZATOR este în toate cazurile **15 x 49 cm**.

II.- NUMERELE ȘI NUMELE PE GEAMURILE LATERALE SPATE

Înălțimea cifrei **25 cm**. Grosimea cifrei **2,5 cm**.


Fontul (Caracterul) cifrei: **HELVETICA**

Culoare: **ORANGE FLUORESCENT Cod PMS 804**

Imediat sub număr se aplică numele pilotului, nu pseudonume/poreclă, **astfel:**

Înălțimea literelor numelui este de **6.0 cm, grosimea de 1.0 cm**.

444

 Constantinescu C.

III.- NUMĂR PE LUNETĂ ÎN DREAPTA SUB RECLAMA FRAS

 **DUNLOP**

444

Înălțimea cifrei **14 cm**. Grosimea cifrei **2,0 cm**.

Fontul (Caracterul) cifrei: **HELVETICA**

Culoare: **ORANGE FLUORESCENT Cod PMS 804**

Imediat sub RECLAMA FRAS, în partea dreaptă a lunetei.

10.- ECHIPAMENTE PENTRU SECURITATEA PILOȚILOR

10.1.- 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 remorcare și întrerupătorul general, etc.

10.2.- 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 Comisarilor Tehnici. În acest sens, vor fi examinate suplimentar automobilele care au suferit avarii pe timpul desfășurării competiției. Raportul Comisarilor Tehnici sau decizia Comisarilor 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 avariat, Pașaportul Tehnic al acestuia și raportul Comisarilor 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 exigențelor de securitate.

10.3.- 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, HANS – dupa caz) și să-și lege centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care vor aplica o penalizare de până la 200 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 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.

10.4.- 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.

10.5.- Este recomandată folosirea sistemului de protecție pentru cap și gât (HANS- Head and neck support), obligatoriu în competițiile internaționale. Sportivii care nu vor purta acest echipament de protecție sunt obligați, la verificările tehnice, să dea o declarație pe propria răspundere. **Este obligatoriu folosirea sistemului de protecție pentru cap și gât (HANS) pentru primii 10 sportivi clasati in clasamentul OPEN in anul 2011. Pentru anul 2013, atat primii 10 sportivi clasati in clasamentul OPEN in anul 2011, cat si primii 10 sportivi clasati in clasamentul OPEN in anul 2012, vor utiliza obligatoriu sistemul de protecție pentru cap și gât (HANS).**

11.- REGULAMENT PARTICULAR

11.1- Regulamentul particular tipărit în format A 5 trebuie să fie în conformitate totală cu următoarele reglementări:

- Codul Sportiv Internațional;

- Prezentul Regulament al Campionatului Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2012 ;

- Regulamentul standard pentru o etapă a CNVC-DUNLOP 2012, emis de Federația Română de Automobilism Sportiv.

- Toate reglementările și interpretările ulterioare publicate în Buletinul Oficial al FIA.

- Toate reglementările, modificările, completările și precizările ulterioare, publicate prin Comunicate ale Federației Române de Automobilism Sportiv și transmise celor interesați.

- Regulamentul particular, avizat de către FRAS, va fi publicat pe site cu minim 30 zile înaintea datei concursului.

12.- RECLAMĂ ȘI PUBLICITATE

12.1.- Concurenților le este permis să afișeze orice tip de reclame pe automobilele lor, cu condiția ca :

- să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS ;
- să nu facă posibilă ofensarea persoanelor;
- să nu fie de natură politică sau religioasă ;
- să nu încalce spațiile rezervate pentru plăcuțe și pentru numerele de competiție ;
- să nu obstrucționeze privirea pilotului prin geamurile automobilului.

12.2.- Spațiile pentru reclamă situate imediat deasupra sau imediat dedesubtul numerelor de competiție, precum și alte spații corespunzătoare de pe plăcuțele de competiție, sunt rezervate pentru reclamele Organizatorilor. Aceste reclame sunt obligatorii și nu vor fi refuzate de către competitori/concurenți. Pe panourile cu numerele de competiție, reclamele trebuie să se potrivească într-o zonă cu aceeași lățime (50 cm) și cu înălțimea de 14 cm, situată deasupra sau dedesubtul numerelor.

Textul acestor reclame trebuie să fie indicat în Regulamentul Particular, sau într-un buletin oficial cu o lună înaintea începutului competiției.

12.3.- Orice altă reclamă propusă de către Organizatori poate fi numai opțională. Refuzul afișării ei nu poate atrage o taxă de înscriere mai mare decât dublul taxei de înscriere hotărâte pentru situația afișării reclamei.

12.4.- Concurenții care accepta reclamele opționale ale Federației/Organizatorilor trebuie să rezerve anumite spații pentru acestea, în modul în care este prevăzut într-o anexă a Regulamentului Particular al competiției.

12.5.- Nu poate fi impusă competitorului/concurentului nici o taxă suplimentară pentru o reclamă opțională cu referire la o marcă de automobil, de pneuri, de combustibil sau de lubrifiant, în cazul în care competitorul/concurentul refuză o astfel de reclamă, pe baza documentelor justificative, prezentate organizatorilor.

12.6.- Toate literele numelui sponsorului evenimentului sportiv trebuie să fie maximum de aceeași înălțime și grosime cu cele ale numelui competiției.

12.7.- Publicitatea impusă de către Federația Română de Automobilism Sportiv și de organizatorul competiției este obligatorie pentru participanți și nu poate fi refuzată.

12.8.- Denumirea titlaturii: CAMPIONATUL NATIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ-DUNLOP 2012 este obligatoriu să apară pe portalul de start, pe sigla (camila), ecusoane arbitri, sportivi, mecanici, etc. Și pe toate documentele competiției.

12.9.- Organizatorul competiției va trece obligatoriu în comunicatele de presă difuzate faptul ca etapa este organizata sub tutela FEDERAȚIEI ROMÂNE DE AUTOMOBILISM SPORTIV, cu sprijinul ANST. Comunicatele vor cuprinde deasemenea denumirea oficiala completa: "CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZA IN COASTA – DUNLOP 2012", pe lângă toate celelalte denumiri ale competiției, sponsorilor, autorităților centrale și locale implicate în organizare, etc.

12.10.- De asemenea, organizatorul va lua măsuri pentru ca pe documentele competiției să apară, obligatoriu, sigla și denumirea sponsorului federației și al campionatului – "DUNLOP".

13.- ÎNSCRIERI – FORMULARE DE ÎNSCRIERE

13.1.- Prin înscrierea în competiție, piloții accepta arbitrajul unic al 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 acesteia.

13.2.- Oricare posesor de licență care dorește să participe la competiție trebuie să-și trimită formularul de înscriere, completat în mod corespunzător, la Secretariatul competiției (adresă completă, telefon, număr de fax, email, etc.), înainte de data de încheiere a înscrierilor, care va fi specificată în cadrul regulamentului particular.

13.3.- 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.
13.4.- Numărul de automobile admise/piloți admiși trebuie specificat în regulamentul particular al competiției.
13.5.- Dacă cererea de înscriere este trimisă prin fax, originalul trebuie să-i parvina organizatorului până la încheierea verificării administrative.
13.6.- Plata taxelor de înscriere pentru piloți și echipe se va face la validarea înscrierilor în cadrul verificărilor administrative.
13.7.- Taxele de înscriere sunt în conformitate cu Normele financiare ale Federației Române de Automobilism Sportiv. Taxa de înscriere este de 75 euro/etapă iar pentru juniori de 50 euro/etapă. Pentru Grupa I taxa de înscriere este de 50 euro/etapă în cazul în care sunt mai puțin de 5 automobile înscrise în concurs și de 75 euro/etapă în cazul în care se înscriu un număr mai mare de 5 automobile la etapa respectivă.
13.8.- Pilotul, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CVCR-DUNLOP 2012 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.
13.9.- 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.
13.10.- Startul dublu (un pilot pentru două automobile) este permis. În acest caz cele două automobile nu pot fi din aceeași grupă și clasă. Startul dublu (un automobil pentru doi piloți) este permis, dar în acest caz fiecare pilot va trebui să efectueze cel puțin o mansa de cronometrate și una de concurs. Se acceptă ca numărul de concurs al celui de-al doilea concurent să fie identic cu al primului, dar acesta va fi barat. Pentru încălcarea acestei prevederi, Comisarii Sportivi pot aplica sancțiuni de la amenda, până la excluderea unuia sau ambilor piloți, în funcție de gravitate.
13.11.- Taxa de înscriere se majorează cu 30% în cazul în care înscrierea a fost efectuată după perioada limită de înscriere până în ziua verificărilor administrative și cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative.
13.12.- Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime : <ul style="list-style-type: none"> - 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 anticipat pentru ambele etape și din motive justificate nu mai pot participa la etapa a doua (etapa de duminică)
13.13.- Taxele de înscriere pot fi rambursate parțial în condițiile prevăzute în Regulamentul particular.
13.14.- Data de încheiere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 5 zile înainte de data de start.
13.15.- Lista înscrierilor va fi trimisă la FRAS pentru publicare, cu 3 zile înainte de data startului.
13.16.- Clasamentele la zi vor fi trimise de către FRAS la organizator și secretarului șef delegat, cu 3 zile înainte de startul competiției.
13.17.- 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.
13.18.- Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.
14.- VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

14.1.- Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din regulamentul particular.
14.2.- Programul și locul de desfășurare al verificărilor administrative vor fi prevăzute în regulamentul particular, în funcție de grupele de automobile. În cazul evenimentelor desfășurate sâmbătă și duminică validarea înscrierii și plata taxelor de înscriere, la ambele etape, se poate face în ziua de vineri. Pentru sportivii care participă doar la etapa de duminică validarea înscrierii se face în ziua de sâmbătă conform programului din regulamentul particular.
14.3.- 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 sau un document din care sa rezulte dreptul de proprietate asupra acestuia și dreptul de utilizare în competiții sportive;
14.4.- La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele :
- Regulamentul particular;
- O hartă a traseului;
- Ecușoane pentru pilot – 1 buc.
- Ghidul competiției/spectatorului.
- doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.
14.5.- Amânarea verificării administrative, determinată de cazuri de forță majoră recunoscute de CCS, nu se sancționează; în celelalte cazuri se sancționează cu 20 euro.
15.- VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE
15.1.- 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 (și/sau la verificările administrative) în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice (și/sau verificări administrative) în afara limitelor de timp prescise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi raportată Comisarilor Sportivi.
15.2.- Programul și locul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale vor fi prevăzute în regulamentul particular, în funcție de grupele de automobile. În cazul evenimentelor desfășurate sâmbătă și duminică verificările tehnice se vor face în ziua de vineri și sâmbătă (în parcul închis după terminarea primei etape) conform programului din regulamentul particular.
15.3.- Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele, drapelul național ale piloților pe geamurile laterale, numerele de competiții, panourile de competiție (cf. Art. 9.1 și 9.2), publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului (cf. Art 12), toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, după un prim avertisment, va fi sancționat cu amendă în sumă de 300 Euro.
15.4.- Verificarea tehnică inițială nu constituie confirmarea faptului că automobilul este în conformitate cu prescripțiile tehnice și reglementările în vigoare.
15.5.- 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.
15.6.- Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului de competiții și a tuturor

documentelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc.
Dacă acestea un sunt prezentate, Comisarii Sportivi pot aplica o penalizare care poate merge până la refuzul permisiunii startului automobilului respectiv.
15.7.- 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. 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.
15.8.- Orice întârziere înregistrată la Verificarea tehnică inițială se sancționează cu amendă în sumă de 6 euro/minut.
15.9.- 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.
15.10.- După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la recunoaștere, antrenamente cronometrate va fi publicată și afișată de organizator la panoul de afișaj.
15.11.- Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.
15.12.- 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. Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.
15.13.- Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului, conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență, echipamente de securitate, etc.).
15.14.- Se va verifica conformitatea restrictorului, pentru debutanți, la automobilele de competiții înscrise în grupele N.
15.15.- Verificări suplimentare, ale concurenților/sportivilor, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției. 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
15.16.- În condițiile în care anumite repere 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, dacă prin prezentul regulament nu se prevede altfel.
15.17.- 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 neatinsse, dar de fapt falsificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza cu excluderea din competiție a pilotului automobilului respectiv si vor inainta cazul Comisiei de Disciplina a FRAS cu propunerea de suspendare pentru un numar de etape viitoare. Vor fi sanctionate de asemenea si persoanele care au favorizat fraudă sau cele care au avut cunostinta de aceasta fapta si nu au raportat-o directorului sportiv al competitiei.
16.- TRAFIC

<p>16.1.- Piloților 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 și până la panoul de terminare a zonei postului de regrupare ; de asemenea, este interzisă orice manevră de mers în marșarier.</p>
<p>Orice încălcare a acestor reguli va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu EXCLUDEREA DIN COMPETITIE.</p>
<p>16.2.- Înaintea primei manșe de recunoașteri ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiției este următoarea :</p>
<p>- cu 20 minute înainte de start pleacă automobilul cu Cronometrul Șef și Observatorul arbitrilor,</p>
<p>- cu 15 minute înainte de start pleacă automobilul cu Șeful de traseu ;</p>
<p>- cu 10-15 minute înainte de start pleacă automobilele sponsorilor - S1, S2, S3</p>
<p>- cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Șeful securității traseului;</p>
<p>16.3.- Pentru manșele de antrenament cronometrat și competiție ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiției este următoarea:</p>
<p>- cu 15 de minute înainte de start pleacă automobilul cu Șeful de traseu și Observatorul arbitrilor;</p>
<p>- cu 10-15 minute înainte de start pleacă automobilele sponsorilor - S1, S2, S3</p>
<p>- cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Șeful securității traseului;</p>
<p>16.4.- În funcție de numărul de automobile ale sponsorilor puse la dispoziție de organizator (S1,S2,S3), configurația traseului și programul competiției, Colegiul Comisarilor Sportivi poate modifica timpii de parcurgere a traseului de către oficialii competiției.</p>
<p>17.- RECUNOAȘTERI</p>
<p>17.1.- Recunoașterea este considerată ca un factor de securitate.</p>
<p>17.2.- În conformitate cu regulamentul particular, se va efectua o manșă de recunoaștere, facultativa.</p>
<p>17.3.- Recunoașterile în afara competiției se pot efectua numai cu automobile înmatriculate (deci și cu cele de competiții dacă se încadrează). În acest caz este obligatorie respectarea legislației rutiere în vigoare și în special viteza de deplasare, în conformitate Codul Rutier în vigoare și semnalizările rutiere de pe traseul respectiv.</p>
<p>17.4.- Manșa de recunoaștere din cadrul competiției poate fi cronometrata, iar timpul realizat este neoficial și informativ.</p>
<p>17.5.- Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică inițială li se va permite să ia startul în manșele de recunoaștere.</p>
<p>17.6.- Intervalul de start la manșa de recunoaștere va fi de 0,5-1 minut sau la semnalul arbitrilor de start. Acest lucru va fi hotărât de CCS.</p>
<p>17.7.- În funcție de dificultatea traseului, numărul de piloți înscriși și programul competiției, Colegiul Comisarilor Sportivi pot dispune efectuarea a două manșe de recunoaștere.</p>
<p>18.- ANTRENAMENTE</p>
<p>18.1.- Se vor efectua 2 manșe de antrenament dintre care una obligatorie.</p>
<p>18.2.- Dacă un pilot nu a efectuat nici o manșă de antrenament, prima manșă de competiție se consideră manșă de antrenament.</p>
<p>18.3.- Antrenamentele oficiale vor avea loc în conformitate cu programul detaliat întocmit de organizator, publicat în regulamentul particular al competiției.</p>
<p>18.4.- Dacă în intervalul de timp între antrenamentele cronometrate și manșele de competiție se schimbă condițiile atmosferice, piloții pot beneficia de o recunoaștere suplimentară, la cererea lor, transmite către CCS prin delegatul pentru Relația cu concurenții. Aprobarea efectuării manșei suplimentare se face prin decizia CCS. In cazul aprobarii acesteia se vor acordă pilotilor 15 minute de pregătire.</p>
<p>18.5.- Pentru a putea participa la competiție, fiecare pilot trebuie să efectueze cel puțin o parcurgere completă a traseului. În cazul în care un pilot a efectuat numai o singură urcare de antrenament și din cauze obiective, independente de el sau automobil n-a putut ajunge la</p>

sosire, Colegiul Comisarilor Sportivi poate aproba un nou antrenament, acesta constând din prima din cele două manșe de competiție.
18.6.- Din rațiuni de securitate a piloților, Colegiul Comisarilor Sportivi poate decide scurtarea traseului, modificarea posturilor comisarilor de traseu, liniei de start sau de sosire, etc.
18.7.- În cazul deschiderii traseului între manșele de antrenament și cele de concurs organizatorul este obligat să prevadă în programul de desfășurare al competiției o urcare de recunoaștere benevolă cu start la 30 sec. Această manșă de recunoaștere nu este cronometrată.
19.- COMPETIȚIE
19.1.- Pentru competiție se vor efectua două manșe.
19.2.- Pentru clasament se va lua în calcul timpul cel mai bun realizat în cele două manșe.
Manșele de competiție vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat în regulamentul particular.
19.3.- În caz de forță majoră, Directorul Sportiv poate decide oprirea competiției, în orice moment al desfășurării acesteia.
19.4.- 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.
19.5.- Timpii realizați la antrenamente nu pot fi folosiți pentru întocmirea clasamentului etapei.
19.6.- În situația în care nu se poate efectua nicio manșă de competiție în aceeași zi, întreaga etapă se anulează.
19.7.- În cazul anulării competiției din motive de forță majoră taxele de înscriere nu se restituie.
19.8.- Imediat după ultima urcare se va face o premiere a primilor 3 clasări în clasamentul Open într-o zonă de interes a traseului
20.- AJUTOR DIN AFARĂ
20.1.- Orice ajutor din afară conduce la excluderea din competiție a pilotului respectiv.
20.2.- Automobilele care se defectează pe traseu pot fi doar îndepărtate prin remorcare, numai din dispoziția Directorului Sportiv.
20.3.- Automobilele care din diverse motive nu au 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.
20.4.- Piloții care nu-și îndepărtează automobilele aflate în pană sau avariate de pe traseul de competiții vor fi sancționați cu amendă în valoare de 400 de euro.
20.5.- Pilotii care nu pot parcurge traseul integral din cauza blocării traseului, cu aprobarea directorului de concurs și a CCS, pot reveni la start conduși de mașina de securitate.
21.- ORDINEA DE START
21.1.- La recunoașteri și antrenamente piloții vor lua startul, numai în ordinea stabilită de Colegiul Comisarilor Sportivi, astfel:
a.- piloții din grupa I, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență.
b.- piloții „DEBUTANȚI”, în ordinea numărului de licență.
c.- piloții din grupa N, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
d.- piloții din grupa A, de la clasa mare către cea mică. în ordinea numărului de licență,
e.- piloții din grupa D (E) de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență.
f.- piloții din grupa H, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență.
21.2.- Ordinea de start în competiție se dă în funcție de timpul obținut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obținut în antrenamentele cronometrate. Piloții din grupa I vor lua startul primii în concurs urmând apoi piloții celorlalte grupe, în funcție de timpul obținut.

Colegiul Comisarilor Sportivi poate modifica ordinea de start in funcție de circumstanțe.
22.- ZONĂ DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR
22.1.- Este obligatorie crearea zonei de încălzire a anvelopelor între Parcul Service și linia de start, de minimum 100 m lungime și 6 m lățime.
22.2.- Această zonă va fi liberă, bine securizată prin grija organizatorului, nefiind permisă parcarea automobilelor sau staționarea spectatorilor.
22.3.- Este interzisă folosirea oricărui dispozitiv de încălzire a anvelopelor.
23.- START ÎN ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE
23.1.- Pilotul care nu ia startul la poziția lui din ordinea de start, fără acceptul Directorului de concurs, va fi sancționat cu o penalizare 5 secunde adăugată la timpul său obținut în acea manșă.
23.2.- Nici un automobil nu poate lua startul în antrenamente in afara grupei sale, decât dacă are autorizare expresă în acest sens de la Directorul Sportiv, aprobată, în prealabil, de Colegiul Comisarilor Sportivi.
23.3.- Amânarea startului nu se poate face decât din motive tehnice, verificate de catre comisarii tehnici și cu aprobarea Directorului Sportiv.
23.4.- 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.
23.5.- Pentru start fals se va aplica o penalitate în timp de 10 de secunde pentru fiecare secundă anticipata.
23.5.- Startul se dă cu automobilul oprit și cu motorul pornit.
23.6.- 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.
23.7.- 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.
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.
24.- CRONOMETRAJ
24.1.- Startul se dă cu cronoprinter cu afișaj și celula fotoelectrică. Dispozitivul de start (<i>fotocelula/bariera optică</i>) se poziționează la 40 cm după linia de start (<i>in sensul probei</i>).
24.2.- 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;
24.3.- Timpul luat în calcul este timpul realizat de concurent între cele două puncte de control (start-sosire).
24.4.- Pentru start, timpul este secunda zero a minutului de start.
25.- COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START
25.1.- Coborârea de la parcul de sosire la start, după fiecare manșă de recunoaștere, antrenament și competiție, se face numai în coloană.
25.2.- Oprirea unui automobil în timpul coborârii va fi sancționată cu amendă de 50 euro.
25.3.- Depășirea coloanei la coborâre de către un concurent/sportiv va fi sancționată cu amendă în valoare de 50 euro.
25.4.- Transportul la coborâre a unei persoane în automobilele de competiții va fi sancționată cu amendă în valoare de 200 euro.

<p>25.5.- Piloții ai căror automobile, din diverse motive, s-au oprit pe traseu, atât la recunoaștere, antrenament sau competiție, vor cobori numai o dată cu toată coloană, după ultimul automobil de competiții sau după terminarea manșei respective, dar numai cu aprobarea Directorului Sportiv.</p>
<p>25.6.- Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă minimă de 50 euro care poate ajunge până la excludere, în funcție de momentul coborârii, acelor sportivi care încalcă prevederile art. 25.5.</p>
<p>25.7.- Pilotul care nu mai efectuează a doua manșă de competiție, obligatoriu va anunța comisarii de parc/Directorul Sportiv și va conduce automobilul direct în parcul închis sau într-o zonă în care se aplică regula parcului închis cu posibila oprire în parcul service pentru schimbarea anvelopelor. Pilotul al cărui automobil de competiții se va opri sau se va găsi în Parcul SERVICE pentru orice alte operațiuni în afara celor autorizate, cum ar fi schimbul de pneuri, va fie exclus din competiția respectivă.</p>
<p>25.8.- Piloții care părăsesc Parcul de Service sau Parcul Închis, fără aprobarea prealabilă a Directorului Sportiv, vor fi excluși din competiția respectivă.</p>
<p>25.9.- 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.</p>
<p>26.- VERIFICARE TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ</p>
<p>26.1.- Verificările tehnice finale vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator, publicat în regulamentul particular al competiției.</p>
<p>26.2.- Orice automobil poate fi subiectul unei verificări suplimentare efectuate de comisarii tehnici, fie în timpul competiției fie, în special, după terminarea acestuia.</p>
<p>26.3.- 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.</p>
<p>26.4.- Imediat după sosirea fiecărui pilot, acesta trebuie să-și conducă automobilul până la parcul închis. Trebuie făcută o scurtă verificare pentru a stabili:</p>
<p>26.4.1.- Dacă corespunde cu automobilul verificat inițial;</p>
<p>26.4.2.- Dacă este necesar să se impună vreo penalizare.</p>
<p>26.5.- Absența oricăruia din semnele de identificare va fi raportată comisarilor sportivi.</p>
<p>26.6.- O verificare completă, ce implică demontarea automobilelor poate fi efectuată la absoluta discreție a comisarilor sportivi, din oficiu sau ca urmare a unui protest.</p>
<p>26.7.- Efectuarea obligatorie a verificării tehnice finale pentru 3 automobile indiferent de grupă (ecartament, garda la sol, greutate, frâne, etc.).</p>
<p>27.- PARC DE SERVICE</p>
<p>27.1.- 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</p>
<p>27.2.- Prin firmă specializată se înțelege orice entitate autorizată de către FRAS (societate comercială, club sportiv, persoană fizică, etc) care prestează servicii de asistența tehnică pentru unu sau mai multe automobile de competiții.</p>
<p>27.3.- 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 (minimum 2) și 30 de euro pentru fiecare mecanic (minimum 4). Taxele sunt anuale și vor fi achitate în lei la cursul BNR din ziua facturării.</p>
<p>27.3.-Amplasarea echipelor, piloților, concurenților în parcul de service se face în ordinea numerelor de licență și a clasamentului pe</p>

echipe.
27.4.- Fiecărui pilot i se va aloca o suprafață de minimum 30 mp.
27.5.- 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.
27.6.- Mecanicul/mecanicii fiecărui pilot va/vor fi admis/și în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de MECANIC, emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.
27.7.- Pentru absența licențelor, atât autovehiculele de asistență, cât și mecanicii respectivi NU AU ACCES IN PARCUL SERVICE sau vor fi evacuate/ți din parcul de service, iar pilotul va fi amendat cu 150 euro și li se va suspenda licența de pilot până la reglementarea situației respective.
27.8.- Colegiul Comisarilor Sportivi, la propunerea Directorului Sportiv, a organizatorului, comisarilor tehnici sau de parc, vor sancționa piloții sau mecanicii care nu respectă viteza de deplasare de 20 km/oră în parcul de service, cu amenzi în sumă de 400 euro. Orice altă acțiune 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.
27.9.- În parcul de service este interzisă deplasarea persoanelor cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă, etc.).
27.10.- În parcul de service este permis transportul 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.
27.11.- Pentru încălcarea prevederilor de mai sus (art 27.10) Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă în valoare de 200 euro.
27.12.- Automobilele de competiții vor staționa în „Parcul Închis” și cel de Service, pe o prelată rezistentă la uleiuri și combustibili, în scopul protejării solului.
27.13.- La părăsirea spațiului folosit, acesta va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat.
27.14.- Nerespectarea prevederilor de mai sus se penalizează cu amendă de 300 euro care se achită la organizator (la cursul BNR din ziua plății).
28.- CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE
28.1.- La sfârșitul fiecărei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012, se vor întocmi următoarele clasamente:
a.- clasament OPEN (include și Grupa I)
b.- clasament pe grupe, (exclus Grupa I unde se vor face clasamente pe categorii : I1 și I2)
c.- clasament pe clase de cilindree,
d.- clasament pe echipe,
e.- clasament pe mărci/constructori,
f.- clasament pentru „JUNIORI” (indiferent de grupă sau clasă),
g. – clasament 2RM
h. – clasament diesel
i. – clasament “DEBUTANȚI” -automobile echipate cu motoare care în fabricația de serie nu depășesc 180 CP (exclus grupa N5, automobile de formula, automobile restricționate de către Comisarii tehnici FRAS, etc.)
g.- alte clasamente prevăzute de Regulamentul particular.
28.2.- Punctele pentru campionat vor fi alocate astfel:
Locul 1 – 20 pct

Locul 2 – 15 pct
Locul 3 – 12 pct
Locul 4 – 10 pct
Locul 5 – 8 pct
Locul 6 – 6 pct
Locul 7 – 4 pct
Locul 8 – 3 pct
Locul 9 – 2 pct
Locul 10– 1 pct
În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe/clase, pentru campionat, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectiva, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul într-un antrenament cronometrat sau în concurs, astfel:
a. pentru 1 automobil din grupă/clasa 6 puncte dacă automobilul încheie competiția;
b. pentru 2 automobile 8, 6 puncte pentru locurile 1, respectiv 2;
c. pentru 3 automobile 10, 8, 6 pentru locurile 1/2/3;
d. pentru 4 automobile 12, 10, 8, 6 pentru locurile 1/2/3/4;
e. pentru 5 sau mai multe automobile 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 pentru locul 1/2/3/4/5/6/7/8/9/10.
În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor, debutanților și la clasamentul diesel.
Pilotilor clasati la o etapa a CNVCD in baza unei licențe "one event", nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele finale de an ale Campionatului, drept care nu se vor regasi in acestea. În aceste cazuri, pilotilor detinatori de licenta anuala, clasați la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licenta „one event”, li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.
În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 2 piloți.
O echipă va fi clasată si cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizati pe licență, DAR TREBUIE SĂ SE ÎNSCRIE CU CEL PUȚIN 2 SPORTIVI PE DOUA AUTOMOBILE DIFERITE CARE SĂ IA STARTUL INTR-UN ANTRENAMENT CRONOMETRAT, SAU IN CONCURS
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+D+E); piloții juniori și debutanți vor puncta cu locul obținut în clasamentul juniorilor sau al debutanților (după același sistem de punctaj 20, 15, 12, 10, 8,...) și cu locul obținut în clasamentul OPEN.
Echipelor nu li se aplică sistemul 20, 15, 12, 10, 8, etc., acestea fiind clasate exclusiv după punctajul realizat/calculat la fiecare etapă, indiferent de numărul echipelor aliniate la start.
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.
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".

28.3.- Pentru piloții al căror număr total de puncte este identic la sfârșitul Campionatului Național de VITEZĂ ÎN COASTĂ Dunlop 2012 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 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.](#)

29.- PROTESTE, APELURI

29.- PROTEST/CONTESTAȚIE/ APEL

29.1 Protest

29.1.1. 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.

29.1.2. 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.

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

TAXA DE PROTEST

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 toata masina - 2500 Euro

29.1.4 DEPOZIT

În cazul în care un protest necesită demontare și re-asamblare a unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalații electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate în regulamentul particular al competiției.

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperlilor demontate.

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 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.

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.

În măsura în care protestul este intemeiat, 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 sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu reacredința;

- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
 - orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform;
 - ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor in lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
 - discutiile in contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
 - orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.
- Proteste împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afişarea rezultatelor la panoul oficial de afişaj.

29.1.5 CHELTUIELI

Cheltuielile necesare pentru operaţiune, precum şi cele de transport al maşinii 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. În cazul în care protestul este neîntemeiat şi, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferenţa va fi suportat de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferenţa se restituie.

29.2. Contestaţie / Apel

Regulamentul particular trebuie să conţină informaţii cu privire la taxele naţionale de recurs.

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

Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestatie la FRAS. Intentia de depunere a contestatiei trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, in maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel. Contestatia trebuie depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc. Însoţit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform reglementarilor în vigoare.

30.- PREMII ÎN BANI

30.1.- Acestea vor fi specificate în Regulamentul particular al concursului şi sunt rezervate piloţilor.

Premiile vor fi înmânate indiferent de numărul de participanţi la start. Premiile sunt cumulabile. Premiile vor fi plătite în numerar la sfârşitul concursului.

30.2.- Pentru Campionatul Naţional de Viteză în Coastă-Dunlop 2012 aceste prevederi sunt facultative, în funcţie de resursele şi disponibilitatea organizatorului.

31.- APLICAREA ŞI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

31.1.- FRAS este singura organizaţie competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea şi interpretarea prevederilor generale şi a regulamentului Campionatului Naţional de VITEZA IN COASTA Dunlop 2012 .

32.- CLASAMENTE ANUALE

La întocmirea clasamentelor de sfârşit de an se vor lua în calcul:

32.1.- La sfârşitul Campionatului Naţional de Viteză în Coastă-Dunlop 2012, se vor întocmi următoarele clasamente :

a.- clasament OPEN (toate automobilele participante),

b.- clasament pe grupe, ([exclus Grupa I unde se vor face clasamente pe categorii I1 si I2](#))

- c.- clasament pe clase,
- d.- clasament pe echipe,
- e.- clasament pe mărci/constructori,
- f.- clasament pentru „JUNIORI” (indiferent de grupă sau clasă).
- g. - clasament 2 RM
- h. - clasament diesel
- i. - Clasament pentru “DEBUTANȚI”

33.- FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI

33.1.- Festivitatea de premiere a unei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012:

Festivitatea de premiere se va organiza la sfârșitul fiecărei etape (vineri și duminică sau sâmbătă și duminică)

Locul, data și ora festivității de premiere vor fi publicate în regulamentul particular al competiției și se va realiza imediat după sosirea automobilelor în Parcul Închis

Participarea la festivitatea de premiere este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant la competiție.

Pe podiumul de premiere se prezintă numai piloții.

a.- Este obligatoriu ca toți participanții, piloții și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți, oficialii, sponsorii, arbitrii care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

b.- FESTIVITATEA DE PREMIERE va fi urmată de CONFERINȚA DE PRESĂ a primilor 3 clasări în Clasamentul OPEN al competiției.

c.- PILOȚILOR clasări pe locurile I, II și III în clasamentele finale ale etapei Campionatului Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2012 li se vor acorda, cupe (minim 35 cm), medalii, diplome, plachete, premii, etc.

d.- ECHIPELOR clasate pe locurile I, II și III în clasamentele finale ale etapei Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012 li se vor acorda, cupe (minim 35 cm), medalii, diplome, plachete, premii, etc.

e.- Se recomandă ORGANIZATORULUI etapei respective să acorde cupe (maxim 25 cm), medalii, plachete, diplome și piloților de pe locurile I, II și III din clasamentele grupelor/claselor constituite, la care au luat startul 3 (trei) – 4 (patru) piloți.

f.- În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot clasat pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI va suporta o amendă în sumă de 300 de euro, din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

33.2.- GALA CAMPIONILOR 2012.

Participarea la GALA CAMPIONILOR 2012 este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012.

Festivitatea de premiere anuală a piloților din Campionatul Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012:

a.- Toți piloții învingători în Campionatul Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2012 trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR 2012 (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

b.- PILOTUL care a acumulat cel mare mare punctaj în clasamentul OPEN al Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2012, va fi declarat CAMPION ABSOLUT LA VITEZA IN COASTA. Se va acorda CUPA, MEDALIE, eventual premii.

c.- PILOTUL care a acumulat cel mare mare punctaj în Campionatul Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2012 la grupa/clasar, va fi declarat CAMPION al GRUPEI/CLASEI, cu condiția ca grupa/clasa respectivă să fi fost constituită la minimum 9 etape iar clasamentul de sfarsit de an sa contina minimum 10 pozitii. In cazul in care un sunt indeplinite ambele conditii pilotul va fi declarat CĂȘTIGĂTOR al GRUPEI/CLASEI. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

d.- ECHIPA care a realizat cel mare mare punctaj **din toate etapele** desfășurate în clasamentul final al Campionatului Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2012, va fi declarată CAMPIONĂ NATIONALA LA VITEZA IN COASTA. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

e.- Pilotilor clasati la o etapa a CNVCD in baza unei licențe one event, nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele finale de an ale Campionatului si nu se vor regasi in acestea. În aceste cazuri, pilotilor detinatori de licenta anuala, clasați la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licenta „one event” li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.

f.- În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot de pe locurile I, II si III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR 2012 va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

Prezentul regulament al CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ-Dunlop 2012 a fost aprobat în ședința de Consiliu Federal din 27.03.2012 și este valabil începând cu aceeași data.