

Regulamentul Campionatului Național de Raliuri – DUNLOP 2014

1. GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014. Campionatul cuprinde raliurile înscrise în Calendarul competițional.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

1.1.1 FRAS prin Comisia Nationala de Raliuri, cu avizul Consiliului Federal, 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 raliului.

1.1.2 Directorul sportiv este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării raliului și sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.

1.2 LIMBĂ OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014 și raliurile candidate, limba oficială este limba română.

1.2.2 In cazul in care se face apel la reglementari FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

1.3.1 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.

1.3.2 In mod similar, in cazul in care se naste vreo disputa din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament si a textului in limba romana rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, FRAS va solutiona disputa, acordand intaietate prezentului regulament.

1.3.3 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.

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementari sunt valabile din data aprobarii de catre Consiliu Federal. Orice modificari ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS si vor fi publicate cu litera distincta.

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al raliului, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

2.2 COMUNICAT

Document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul organizatoric fie de catre Comisarii sportivi.

2.3 ZONA DE CONTROL

Suprafata cuprinsa intre primul panou galben de avertizare si ultimul panou bej cu trei dungii transversale este considerata zona de control.

2.4 ECHIPAJ

2.4.1. Un echipaj este format din doua persoane la bordul fiecarui automobil de raliu, nominalizate ca pilot si copilot.

2.4.2. In cazuri cu totul exceptionale, copilotul poate conduce in timpul raliului, cel mult pana la sosirea in primul parc de service, dupa care nu poate continua la volan, decat cu aprobarea Directorului Sportiv. Acesta nu va putea aproba continuarea raliului pentru un copilot debutant, decat daca dupa parcul de service si pana la finalul raliului nu mai este de parcurs nici o proba speciala.

2.4.3. Pilotul isi asuma responsabilitatea inscrierilor in carnetul de bord, atunci cand copilotul nu este la bordul masinii in timpul raliului.

2.4.4. Este interzis echipajului sa accepte a treia persoana la bordul automobilului de competitii. Orice astfel de caz va fi raportat Comisarilor Sportivi care vor penaliza echipajul cu excluderea din competitie. Ca exceptie de la aceasta regula este transportarea unei persoane ranite.

2.4.5. Membrii echipajului care participa in Campionatul National de Raliuri - Dunlop 2014 trebuie sa fie posesori ai Licentelor de sportiv eliberate de catre Federatia Romana de Automobilism Sportiv, valabile pe anul in curs pentru raliu.

Sunt admisi pilotii si copilotii - rezidenti romani sau nerezidenti, cetateni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care poseda licenta FRAS valabila pentru competitia respectiva. Posesorilor unei licente nationale sau internationale valabile emise de Autoritatea Sportiva (in sens FIA) a unui Stat membru al Uniunii Europene li se va elibera licenta FRAS dupa o procedura speciala de echivalare, sau in baza acordurilor bilaterale in vigoare intre FRAS si autoritatile respective.

2.4.6. Toți piloții și copiloții, admisi 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 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS. Înscrierea în Campionatul National de Raliuri - Dunlop 2014 se face prin obținerea/eliberarea/echivalarea licențelor de către FRAS până la 15 martie a fiecărui an competițional. După această dată pot fi obținute/eliberate/echivalate licențe, dar piloții respectivi nu vor puncta în clasamentul general (FIA) de sfârșit de an, al Campionatului. Pilotii carora li s-au eliberat licențe după această data vor fi clasati, premiați la etapa respectivă, la clasa/ clasamentul general al etapei, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentul general al Campionatului decât la clasa. În aceste cazuri, pilotii clasati la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează la clasamentul general al Campionatului, vor urca în acest clasament de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.

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

2.4.8. Responsabilitatea pentru acceptul Autoritatii Sportive a țării de rezidență legată de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) și/sau pilotului/copilotului care îl reprezintă.

Piloții și copiloții admisi în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Agentia Nationala Anti - Doping si Ministerului Tineretului si Sportului.

2.4.9. Pilotilor clasati la o etapa a CNRD 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, clasati la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licenta „one event”, li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.

2.5 ZIUA

Fiecare parte a raliului, separată peste noapte printr-un parc închis. În cazul în care, seara, este organizată doar o probă super-specială, înainte de Ziua 1, aceasta se considera a fi inclusă în secțiunea 1 și deci parte din Ziua 1.

2.6 DECIZIA

Un document emis de catre directorul sportiv sau comisarii sportivi pentru a anunta concluziile in urma cercetarilor, audierilor sau investigatiilor.

2.7 FINALUL EVENIMENTULUI

Evenimentul se termina cu afisarea Clasamentului oficial final sau cu terminarea perioadei de apel, daca este aplicabila. Elementele competitionale ale raliului se termina la ultimul control orar.

2.8 ZONA MEDIA

Zona stabilita in fata controalelor orare de la intrarea in parcurile service, zona de service indepartat si parcurile de regrupare.

2.9 NEUTRALIZAREA

Perioadă pe timpul căreia echipajele sunt oprite de către Colegiul Comisarilor Sportivi la propunerea Directorului Sportiv. Pe timpul neutralizării se aplică normele parcului închis.

2.10 PARC ÎNCHIS

Locatie bine delimitata în care reparațiile sau asistența din exterior sunt interzise și unde numai oficialii autorizați sunt admiși. Asistența din exterior este permisa numai dacă este în mod expres prevăzuta de aceste regulamente sau de regulamentul particular al raliului.

2.11 SERVICE INTERZIS

Utilizarea sau primirea de către echipaj a oricărui material (solid sau lichid, altul decât alimentele sau apa potabilă destinată membrilor echipajului oferite de către organizator), a pieselor de schimb, a uneltelor sau echipamentelor, altele decât cele transportate în automobilul de competiție, în afara parcurilor de service sau a celor pentru care acest lucru este prevăzut în mod expres, este considerat Service Interzis. Prezența personalului echipei, definită la articolul 35.2 reprezintă de asemenea Service Interzis.

Echipajele care beneficiază de Service Interzis, încălcând prevederile acestui articol sau pe cele de la art. 35.2 sunt penalizate de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.

FRAS va putea aplica pentru efectuarea de Service Interzis și sancțiuni disciplinare.

2.12 RECUNOAȘTEREA

Este considerată recunoaștere prezența pe traseul raliului în orice mod a oricărui din membrii unui echipaj care intenționează să se înscrie la raliu, după anunțarea traseului.

2.13 PLANUL ORAR AL RECUNOAȘTERII

Planul orar specificat în regulamentul particular în care echipajele se familiarizează cu traseul raliului.

2.14 REGRUPAREA

O oprire stabilită de Organizatori în regim de parc închis, care are o verificare a timpului de intrare și de ieșire, pentru a da posibilitate respectării programului, pe de o parte, și pentru a regrupa automobilele de competiție existente încă în raliu, pe de altă parte. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul.

2.15 SECȚIUNEA

Fiecare parte a raliului separată de către o regrupare.

2.16 SERVICE

Orice lucrare tehnică (manopera) efectuată la automobilul de competiție pe timpul raliului.

2.17 ÎNCEPEREA EVENIMENTULUI

Evenimentul începe din ziua verificărilor administrative sau a recunoașterilor (în funcție de care e prima).

Elementele competitionale ale raliului încep cu intrarea automobilului de competiție în parcul închis de start.

2.18 PROBA SUPER SPECIALĂ

O probă specială a unui raliu, organizata pe un traseu concentrat, in asa fel incat sa poata fi vizionata de un grup mare de spectatori cu posibilitatea de a lua startul mai mult de o mașină în același timp. Lungimea unei probe Super speciale va fi între 1,2 km și 5 km.

2.19 CARNETUL DE CONTROL

Carnet folosit pentru semnături și pentru înregistrarea timpilor obținuți la diferite posturi de control de pe traseul raliului.

2.20 ZONA TEHNICA

O zona separata de doua posturi de control in care se pot efectua controale de catre Comisarii tehnici.

3. OFICIALII UNUI RALIU

3.1. COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui raliu sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Pe parcursul întregului raliu, Comisarii Sportivi comunica cu Directorul sportiv. Cel puțin unul din Comisari va fi în imediata apropiere a centrului de decizie – la Secretariatul raliului.

Comandamentul și secretariatul vor fi amplasate cât mai aproape de parcul de service al raliului.

3.2. DELEGAȚI FRAS

Minim următorii delegați vor participa la o etapă de raliu:

3.2.1. DELEGATUL TEHNIC

Seful Comisarilor tehnici va fi numit de Biroul Federal și va ține legătura cu Directorul Sportiv.

3.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta și aprecia raliul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către Consiliul Federal modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Consiliul Federal desemnează la începutul sezonului competițional, la propunerea Comisiei Naționale de Raliuri, Grupul Observatorilor Federali (la etapele Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2014). Comisia va propune la fiecare etapă, prin rotație, minim 2, maxim 3 persoane din acest grup, din rândul cărora Biroul Federal va desemna Observatorul FRAS la raliul respectiv.

3.2.3. OFICIALUL RESPONSABIL DE RELAȚIA CU CONCURENȚII

Principala îndatorire a acestuia este de a furniza informații sau clarificări concurenților pe timpul raliului. Acest oficial trebuie să fie ușor de identificat și de contactat de către concurenți și în același timp și de oficialii cursei care doresc să transmită concurenților informații importante. **El va fi prezent în diverse locații ale raliului în concordanță cu programul stabilit și afișat pe panoul de la secretariat.**

Oficialul responsabil de relația cu concurenții va fi desemnat de către organizatorul competiției.

3.2.4. OBSERVATORUL ARBITRILOR

La propunerea Comisiei Centrale de Arbitri, Biroul Federal va desemna un arbitru pentru funcția de OBSERVATOR al ARBITRILOR la fiecare etapă a Campionatului de Raliuri. Acesta urmărește activitatea arbitrilor de la un raliu și întocmește raportul de specialitate.

3.2.5. DELEGATUL ÎNSĂRCINAT CU SECURITATEA

La propunerea Comisiei de Raliuri, Biroul federal va numi 2-4 arbitri pentru securitatea în competiții în cadrul Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2014, dintre care se va delega ȘEFUL SECURITĂȚII pentru fiecare raliu.

3.2.6. ȘEF TRASEU

Organizatorul competiției va delega un arbitru cu experiență pentru funcția de ȘEF TRASEU.

4. AUTOMOBILE ADMISE**4.1 SUMAR**

- Grupa A
- Grupa A Kit Cars daca sunt echipate cu motor cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 1600 cmc și dacă omologarea FIA este valabilă pentru raliuri.
- Grupa RGT automobile conforme cu Anexa J – FIA, Art. 256 din 2014
- Grupa R (Anexa J - FIA, Articolul 260 and 260D)
- Grupa N (Anexa J - FIA, Articolul 254); aceste automobile pot folosi componente omologate regional FIA (RVO)
- Super 2000 (Anexa J - FIA, Articolul 254A).
- Super 2000 automobile Rally (conform cu Articolul 255A) cu motor 1.6 turbo echipate cu un restrictor conform cu Art 255A- 5.1.1-b cu precizarea urmatoarelor puncte
 - a) diametru interior al restrictorului sa fie de maxim 30mm.
 - b) diametrul exterior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 36 mm, valoare care trebuie să fie menținută pe o lungime de 5 mm de o parte și de alta a gâtuirii.
- Clase naționale (**clasele 11-15**; vezi Nota 1-6).

4.2. CLASE

Clasa	Grupa
2	S2000-Rally: motor 1.6 Turbo cu restrictor de 30 mm S2000-Rally: 2.0 Atmosferic Grupa R4 Grupa R5
3	Grupa N; automobile cu cilindrul peste 2000 cmc (fostul N4)
4	RGT
5/6	Grupa A - automobile cu cilindrul de la 1600 cmc și până la 2000 cmc Super 1600 R2C (peste 1600 cmc până la 2000 cmc) R3C (peste 1600 cmc până la 2000 cmc) R3T (până la 1600 cmc /cilindrul nominală) R3D (până la 2000 cmc /cilindrul nominală) Grupa A - automobile cu cilindrul de la 1400 cmc până la 1600 cmc R2B (de la 1400 cmc până la 1600 cmc) kit-car peste 1400cc până la 1600 cmc
7	Grupa A- automobile cu cilindrul până la 1400 cmc kit-car până la 1400 cmc
8	Grupa N - automobile cu cilindrul de la 1600 cmc și până la 2000 cmc
9	Grupa N - automobile cu cilindrul de la 1400 cmc până la 1600 cmc R1B (de la 1400 cmc și până la 1600 cmc)
10	Grupa N - automobile cu cilindrul până la 1400 cmc R1A (până la 1400 cmc)
11	Grupa H - automobile cu cilindrul peste 2000 cmc
12	Grupa H - automobile cu cilindrul între 1600-2000 cmc
13	Grupa H - automobile cu cilindrul între 1400-1600 cmc
14	Grupa H - automobile cu cilindrul până la 1400 cmc
15	Grupa I – automobile istorice

Nota:

1. Automobilele care au iesit din omologare (omologare expirată) dar rămân conforme cu un anumit stadiu certificat de fișa de omologare și care corespund din punctul de vedere al normelor de securitate actuale, pot fi asimilate și pot participa în cadrul Campionatului National de Raliuri - Dunlop 2014 la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice a FRAS. Comisia Tehnică va aviza/respinge cererea, după consultarea Comisiei Naționale de Raliuri. Comisia Tehnică a FRAS

poate acorda aceasta prelungire de omologare pe plan national pentru automobilele care au fost omologate FIA la gr. N si A, exclus derivatele acestora gen A8, WRC, Kit Car, etc. pentru care avizul Comisiei Nationale de Raliuri este obligatoriu. Odata stabilita asimilarea si/sau prelungirea omologarii pe plan national, aceasta nu mai poate fi retrasa pe parcursul sezonului competitional pentru care a fost acordata.

2. **Grupa H** – automobile cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Automobilele incadrate la aceasta grupa, cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cmc, vor fi echipate cu restrictor de **34** mm.

3 Automobilele cu două roți motrice echipate cu un motor turbodiesel cu o capacitate cilindrică mai mică de 2000 cm³ sunt acceptate în Grupele A și N după capacitatea nominală (geometrică).

4. Automobilele omologate ca și Kit Car care au capacitatea cilindrica cuprinsă între 1400 și 1600 cmc, pot fi acceptate dacă respectă Articolul 255-6.2 "Greutăți" din Anexa J - FIA.

5. Pentru automobilele din Grupa R trebuie respectate modificarile impuse obligatoriu in fisa de omologare fata de Grupa N (nu se accepta doar o parte din modificarile impuse iar restul sa ramana conform Grupei N).

Un automobil de grupa N care utilizeaza cel puțin una din extensiile VR4, va fi incadrat la grupa R, ca urmare supunandu-se obligativitatii de la primul alineat al acestui articol.

6. Grupa I - automobile istorice de competiție care îndeplinesc următoarele cerințe:

a. automobilele care sunt conforme cu anexa K - FIA, până la perioada I (31/12/1981) cu excepția monoposturilor sau prototipurilor. Precizări în regulamentul tehnic al grupei I.

b. să fie conforme cu fișa de omologare FIA (din perioada de valabilitate a omologarii)

c. să fie în acord cu Anexa J-FIA (din perioada de valabilitate a omologarii)

4.3. ALTE PRECIZARI

Clasamentul 2RM este rezervat automobilelor **din toate clasele menționate mai sus, mai puțin clasa 15 (grupa I).**

5. CAMPIONATUL DE RALIURI

5.1. CALIFICAREA UNUI RALIU PENTRU CAMPIONAT

5.1.1 Pentru 2014 etapele din Campionatul National vor fi punctate in functie de rapoartele observatorului FRAS delegat la competitie, ale celor trei membri ai CCS-ului, directorului sportiv, observatorului cu arbitrii si ale primilor 5 sportivi din clasamentul general FIA pe anul 2013, astfel:

1. observatorul va intocmi un raport iar punctajul ce reiese din acest raport va fi adunat cu media punctajului acordat de catre oficialii cursei, cu cel al observatorului cu arbitrii si cu media punctajului acordat de catre primii 5 sportivi; suma rezultata va fi cea care conteaza pentru clasamentul raliurilor pe 2014.
2. oficialii competitiei (CCS si Director sportiv) vor intocmi fiecare in parte cate un raport specific (vor rezulta 4 punctaje). Din rapoartele directorului si ale celor trei comisari se va elimina punctajul maxim si cel minim. Din celelalte 2 punctaje ramase se va face o medie aritmetica.
3. punctajul sportivilor se realizeaza dupa aceeasi procedura ca cea a oficialilor (CCS si Director sportiv) - primii 5 sportivi clasati la finalul campionatului anului trecut in cadrul clasamentului general FIA vor intocmi rapoarte specifice. Extremele, respectiv punctajul maxim si cel minim nu vor fi luate in calcul. Din celelalte 3 punctaje ramase se va face media aritmetica.

In vederea obtinerii celor cinci rapoarte de la sportivi la toate competitie, prin decizie a Comisarilor Sportivi pot fi desemnati prin vot orice alti participanti, in cazuri de genul absentei echipajelor din randul primilor cinci clasate, ori a incompatibilitatii, a conflictului de interese, etc.

Observatorul Federal, Comisarii Sportivi, Directorul Sportiv, Observatorul Arbitrilor și Sportivii vor întocmi rapoarte specifice care vor fi trimise la secretariatul FRAS, in maxim 7 zile de la terminarea competitiei. Validarea rezultatelor unei etape din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014 se va face în ziua de marți, după terminarea raliului, de către Comisia de Competiții a FRAS, in cazul in care nu sunt inregistrate proteste a caror solutionare este in curs.

5.1.2 In urma punctajelor obtinute de catre fiecare raliu se va intocmi un clasament al campionatului.

Primele doua raliuri din clasamentul astfel obtinut vor primi in anul urmator coeficient 1,2, iar ultimile doua vor avea coeficient 0,8, restul raliurilor vor primi coeficient 1. Raliurile ce primesc coeficient 0,8 pot fi inlocuite in functie de admiterea cererilor de intrare in calendarul pt anul viitor a unor raliuri noi. Raliurile noi intrate in calendar vor primi coeficient 0,8.

Raliurile internationale (ex: ERC; exclus cele din cupele europene sau etapele comune cu alta tara) pot avea coeficient 1,5 sau 2.

Atat pentru anul 2014 cat si pt urmatorii ani, toate normele financiare (permis de organizare, amenzi, taxa de inscriere, taxa media, taxa contestatie, etc.) vor fi inmultite cu coeficientul raliului.

In cazul in care un raliu nu a obtinut minim **2470** de puncte (jumătate din punctajul maxim al sumei formularelor de raport), acesta va fi obligatoriu eliminat din calendarul competitionaI pe anul urmator, indiferent de numarul etapelor ramase in calendar.

Intr-un an pot fi maxim doua admiteri noi in calendarul competitionaI.

Niciun raliu nu poate primi coeficient mai mare pentru anul urmator, trecand peste o treapta de coeficienti (ex: daca anul in curs un raliu are coeficient 0,8 acesta nu poate primi pentru anul viitor coeficient 1,2 chiar daca se claseaza la finalul anului pe primul loc in clasamentul raliurilor.)

Dacă la finalul campionatului, în fruntea clasamentului se vor situa unul, sau chiar ambele raliuri având inițial coeficient 0,8, în anul următor coeficientul în cauză va deveni 1. În acest caz, pentru sezonul următor, numărul raliurilor posibil cotate cu coeficient 1,2 va fi diminuat corespunzător cu cel al raliurilor ce au avut coeficient 0,8 și s-au situat în final pe locurile 1 - 2 ale clasamentului.

5.1.3 Organizatorul din a carei cauza a fost anulat un raliu care facea parte din Campionatul anului curent nu va mai putea organiza o etapa înscrisa în campionat în următorii 2 ani, cu excepția cazurilor de forță majoră astfel calificat de catre Comisia Națională de Raliuri si/sau de catre Consiliul Federal.

5.1.4 Punctajul obținut din rapoartele Observatorului federal, Comisarilor Sportivi, Directorului Sportiv, Observatorului Arbitrilor și ale celor cinci sportivi desemnați va fi trimis organizatorilor până la data desfășurării urmatoarei etape din campionat

5.2. CARACTERISTICILE UNUI RALIU

5.2.1. Durata efectivă a unui raliu se limitează la două zile de pilotaj efectiv. Ziua în care se desfășoara doar proba superspecială nu este considerată zi efectivă de pilotaj.

5.2.2. Durata maximă programată a unei zile nu poate depăși 18 ore de conducere pentru niciun echipaj. Un total maxim de 3 ore de regroupare poate fi adăugat la acest total. Acest calcul nu se refera la ziua in care se desfasoara doar proba superspeciala.

5.2.3. Pentru zilele în care durata este de 6 ore sau mai mult, timpul minim de oprire va fi de 6 ore.

5.2.4. Viteza medie pe secțiunile de drum va fi lăsată la aprecierea organizatorilor, dar întotdeauna trebuie să se conformeze cu dispozițiile legale de pe secțiunile de drum unde se desfășoară raliul. Această viteză trebuie să fie specificată în roadbook.

5.2.5 Distanța totală a probelor speciale este stabilită în funcție de coeficientul raliului astfel:

coeficient 0,8 – 80 – 110 km;

coeficient 1 – 100 – 130 km;

coeficient 1,2 – 110 – 140 km;

coeficient 1,5 – 140 – 200 km;

coeficient 2 – >200 km PS

5.2.6. O etapă de Campionat trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- procentul probelor speciale minimum – 25%
- lungimea minimă a probei speciale – 2,5 km
- lungimea maximă a probei speciale – 30 km
- lungimea minimă a SuperSpecialei – 1,2 km
- număr maxim de treceri pe o probă specială – 3

5.2.7. Organizarea unei probe SUPERSPECIALE este obligatorie. Un plan separat sau o schita a acesteia si un plan de securitate detaliat al Superspecialei va fi trimis alături de celelalte documente ale raliului, spre aprobare. Se recomandă organizarea Super Specialei vineri seară, iar în cazul în care raliul începe vineri la prânz se recomandă o neutralizare înainte de SS pentru a lăsa spectatorilor aflați pe probele speciale timp să ajungă la Super Specială.

Se recomandă ca suprafața traseului SUPERSPECIALEI (asfalt, macadam) să fie aceeași cu a raliului în care este inclusă.

5.3. SUPER RALLY

5.3.1 Echipajelor care nu au reușit să termine o etapă dintr-un raliu din cauza depășirii limitei de timp admise, datorită ratării punctului de control sau din cauza unui abandon tehnic, li se permite să reia startul la următoarea etapă a aceluiași raliu, în sistemul Super Rally.

5.3.2 De această prevedere nu pot beneficia echipajele excluse pentru neconformitatea automobilelor, sau cele excluse pentru încălcarea regulilor de circulație și/sau ca urmare a refuzului Colegiului Comisarilor Sportivi.

5.3.3. Înainte de plecarea în cea de-a doua ZI, automobilul de competiții admisibil pentru Super Rally trebuie să se prezinte în parcul închis, înainte de startul în următoarea zi, la momentul impus de oficialii cursei.

5.3.4. Echipajul trebuie să informeze Directorul Sportiv de intenția prezentării automobilului lor la o nouă verificare tehnică, înainte de începerea ședinței Colegiului Comisarilor Sportivi de la sfârșitul Zilei în care aceasta a abandonat.

5.3.5. Automobilul trebuie să păstreze configurația inițială. Nu este permisă utilizarea altui automobil, sau a aceluiași cu care echipajul a fost înscris la raliu, dacă acesta nu respecta configurația inițială, aceeași caroserie și același motor, identificate după serii.

5.3.6. Înainte de a relua startul în a doua ZI, automobilele respective trebuie obligatoriu reverificate de Comisarii tehnici și trebuie să corespundă din toate punctele de vedere cu cele înscrise inițial în raliu.

5.3.7. Echipajele care reiau startul în sistem Super Rally, nu vor figura în clasamentul final al raliului respectiv. Totuși, pentru fiecare ZI, se acordă următoarele puncte bonus (pentru coeficient 1; acestea se vor înmulți cu coeficientul raliului):

Locul 1	7 puncte
Locul 2	6 puncte
Locul 3	5 puncte
Locul 4	4 puncte
Locul 5	3 puncte
Locul 6	2 puncte
Locul 7	1 punct

Aceste puncte bonus se vor adăuga echipajelor respective numai în clasamentul general (FIA) la final de Campionat.

Punctele bonus vor fi atribuite și pentru prima zi în cazul în care echipajul va abandona pe parcursul celei de a doua zi.

Acestea vor fi acordate în funcție de poziția din clasamentul general al fiecărei Zile, cu condiția ca lungimea PS din aceea zi să fie de minim de 25% din totalul lungimii probelor speciale aprobate inițial de către FRAS.

5.3.8. Automobilele de competiții ale echipajelor participante conform regulii Super Rally vor rămâne în parcul închis de la sfârșitul raliului până la publicarea clasamentelor finale. Încălcarea acestei prevederi de echipajele care au participat într-una din zilele raliului sub regula Super Rally va fi sancționată disciplinar de FRAS.

5.4. DOCUMENTE STANDARD

5.4.1 Regulamentele particulare, carnetul de control, roadbook-ul, precum și formularul de înscriere trebuie să fie conforme cu cele standard FRAS. Ghidul raliului, traseul, lista de start și rezultatele raliului trebuie să respecte formatul aprobat.

5.4.2 Ghidul oficial al raliului și regulamentul particular vor fi publicate pe site-ul evenimentului în funcție de calendar. O versiune tipărită a ghidului este opțională.

5.4.3 În cazul etapelor internaționale, diferite documente și, în special, regulamentul particular și orice buletin, vor fi redactate și în limba engleză.

5.4.4. Titlatura integrală oficială a Campionatului National de Raliuri - Dunlop 2014, sigla FRAS și logo-ul oficial atribuit de către FRAS Campionatului, de asemenea sigla MTS, trebuie să apară pe toate

formularele raliului (coperta regulamentului particular, Road Book, Carnetul de control, pe orice buletin și pe prima pagină a rezultatelor oficiale și neoficiale).

5.5 TAXE DE ÎNSCRIERE

5.5.1. Taxele de înscriere vor fi achitate odată cu înscrierea în competiție, cu cel puțin 14 zile înainte de data startului competiției.

Solicitarea înscrierii după data și ora prevăzută în regulamentul particular de închidere a înscrierilor, se aprobă cu plata majorată cu 20% a taxei de înscriere.

5.5.2. Taxa de înscriere pentru un echipaj al cărui automobil de concurs se încadrează în cadrul claselor 2-8 și 11 este de 300 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății), cu excepția juniorilor (piloti sub 25 ani) pentru care taxa este de 200 euro. Pentru echipajele al cărui automobil de concurs se încadrează în cadrul claselor 9,10, 12 – 15 taxa de înscriere este de 200 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății). Taxele sunt pentru un raliu de coeficient 1.

5.5.3. Pentru echipa formată din 2 (două) echipaje taxa de înscriere este de 200 euro. Pentru echipa formată din 3 și 4 echipaje, taxa de înscriere este de 250 respectiv 300 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății) pentru un raliu de coeficient 1.

5.5.4. – toate taxele pe parcursul unui raliu se vor înmulți cu coeficientul raliului

5.6. CLASAREA IN CAMPIONAT

5.6.1. Atribuirea de puncte

Echipajelor li se acordă la fiecare etapă următorul punctaj în funcție de poziția din clasamentul general:

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

5.6.1.1. Din anul 2014 se va constitui clasamentul pentru copiloti (clasament general). Copilotilor li se vor acorda la fiecare etapa punctajul prevazut la art 5.6.1.in functie de pozitia din clasament.

5.6.2. Punctaj redus

Dacă un raliu a fost întrerupt, oprit sau anulat, atunci punctele pentru clasificarea în Campionat vor fi reținute astfel:

- toate punctele, în cazul în care pentru întocmirea clasamentului s-a luat în calcul mai mult de 50% din lungimea probelor speciale aprobate inițial în regulamentul particular,
- jumătate din puncte, în cazul în care s-a luat în calcul între 25-50% din lungimea probelor speciale aprobate inițial în regulamentul particular.
- zero puncte, în cazul în care pentru clasamentul etapei s-a luat în calcul mai puțin de 25% din lungimea probelor speciale aprobate inițial în regulamentul particular.

În cazul în care la etapa respectivă nu se stabilește un clasament oficial, raliul se consideră anulat, iar numărul total de etape al Campionatului va fi diminuat cu 1.

5.6.3. Numărul de etape din campionat

Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2014 se va desfășura pe durata a 7 etape, după sistemul "n-1" unde „n” este numărul total de etape la care s-a acordat punctaj (mai mare sau egal cu zero). În cazul în care este anulat un raliu regula de "n-1" **nu** va fi păstrată. Astfel, se vor lua în calcul toate rezultatele rămase;

La întocmirea clasamentelor pe echipe se vor lua în calcul toate cele „n” etape.

În cazul unui echipaj exclus la una sau mai multe competiții din cauze tehnice (utilizare de carburant neconform, automobil neconform cu fișa de omologare, etc.) sau service interzis, etapa sau etapele respective nu pot fi considerate ca fiind cele mai slabe rezultate și nu vor fi cele care vor fi scăzute conform regulii „n-1” regula urmând a fi aplicată altor etape.

Echipajului exclus dintr-o competiție (etapă) pentru neconformități tehnice la automobilul de concurs va putea fi suspendat pe o perioadă de 3 etape în funcție de decizia Comisiei de Disciplină.

5.6.4. Clasamentul final al campionatului

Pilotul și/sau copilotul înscris în CNR – Dunlop 2014 pe baza unei licențe FRAS, care a totalizat cel mai mare număr de puncte, va fi declarat Campion Național conform prevederilor art. 2.4.

Pilotului/copilotului care își schimbă statutul pe parcursul anului, nu i se vor lua în calcul punctele obținute anterior, având numere de licență și de concurs diferite.

5.7. EGALITATEA (EX EQUO) ÎN CAMPIONAT

5.7.1. În vederea întocmirii clasamentului final al unui Campionat, departajarea între piloții/copiloții care au obținut același total de puncte va fi după numărul mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei, etc. obținute în clasamentele generale ale raliurilor care au servit la constituirea totalului de puncte realizat.

5.7.2. Dacă după calculul de la 5.7.1. se pastrează egalitatea, se va lua în calcul numărul mai mare de poziții mai bune obținute în clasamentele generale ale tuturor raliurilor la care au participat ambele persoane/echipaje aflate la egalitate (numărul de victorii directe).

5.7.3 În eventualitatea unei noi egalități, vor fi luați în calcul timpii realizați pe toate probele speciale disputate de ambele persoane aflate la egalitate (pilot, copilot, echipaj, etc.)

5.7.4 În cazuri cu totul excepționale, Consiliul Federal va putea atribui același loc ambelor persoane, caz în care va fi obligatorie pentru fiecare din cele două persoane să menționeze în toate mediile, obținerea locului respectiv „la egalitate cu” cealaltă persoană/echipaj.

5.8. NOMINALIZAREA ȘI LICENȚIEREA ECHIPELOR

5.8.1. O echipă poate participa și se va clasa în campionat numai pe baza LICENȚEI DE ECHIPĂ FRAS. Echipetele pot obține Licență numai dacă nominalizează două echipaje care participă cu automobile omologate FIA (clasele 2-10).

5.8.2. Pot fi nominalizate într-o echipă minimum 2, maximum 4 echipaje, care vor fi înscrise pe Licența de Echipă. În afară de cele două echipaje participante pe automobile omologate, echipele formate din 3/4 echipaje pot nominaliza numai:

a.- un echipaj care participă pe un automobil din clasele 11-14 (grupa H) sau

b.- un echipaj care participă într-o cupă monomarcă (ex:Dacia) sau

c.- un echipaj al cărui pilot este junior (sub 25 de ani împliniți până la 31.12 al anului precedent).

5.8.3. 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 echipaje sau completarea echipei. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare, dacă păstrează aceeași structura a echipajelor dinainte de solicitare. Modificările structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea orei închiderii înscrierilor la etapa respectivă.

Schimbarea automobilului unui echipaj în timpul Campionatului nu este considerată « modificare », dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași categorie cu cel cu care echipajul a fost nominalizat pe Licența de Echipă.

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

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

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

5.8.5. În eventualitatea unei egalități în clasamentul pe echipe al unui raliu, pentru departajare se va lua în calcul cel mai bine clasat dintre echipaje în clasamentul general.

5.8.6. Pentru clasamentul anual se vor aduna punctele obținute de fiecare echipă la toate etapele.

5.8.7. În caz de egalitate în clasamentul pe echipe la sfârșitul sezonului, se va lua în calcul numărul mai mare de locuri 1, 2, 3, obținute în clasamentele etapelor și dacă egalitatea se menține, se ia în considerare echipa care are cel mai bine clasat echipaj în clasamentul general anual.

5.8.8. În cazul în care la un raliu un echipaj înscris într-o echipă este exclus din motive tehnice (utilizare de carburant neconform, automobil neconform cu fișa de omologare, etc.), service interzis sau recunoașteri interzise, echipa din care acesta face parte va fi exclusă la rândul ei din clasamentul aceluiași raliu.

5.9. PILOȚI PRIORITARI

5.9.1 Piloții prioritari FRAS sunt cei stabiliți conform clasamentului anului anterior și a criteriilor următoare:

-Piloții prioritari desemnați de către FIA, dacă este cazul;

- Campionul "en titre"

-Piloții clasați pe locurile 2-5 în clasamentul general (FIA), dacă au câștigat cel puțin o etapă a CNR Dunlop 2014 din anul precedent

- Pilotul de pe primul loc, stabilit pe baza criteriului celor mai multe probe speciale câștigate, desemnat din rândul piloților din clasamentul general (FIA).

5.9.2. Piloții prioritari FRAS și piloții prioritari desemnați de FIA iau startul primii în prima zi a raliului iar în următoarea zi vor lua startul în funcție de poziția din clasamentul provizoriu al primei zile de raliu, pastrându-și avantajul celor două minute la start față de pilotul precedent.

5.9.3. Calitatea de pilot prioritar se pierde la etapele în care pilotul participă pe o mașină neomologată, adică în afara claselor 2-10 FIA.

6. REGULAMENT PARTICULAR

6.1 APROBAREA REGULAMENTULUI PARTICULAR

6.1.1. Proiectele Regulamentului particular, ale planului orar și harta traseului raliului și al SUPERSPECIALEI și Planurile de securitate ale acestora, documente obligatorii pentru organizatorul unei etape din Campionatul Național de Raliuri- Dunlop 2014, trebuie să fie trimise la secretariatul Federației Române de Automobilism Sportiv, în atenția Comisiei Naționale de Raliuri, cu minimum 60 de zile înaintea datei începerii raliului.

6.1.2. În termen de maxim 15 zile de la primirea proiectului regulamentului particular, Comisia Națională de Raliuri prin secretariatul FRAS va informa organizatorul cu privire la orice modificare ce trebuie făcută, și va autoriza publicarea lor. Verificarea traseelor PS într-un interval de la 60 la 45 zile față de data înscrierii la recunoaștere a probelor speciale ale raliului de către un delegat al Comisiei Naționale de Raliuri, al organizatorului, al Comisiei de Securitate și al Comisiei de Competiții pentru corectarea eventualelor nereguli.

6.1.3. Regulamentul particular trebuie să fie tipărit în format A5.

6.1.4. Formele finale, avizate de FRAS ale regulamentului particular, planului orar, hărții traseului și a SUPERSPECIALEI, vor fi publicate, OBLIGATORIU, cu minim 30 de zile înaintea datei începerii raliului.

6.1.5. În vederea evitării recunoașterii interzise a traseului, Comisia Națională de Raliuri va stabili data exactă de la care începe această interdicție, nu mai târziu de data publicării regulamentului particular, chiar și în forma preliminară. Organizatorul raliului este la rândul lui obligat să înscrie această dată la loc vizibil, oriunde regulamentul particular va fi distribuit și indiferent pe ce cale va fi acesta adus la cunoștința concurenților sau a publicului.

6.2 MODIFICĂRI ALE REGULAMENTELOR PARTICULARE - BULETINE

6.2.1. Buletinele pot fi emise:

- Până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări efectuate asupra regulamentului particular, planului orar, traseului, probei superspeciale, vor fi publicate sau comunicate tuturor părților interesate, prin "Buletine", datate și numerotate, de către Organizatorul competiției, cu avizul FRAS.

- Începând cu prima ședință a CCS, eventualele modificări ale regulamentului particular, planului orar, traseului probei superspeciale, ca și publicarea/comunicarea acestora, sunt în sarcina Comisarilor Sportivi.

6.2.3. Buletinele vor fi tipărite pe hârtie de culoare galbenă și afisate pe panoul oficial. În plus, acestea pot fi distribuite prin mijloace electronice.

6.2.4. Buletinele sunt numerotate și datate. Toate buletinele emise în timpul derulării unei ZILE de raliu, vor fi distribuite sub semnătură, prin ȘEFUL RELAȚIILOR CU SPORTIVII sau un membru al Secretariatului, tuturor echipajelor participante la competiție, în parcurile de service sau în alte locații

importante ale raliului, în momente în care membrii echipajelor, reprezentanții acestora, sau șefii de echipă, pot fi contactați.

6.3. ROAD BOOK

6.3.1. Echipajele vor primi un road book care conține descrierea detaliată a traseului obligatoriu ce trebuie urmat. Road book-ul va fi pus la dispoziția tuturor concurenților începând cu înscrierea pentru Recunoașteri.

6.3.2. Pe timpul raliului, orice abatere de la traseul impus va fi raportată Comisarilor Sportivi. Aceștia vor penaliza echipajul cu excludere pentru service interzis, cu singura excepție când abaterea de la traseu a fost în raza vizuală a unui oficial al raliului și dacă acesta poate atesta că asupra automobilului de concurs nu s-a efectuat service interzis. În acest caz Comisarii Sportivi pot renunța la excludere, dar vor penaliza echipajul cu amenda în valoare de 500 de euro sau cu un minut efectiv de penalizare.

6.4. CARNETUL DE CONTROL

6.4.1. Cel puțin un set separat al carnetului de control va fi elaborat pentru fiecare secțiune a fiecărei zi. Dacă este cazul, se prevăd locuri pentru stampile sau semnături la trecerile de control.

La startul raliului, fiecărui echipaj îi este dat un carnet de control, pe care va apărea timpul acordat pentru acoperirea distanței dintre două puncte consecutive de cronometrare.

Acest carnet trebuie predat la controlul de sfârșit de secțiune și înlocuit cu unul nou înaintea startului următoarei secțiuni.

6.4.2. Oficialul desemnat (din post) este singura persoană care va însemna în carnetul de control, de mână sau prin intermediul unui dispozitiv de imprimat, cu excepția rubricilor "pentru utilizarea concurenților".

Orice corectură sau modificare efectuată în carnetul de control va determina excluderea din competiție pronunțată de către Comisarii Sportivi, dacă o astfel de corectură sau modificare nu a fost aprobată de către un arbitru. În aceste cazuri, arbitrul respectiv va semna în carnet și descifrabil, în dreptul corecturii și va consemna acest lucru în procesul verbal al postului.

Absența unei ștampile sau semnături de la orice control, lipsa unui timp de intrare într-un post de control, sau lipsa unui înscris de mână, în carnetul de control la fiecare post de control (de timp, de trecere sau de regrupare) sau la final, conduce la excluderea echipajului în cauză pronunțată de către Comisarii Sportivi.

6.4.3. Timpul impus pentru acoperirea distanței între 2 puncte consecutive de verificare va apărea scris pe Carnetul de Control.

6.4.4. Orele și minutele, trebuie să fie întotdeauna afișate astfel: 00.01 - 24.00, numai minutele care au trecut vor fi afișate. Pe parcursul raliului, timpul oficial este cel specificat în regulamentul particular.

6.4.5. Echipajul este:

- Singurul responsabil pentru carnetul de control.
- Responsabil pentru prezentarea carnetului la control și pentru acuratețea înregistrărilor.
- Responsabil pentru orice înregistrare făcută în carnetul de control.

Prin urmare, este datoria echipajului să-și prezinte carnetul de control oficialilor la timpul corect, și să verifice faptul că acest timp este corect înregistrat.

6.4.6. Orice diferență între timpul înregistrat în carnetul de control al echipajului și timpul înregistrat în documentele oficiale ale raliului va face obiectul unei anchete a Comisarilor Sportivi, care vor stabili timpul corect pe baza timpilor din dosarul oficial al postului iar la SOSIRE/ PS se va confrunța și cu banda de la cronometru.

6.4.7. Un sistem de carnete de control electronice nu poate fi utilizat în lipsa aprobării FRAS.

6.5. PERMISUL DE ORGANIZARE

FRAS va elibera Permisul de Organizare pentru un raliu, în baza evaluării de către Comisia Națională de Raliuri după verificarea celorlalte cerințe cuprinse în Regulamentul pentru Organizatori.

6.6. ASIGURARE OBLIGATORIE

6.6.1. Regulamentul particular va oferi detalii cu privire la riscurile preluate și la acoperirea financiară prin asigurare, inclusiv polițele încheiate de organizatori sau furnizate echipajelor, va descrie riscurile și sumele asigurate.

6.6.2. Prima de asigurare inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze concurenților acoperirea eventualelor pagube civile față de terțe persoane. Participanții vor fi asigurați pe toate probele speciale de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de 100.000 lei.

6.6.3 Asigurarea este obligatorie, nu se va suprapune, nu va înlocui și nu va aduce atingere niciunei polițe de asigurări personale sau individuale deținută de un concurent sau orice altă persoană fizică sau juridică participantă la eveniment.

6.6.4. Vehiculele de service și automobilele utilizate în scop de recunoaștere, chiar și cele care poartă plăci speciale emise de organizatori sau FRAS, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.

7. IDENTIFICAREA CONCURENȚILOR

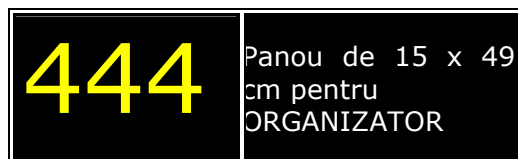
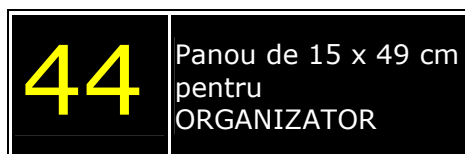
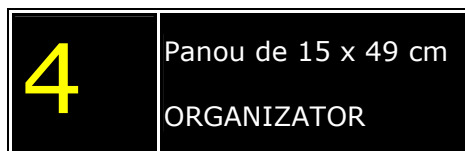
7.1. NUMERE DE COMPETIȚIE

7.1.1. Organizatorul va da fiecărui echipaj indicațiile ce trebuie urmate pentru ca numerele să fie aplicate pe automobilele de competiții în pozițiile stabilite.

7.1.2. Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. Lungime și 17 cm. Înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 15x15 cm. pentru numărul de competiții care va fi întotdeauna în fața panoului. Când numărul de competiție este mai mare de 99 spațiul pentru numărul de competiții trebuie să fie mărit. Numerele vor fi galben fluorescent (PMS 803) cu o înălțime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

7.1.3 Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numărul în față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat între 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

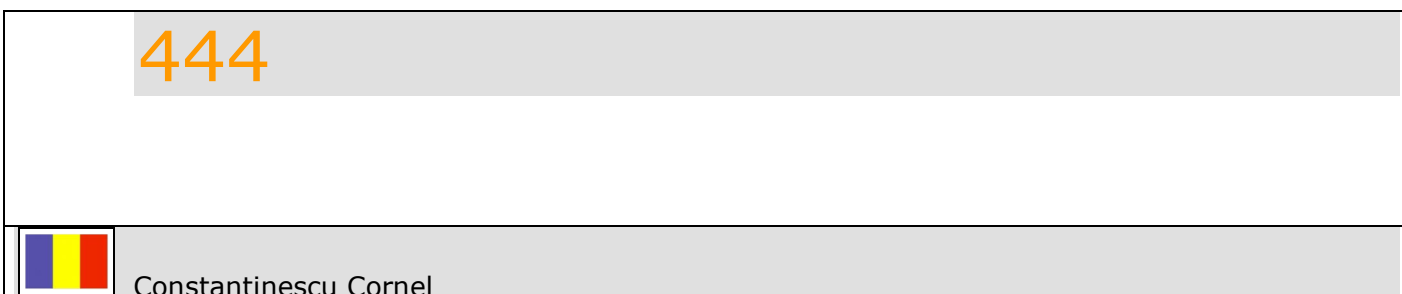
7.1.4. Niciun alt semn, altul decât culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai puțin de 10 cm față de panou.



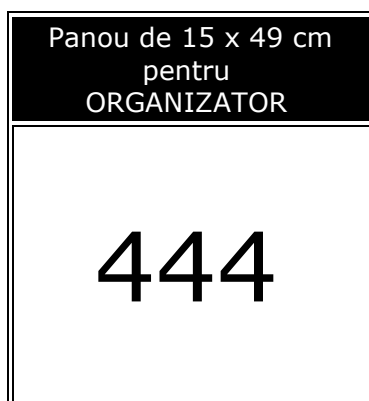
7.1.5 Un panou pe lunetă, în partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime și de 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv. O suprafață adiacentă de 15 cm² conținând numărul de competiție cu o înălțime de 14 cm de culoare orange fluorescent (PMS 804) pe un fundal curat. Acest număr poate fi reflectorizant sau fluorescent și trebuie să fie vizibil din spate la nivelul ochilor.



7.1.6. Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 20 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale în apropierea numelui pilotului



7.1.7. Un panou dreptunghiular de dimensiuni 50 cm lungime și 52 cm înălțime plasat pe plafon, îndreptat spre partea din față a automobilului. Numărul de competiție de culoare negru mat de 5 cm lățime pe 28 cm înălțime va fi afișat pe un fundal de culoare alb mat de 50 cm lățime și 38 cm înălțime.



7.1.8. Dimensiunea siglei se înscrie într-un dreptunghi cu înălțimea de 21,5 cm și lungimea de 43 cm. În mijlocul cămilei (siglei) va fi înscris nr. de competiții, cu caracter (font) HELVETICA și înălțimea cifrei de 8 cm. Această cămilă cu nr. de competiții va fi confecționată de organizator și va fi distribuită piloților la verificarea administrativă. Echipajele o vor monta pe capota automobilului de competiții.



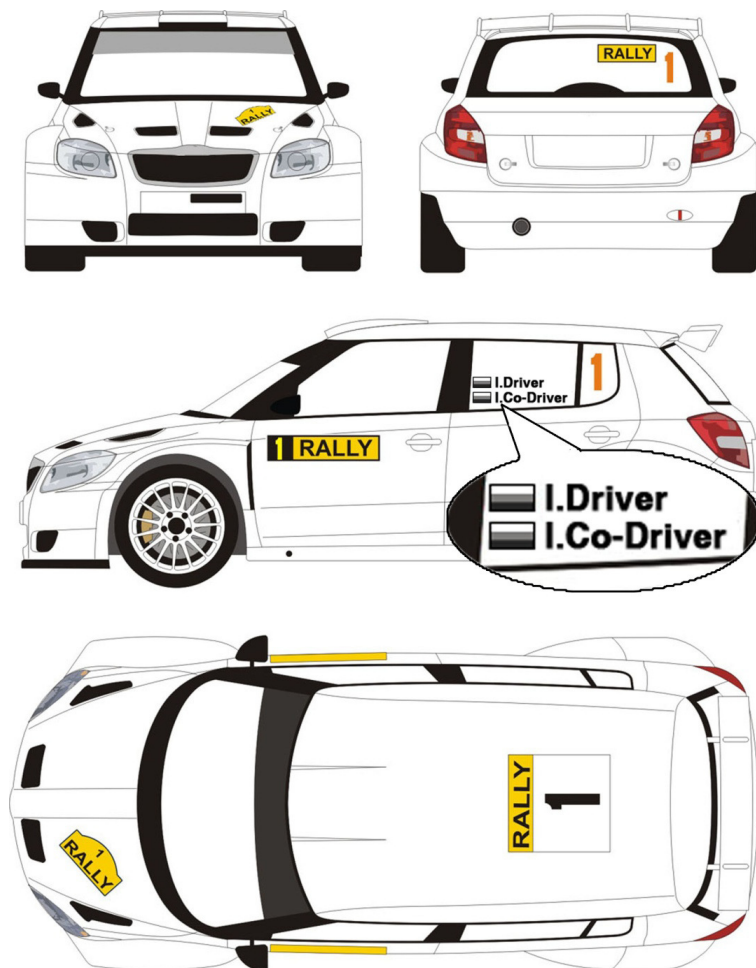
7.2. NUMELE PILOTULUI ȘI AL COPILOTULUI

7.2.1 Numele de familie al piloților sau pseudonimul autorizat la licențiere, împreună cu drapelul țării de rezidență trebuie să apară pe geamurile laterale spate pe ambele părți ale automobilului, dedesubtul numerelor de competiții. Numele de familie (porecla) al piloților trebuie să fie:

- În Helvetica: majuscule pentru prima literă din nume, iar restul cu litere mici.
- De culoare albă pe un fundal transparent.
- 10 cm înălțime, cu o grosime de 1,5 cm.

Numele copilotului plus sigla drapelului țării de rezidență trebuie, de asemenea, să fie plasate sub numele pilotului, în același tipar dar la o dimensiunea maximă de 50 mm.

-  **Alexandrescu George**
-  **Constantinescu Teodor**



7.2.2. Pentru inducerea în eroare a oficialilor sau spectatorilor, precum și a celorlalți concurenți prin nerespectarea prevederilor referitoare la identificarea automobilelor participante la raliu, oficialii vor avertiza echipajul sau pe reprezentantul acestuia, după care pot aplica sancțiuni disciplinare.

8. PUBLICITATE PE AUTOMOBILELE DE RALIU

8.1 Este permisă publicitatea pe automobilele participante la un raliu, cu condiția să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS, să nu fie ofensatoare, să nu fie de natură politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spațiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs și să nu obtureze vizibilitatea pilotului și a copilotului.

8.2 Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, așa cum se specifică la articolul 7.1 sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat. Pe panourile de pe acoperiș publicitatea trebuie să se potrivească într-o suprafață de aceeași lățime (50 cm) și 14 cm înălțime (sau 2 x 7 cm), situată mai sus și/sau mai jos de numere. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

8.3. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar fata de cea de la art. 8.2. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivatia lipsei spatiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firma din acelasi domeniu, etc., taxa de înscriere nu poate depasi dublul taxei uzuale. Totusi, nu poate fi impusă nici o taxă suplimentară pentru o reclamă opțională cu referire la o marcă de automobil, de pneuri, de combustibil sau de lubrifiant.

8.4 Publicitatea obligatorie FRAS:

a. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "DUNLOP" de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție, pentru echipajele 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 100 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope.

Publicitatea obligatorie FRAS, precum și "Plăcile de Raliu", nu pot fi refuzate de concurenți.

8.5 - Publicitatea la o etapa de raliu

8.5.1. Se intelege prin **Publicitate sportiva** actiunea/activitatea de promovare de catre sportivul participant la o competitie sportiva a numelui/marcii unui sponsor propriu, Se considera publicitate sportiva:

- afisarea siglei unui sponsor pe echipamentul de concurs, pe automobilele de competitie si cele auxiliare,

- afisarea siglei sponsorului pe panoul aflat in parcul de service in fata caruia sportivul acorda interviuri, pe echipamentul stafului tehnic, auxiliar,

- afisarea bannerelor sponsorului in parcul de service in zona rezervata echipajului/echipei (spre exemplu panourile de delimitare intre corturi)

- actiunile de sampling efectuate cu ajutorul unor hostese (care pot fi imbracate in echipamentul oficial al echipajului, branduit cu toti sponsorii / partenerii) care vor imparti materiale de promovare ale partenerilor echipajului/echipei continand in mod obligatoriu poze cu membrii echipajului/echipajelor si/sau cu automobilul de concurs. Aria de distributie precum si zona de activitate a hosteselor, in afara zonei de parc service/parc inchis, va fi stabilita de comun acord cu detinatorul drepturilor de expunere in locatiile etapei (FRAS, organizator, promotor).

8.5.2. Se intelege prin **Publicitate comerciala** orice alta actiune/activitate de promovare de marci sau produse ale unui sponsor/partener de catre sportivul participant la o competitie sportiva, actiune care nu se incadreaza ca publicitate sportiva si prin urmare nu este legata direct de participarea in competitie. Spre exemplu afisarea siglei/marcii unui sponsor in zona de desfasurare a raliului, afisarea bannerelor pe traseul de concurs, inclusiv SS, organizarea de standuri promotionale si/sau comerciale in afara zonei destinata echipajului/echipei din parcul de service

8.5.3. Actiunile/activitatea de publicitate comerciala desfasurate in zona raliului, programul si locul de desfasurare a acestora, se autorizeaza de catre detinatorul drepturilor de expunere in locatiile etapei (FRAS, organizator, promotor) in baza unui contract comercial.

8.5.4. „Zona de desfasurare a raliului” sau „zona raliului” in sensul prezentului regulament, se defineste ca fiind zona cuprinsa la mai putin de 300 metri de la oricare punct al traseului de concurs, parcului de service, secretariatului cursei, al conferintelor de presa, al premierilor si alte puncte de interes public ale competitiei, mentionate in regulamentul particular al raliului.

8.5.5. Contractele incheiate direct de Federatia Româna de Automobilism Sportiv cu sponsorii generali, principali, parteneri media, etc. sunt general obligatorii, cu exceptia situatiilor in care sunt generate conflicte de interese cu sponsorii locali ai raliului respectiv. In aceste situatii, contractele de organizare vor fi negociate si individualizate de la caz la caz. In acest scop, organizatorii trebuie sa depuna documente doveditoare, fara a avea obligatia dezvaluirii termenilor confidentiali ai contractelor.

8.5.6. In funcție de rangul competiției, reglementările in vigoare si clauzele contractelor individuale, organizatorul va reflecta in toate documentele raliului, pe spatiile publicitare folosite, pe poarta de start, la conferinta de presa, la festivitatea de premiere, sigla si insemnele FRAS si ale partenerilor federatiei, aceasta fiind una din modalitatile prin care este atestat si adus la cunostinta publicului spectator, caracterul oficial al competitiei. Dimensiunile insemnelor, siglelor si amplasamentul acestora sunt stabilite in caietul de sarcini sau prin contractele individuale. Modul in care organizatorul va reflecta patronajul FRAS al campionatului in care se inscrie competitia respectiva va fi unul din criteriile de evaluare din Raportul Observatorului FRAS.

8.5.7. In nici un caz organizatorul nu poate stabili, determina sau influenta competitia din punct de vedere sportiv, invocand conflictul de interese comercial cu un sponsor al unuia sau mai multor concurenti, sau al unei echipe.

8.5.8. Organizatorul va accepta structura grupelor, claselor, a cupelor monomarca, a grupelor de juniori etc. stabilita de FRAS pentru campionatul in care este inscris raliul respectiv.

9. RESPECTAREA CODULUI RUTIER

9.1. Echipajul care incalca normele legale in trafic, sau care adopta un comportament nesportiv fata de orice alte persoane, indiferent daca acestea iau sau nu iau parte la eveniment, va fi penalizat cu amendă în sumă de până la 500 euro, iar cazul va fi inaintat Comisiei de Disciplina.

9.2. Recunoașterea traseului are singurul scop de familiarizare a concurentilor cu traseul si nu poate fi in niciun caz considerata antrenament. Pentru siguranța circulației și pentru imaginea evenimentului pe plan local, toate legile rutiere in vigoare vor fi respectate cu strictete.

9.3. Dacă nu sunt prevazute alte restricții, viteza maxima de deplasare la recunoașteri pe probele speciale de macadam este de 60 km/oră.

9.4. Orice abatere de la programul de recunoaștere a traseului sau de la regulile stabilite la acest capitol este considerata încălcare a normelor de securitate și va fi sancționată ca atare, Comisarii Sportivi putând aplica disciplinar amenzi echipajului vinovat și/sau refuza acestuia startul în raliu, fără rambursarea taxei de înscriere, cazul urmând a fi raportat Comisiei de Disciplina a FRAS. Comisia poate anula, suspenda sau dispune menținerea sancțiunilor aplicate de Comisarii Sportivi și poate aplica orice alte penalizări disciplinare, chiar suspendarea sau retragerea licențelor celor în cauză. Decizia ramasă finală după epuizarea căilor de atac va fi publicată pe site-ul FRAS și transmisă tuturor organizatorilor de competiții.

9.5. Incalcarile regulamentului pe timpul recunoașterilor, in mod special utilizarea traseului raliului in scopul antrenamentelor, pot fi constatate de oficiali sau de ceilalti sportivi. Aceste fapte vor fi sanctionate disciplinar, chiar daca pentru aceeasi abatere, membrii echipajului au fost sanctionati si de autoritati (Politia Rutiera).

9.6. Amenzile aplicate vor avea ca destinație obligatorie recuperarea cheltuielilor pentru monitorizarea recunoașterilor.

9.7. Pentru prima incalcare a normelor legale in trafic, alta decat depasirea limitei de viteza: **la discreția directorului sportiv**

9.7.1. Pentru a doua incalcare a normelor legale in trafic: **o penalizare in timp de 5 minute aplicata de catre directorul sportiv.**

9.7.2. Pentru a treia incalcare a normelor legale in trafic: **excludere aplicata de catre CCS.**

9.8. Pe sectiunea de legatura destinata circulației publice, automobilul de competitii poate fi condus doar daca are toate cele patru roti complete janta si anvelopa in rotatie libera. Orice incalcare a acestei reguli va fi raportata membrilor CCS care vor impune o penalizare de 300 euro.

9.9. Depășirea vitezei de deplasare se va sancționa cu o amenda de 5 euro pentru fiecare km. pe ora peste limita de viteza legală sau stabilită de către organizator (se admite o toleranta de 10 km/h)

10. COMPORTAMENTUL NESPORTIV

10.1. Orice încercare de a influența evoluția celorlalte echipaje prin: blocarea traseului, incetinirea intenționată, simularea unui abandon, alte manevre similare se penalizeaza cu excluderea din raliu si se sanctioneaza disciplinar cu suspendare pe cel puțin 6 etape.

10.2 Echipajelor le este interzis:

- să conducă pe proba speciala în sensul opus celui in care au luat startul

- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de începere a zonei postului de control orar (CO) și panoul de terminare a zonei postului de start în proba specială (PS);

- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de intrare în zona postului de SOSIRE și cel de terminare a postului STOP;

Încălcarea acestei reguli va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție. În cazuri cu totul speciale, dacă și numai dacă se poate stabili fără nici o îndoială că la aceasta situație au contribuit factori independenți de acțiunea sau inacțiunea echipajului, Colegiul Comisarilor Sportivi poate schimba această sancțiune cu o amendă în valoare de până la 1000 de euro.

10.3 Automobilele pot fi remorcate, împinse sau transportate în scopul de a fi repuse pe traseul raliului sau, în cazul în care traseul este blocat, pentru a-l elibera. În orice altă situație, Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea de excludere din competiție a echipajului care a fost remorcat, împins sau transportat. Aceeași sancțiune va fi aplicată și echipajului care remorchează, împinge sau transportă un alt automobil de competiție în alt scop decât acela de a elibera traseul raliului.

11. ÎNSCRIEREA

11.1 Numărul maxim de înscrieri pentru fiecare raliu va fi prevăzut în regulamentul particular.

11.2 Concurentul va trimite formularul de înscriere completat la secretariatul raliului înainte de data limită, după cum este specificat în regulamentul particular. Nominalizarea copilului poate fi depusă la o dată ulterioară, specificată în regulamentul particular.

În cazul în care acest formular este trimis prin fax sau e-mail, originalul trebuie să ajungă la organizatori la validarea înscrierilor.

Documentele necesare la verificările administrative:

- formularul de înscriere
- dovada achitării taxei de înscriere
- licențele FRAS de pilot și navigator
- permisele de conducere ale pilotului și navigatorului (dacă este cazul)
- certificatul de înmatriculare al automobilului de raliu
- Asigurarea de răspundere civilă auto (RCA);

Solicitarea de amânare a validării administrative se aprobă cu plata taxei de 20 euro.

În cazul în care un echipaj nu prezintă toate documentele menționate mai sus, Secretarul șef desemnat la competiție va refuza înscrierea în raliu încă de la verificările administrative.

11.3 MODIFICĂRILE ALE FORMULARULUI DE ÎNSCRIERE

Un concurent poate înlocui liber automobilul declarat pe formularul de înscriere cu un altul din aceeași clasă, până în momentul verificărilor tehnice.

11.4 SCHIMBAREA ÎNSCRIERII ȘI/SAU MEMBRU AL ECHIPAJULUI

O schimbare a înscrierii, este permisă până la închiderea înscrierii.

Un membru al echipajului poate fi înlocuit cu acordul:

- Organizatorilor, înainte de începerea verificărilor administrative.
- Comisarilor Sportivi, după începerea acestor controale și, înainte de publicarea listei de echipaje eligibile pentru a lua startul.

Numai FRAS poate autoriza înlocuirea ambilor membri ai echipajului.

11.5 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă 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.

Echipajul, pilot și copilot, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CNRD 2014 se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Statutul FRAS, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.

Sportivii aleși în funcții de conducere ale FRAS, care participă la raliu, nu-și pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective, pe perioada unui raliu, de la începerea programului de recunoaștere și până la sfârșitul festivității de premiere.

12. DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

12.1 RESPECTAREA DATEI DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

Data de închidere a înscrierilor a fiecărui eveniment individual, trebuie să fie respectată.

12.2 DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

Data de închidere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 14 zile înainte de data de start a verficarilor administrative.

Lista înscrierilor va fi trimisă de către organizator la FRAS pentru publicare, cu 10 zile înainte de data startului.

FRAS va transmite la organizator și la Secretarul Șef delegat clasamentele la zi, cu 3 zile înainte de startului raliului.

13. TAXE DE ÎNSCRIERE

13.1 PUBLICAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxele de înscriere trebuie să fie specificate în regulamentul particular și sunt conform Normelor financiare aprobate.

13.2 ACCEPTAREA FORMELOR DE ÎNSCRIERE

O cerere de înscriere va fi acceptată doar dacă este însoțită de plata integrală a taxelor de înscriere.

13.3 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxa de înscriere va fi rambursată în totalitate:

- echipajelor a caror înscriere nu a fost acceptată.
- echipajelor/ echipelor in cazul în care raliul nu are loc.

13.4 RAMBURSARE PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxa de înscriere poate fi parțial rambursată în urma condițiilor prevăzute în regulamentul particular.

Taxa de înscriere se returnează :

- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată;
- 50 %, echipajelor/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.

14. CLASELE

14.1 SCHIMBAREA CLASEI ÎNSCRISE

În momentul verificărilor tehnice, dacă o mașină nu corespunde clasei în care a fost înscrisă, aceasta va fi transferată la alta clasă, dacă acest lucru este posibil, la recomandarea comisarilor tehnici prin decizia Comisarilor Sportivi. Automobilele care au omologare în vigoare la data prezentării la verificările tehnice inițiale ale unei competiții și care nu corespund fișei de omologare, **nu** vor putea fi încadrate la clasele corespunzătoare Grupei H. În cazul unui dubiu cu privire la identificarea automobilului sau a corespondentei cu o anumită fișă de omologare, sunt luate în considerare pasaportul tehnic FRAS, apoi marca și seria șasiului din certificatul de înmatriculare ori cartea de identitate RAR.

RECUNOAȘTEREA

15. RECUNOAȘTEREA

15.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERE

15.1.1 CERINȚE COMUNE:

- Două faruri suplimentare omologate rutier sunt autorizate.
- Echipajul poate folosi un sistem "light" de intercomunicare (fără casti de protecție).
- Echipamentele de navigație de la bord pot fi montate.
- Este permisă recunoașterea cu automobile înscrispionate cu publicitatea sponsorilor echipajului.
- Este strict interzisă recunoașterea traseului cu automobile de competiții.

15.1.2 AUTOMOBILE STANDARD

Autoturisme standard total nemodificate, ca cele oferite spre vânzare pentru publicul larg.

15.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCTIE

- Motoarele trebuie să fie motoare de producție de serie (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- Cutia de viteze trebuie să fie cutie de viteze de producție de serie (în conformitate cu reglementările Grupei N).

- evacuarea trebuie să fie de producție de serie cu un nivel de zgomot maxim permis în toleranțele legale ale țării organizatoare.
- Suspensia trebuie să fie conforme cu reglementările grupei N.
- Montarea unui rollbar de siguranță din oțel în conformitate cu articolele 253-8.1 la 8.4 din Anexa J este autorizat.
- scaunele în culori similare cu cele din interiorul mașinii sunt autorizate.
- jantele sunt libere în limitele Anexei J, Grupa N și trebuie să fie echipat cu:
 - a)- pneuri omologate din producția de serie pentru asfalt.
 - b) pneuri libere pentru macadam, cu excepția cazului în care sunt detaliate altfel în regulamentul particular

15.2 DURATA ȘI RESTRICȚII

Recunoașterea, trebuie să aibă loc în conformitate cu un calendar stabilit de organizator. Participarea la recunoaștere nu este obligatorie. Numărul de treceri este limitat la trei pentru fiecare pilot, pe fiecare probă specială sau, când este cazul, secțiune (etapa specială ce se parcurge de două ori este considerată a fi o probă specială). Orice nerespectare este adusă în atenția Comisarilor Sportivi.

În timpul recunoașterii trebuie să existe control al oficialilor la startul și sosirea în fiecare probă specială. Mai multe controale pot fi, de asemenea, efectuate de-a lungul probelor speciale.

Recunoașterea este considerată ca un factor de securitate.

Recunoașterile se organizează în scopul familiarizării echipajului cu traseul competiției, în cadrul acestora fiind strict interzise antrenamentele sau testele de orice fel.

Fiecare echipaj participant se va prezenta la sediul raliului, unde va completa un formular conținând datele de identificare ale autovehiculului pe care îl va folosi în recunoașteri.

Este permisă înscrierea celui de al doilea autovehicul de recunoaștere (de rezervă), cu obligația ca echipajul să anunțe organizatorului această schimbare.

Trecerea sportivilor pe probele speciale ale raliului, indiferent de modalitatea sau de vehiculul folosit, (excepție dacă merge pe jos) începând cu data publicării regulamentului particular și până la începutul recunoașterilor este considerată încălcare a programului de recunoașteri.

Recunoașterile se vor efectua pe parcursul zilelor de miercuri și joi, din săptămâna raliului.

În afara programului stabilit recunoașterile sunt interzise.

Organizatorul competiției nu poate fi făcut răspunzător în cazul implicării în evenimente rutiere, accidente și alte asemenea, a automobilelor de competiții și/sau a celor de recunoașteri, de rezervă, participante oficial sau neoficial la raliu, în cadrul programului de recunoașteri, pe traseul competiției și/sau în afara acestora, răspunderea revenind exclusiv și în totalitate celor din vina cărora evenimentele s-au produs. Colegiul Comisarilor Sportivi poate refuza unui echipaj implicat într-un astfel de eveniment startul în competiție, numai dacă se poate proba culpa totală sau parțială a echipajului.

Recunoașterea probelor speciale se desfășoară în sensul de parcurgere a acestora, fiind strict interzisă întoarcerea sau parcurgerea acestora în sens invers. Nerespectarea sensului de deplasare pe probele speciale duce la refuzul startului, prin decizia CCS.

Oricărui echipaj care încalcă programul și regulile privind recunoașterile i se va interzice startul în raliu, fără rambursarea taxei de înscriere și i se va aplica o amendă de până la 1000 euro (jumătate din amendă va fi încasată de organizator și jumătate va intra în bugetul Comisiei Naționale de Raliuri).

VERIFICĂRILE TEHNICE

16. ÎNAINTEA STARTULUI

16.1 FIȘA DE OMOLOGARE

Echipajul trebuie să prezinte fișa de omologare completă a automobilului.

16.2 IDENTIFICARE

Comisarii tehnici pot cere să se identifice mașina. Șasiu și blocul motor pot fi marcate.

Automobilul înscris poate fi prezentat la verificările tehnice de către un reprezentant al echipei.

La controlul tehnic inițial vor fi incluse identificarea automobilului, a șasiului și a blocului motor.

La verificările tehnice automobilele de competiții trebuie să corespundă Pașaportului Tehnic, precum și fișei de omologare FIA.

Echipajele care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiție, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi primite la raliu.

Automobilele de competiții se prezintă la verificarea tehnică inițială cu numele și prenumele pilotului și copilotului și drapelul, cu bulina de pilot prioritar („2 min.” scris negru pe fond galben lămâie - diametru 70 mm pe parbriz în partea copilotului colțul de sus dreapta), numerele de competiții, plăcile de raliu, publicitatea obligatorie a FRAS și a organizatorului, toate aplicate prin grija echipajului.

Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit, în stare „rece”, de către mecanicii licențiați ai echipajului. În afara acestora și a unui responsabil tehnic în cazul echipelor, este interzis accesul altor persoane, inclusiv al pilotului sau co-pilotului, care pot asista de la distanță și interveni doar la solicitarea expresă a Comisarilor Tehnici. Organizatorul poate folosi programul de verificare tehnica initiala ca o oportunitate de prezentare a echipajului și a automobilului către public. În acest caz pilotul și co-pilotul pot participa la verificarile tehnice initiale după un program stabilit de către organizator în regulamentul particular.

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

Odată cu automobilele de concurs este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale echipajului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora: căști, combinezoane, cagule, ghete, mănuși, HANS, etc.

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

Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 200 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.

Neprezentarea în PARCUL ÎNCHIS până la ora de acces pentru start a primului echipaj duce la EXCLUDEREA din COMPETIȚIE.

16.3 TERMENUL VERIFICĂRILOR TEHNICE

După verificările tehnice, în cazul în care o mașină nu este găsită conform cu regulamentele tehnice și/sau de securitate, Comisarii sportivi pot stabili un termen până la care mașina trebuie făcută conform, sau îi refuză startul.

17. ÎN TIMPUL RALIULUI

17.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

Verificările suplimentare ale elementelor de securitate, incluzând echipamentele de protecție ale echipajului, precum și ale mașinii, pot fi efectuate în orice timp după startul Zilei 1 din raliu.

17.2 RESPONSABILITATEA ECHIPAJELOR

17.2.1 Concurantul este responsabil pentru conformitatea tehnică a mașinii lui pe toată durata raliului.

17.2.2 În cazul aplicării semnelor de identificare (a se vedea articolul 49), concurentul/echipajul poartă întreaga responsabilitate asupra păstrării intacte a acestora până la sfârșitul raliului. Lipsa marcajelor sau modificarea acestora va fi raportată Comisarilor sportivi.

17.2.3 Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului pentru a vedea că orice parte din mașina, care a fost manipulată în timpul verificării a fost reînaltată corect.

17.2.4 Orice fraudă descoperită, și în special semnele de identificare prezentate ca originale, care au fost modificate, vor fi raportate Comisarilor sportivi.

17.2.5. În caz de abandon, cauzat de o ieșire în decor, echipajul are obligativitatea să prezinte, până la sfârșitul raliului, automobilul de competiție, unui comisar tehnic spre examinare. În caz contrar echipajul va plăti o amendă de 1000 euro care va intra în bugetul Comisiei Tehnice. La solicitarea Comisiei Tehnice orice echipaj abandonat este obligat să prezinte automobilul la verificarile tehnice finale.

18. CONTROALE FINALE

18.1 PARC ÎNCHIS FINAL

După terminarea formalităților automobilele trebuie să fie plasate într-un parc închis unde vor trebui să rămână până la deschiderea acestuia la instrucțiunile Comisarilor Sportivi.

Se va proceda la o scurtă verificare a acestuia pentru a se constata:

Dacă corespunde cu automobilul verificat inițial.

Dacă este necesar să se impună vreo sancțiune.

Verificarea de la sfârșitul raliului va viza minim următoarele componente:

- Suspensia;
- Frânele;
- Transmisia;
- Starea corespunzătoare a șasiului/ caroseriei;
- Restrictorul și Turbocompresor, dacă există vreunul din ele

18.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR

Verificările tehnice complete, după eveniment, care implică demontarea mașinii pot fi efectuate fie la discreția Comisarilor Sportivi sau ca urmare a unui protest. Vor fi supuse verificării finale minim 3 automobile omologate FIA precum și orice alt automobil ales de către CCS sau comisarii tehnici.

18.3 TIMPUL DISPONIBIL DE CONTROL FINAL

Intervalul dintre sosirea automobilelor la locul verificărilor tehnice, așa cum este publicat în regulamentul particular, și afișarea clasamentului provizoriu final nu trebuie să fie mai puțin de două ore.

SHAKEDOWN

19. SHAKEDOWN

19.1 DERULAREA SHAKEDOWN

Organizatorii sunt obligați să introducă în programul raliului o probă shakedown care trebuie să fie derulată ca și cum ar fi o probă de raliu și să includă toate măsurile de siguranță corespunzătoare.

Suprafața SHAKEDOWN-ului trebuie să fie aceeași ca suprafața majorității probelor speciale.

SHAKEDOWN-ul se poate desfășura pe o probă super specială sau pe o parte dintr-o probă specială a raliului.

Taxa de înscriere pentru shakedown este de maxim 50 euro (pentru coeficient 1) pe care sportivii sunt obligați să o achite cel târziu până în momentul înscrierii la recunoașteri.

Sportivilor le sunt interzise testele private, în afara shakedown-ului, în județul în care se desfășoară competiția și în județele imediat adiacente, în săptămâna raliului, iar sancțiunea pentru această abatere este amendă de 1000 euro (jumătate din amendă va fi încasată de organizator și jumătate de va intra în bugetul Comisiei Naționale de Raliuri).

Organizatorul va asigura, obligatoriu, arbitrajul și cronometrajul la shakedown.

Organizatorul va garanta fiecărui echipaj înscris la shakedown posibilitatea efectuării a cel puțin două treceri de recunoaștere pe traseul shakedown-ului (în zilele de recunoașteri) și efectuarea a minim 4 treceri cu automobilul de concurs, după un program stabilit și afișat de către organizator cu cel puțin 24 ore înainte. Nerespectarea de către organizator a acestei prevederi va fi înscrisă în raportul competiției și raportată Comisarilor Sportivi.

Sportivii și invitații acestora care se înscriu și participă la shakedown sunt obligați să poarte echipamentul de securitate (combinezon, casca, etc.). Nerespectarea acestui articol duce la excluderea din sesiunea de teste și amendarea pilotului cu suma de 100 euro. Achitarea acestei amenzi se va face până la ora startului în competiție. În caz contrar, membrii CCS vor interzice startul echipajului în raliu.

19.2 ANGAJAMENT

Orice persoană de la bordul mașinii în timpul shakedown-ului care nu este înscrisă în raliu trebuie să fi semnat o declarație ca-si asuma răspunderea de a participa la eveniment fără a cere daune de orice natură, organizatorului, pilotului sau FRAS în cazul unui incident.

19.3 DEFALCAREA ÎN TIMPUL SHAKEDOWN

Un concurent al cărui mașină se strică în timpul shakedown, poate să ceară să participe la ceremonie de start după cum este menționat la articolul 32.

CONTROALE

20. CONTROALE - CERINȚE GENERALE

20.1 INDICATOARE DE CONTROL

Toate controalele, de exemplu controalele de trecere și de timp, startul și sosirea în probele speciale, zonele de control de regrupare și neutralizare trebuie să fie indicate de către panouri standardizate aprobate de FIA în conformitate cu desene și distanțele din Anexa I.

20.2 BARIERE DE PROTECȚIE

O suprafață de cel puțin 5 m atât înainte cât și după postul de control trebuie să fie protejate de bariere pe ambele părți ale drumului, pentru a permite să se efectueze controlul.

20.3 ZONA DE CONTROL

Zona dintre primul semn de avertizare galben și semnul final bej cu trei dungi transversale este considerată ca fiind zona de control.

Toate zonele de control (adică zonele între primul panou galben de avertizare și semnul final bej cu trei benzi transversale) sunt considerate ca zone de Parc închis.

20.4 TIMPUL DE OPRIRE ÎN ZONA DE CONTROL

Timp de oprire în orice zonă de control se limitează la perioada de timp necesară pentru efectuarea operațiunilor de control.

20.5 PERIOADA DE FUNCȚIONARE A POSTURILOR DE CONTROL

20.5.1 Posturile de control trebuie să funcționeze cu cel puțin 15 minute înainte de trecerea automobilului CONOMETRORULUI ȘEF și OBSERVATORULUI ARBITRILOR.

20.5.2 Fără o decizie contrară a Directorului Sportiv, posturile de control își vor înceta activitatea la 15 minute după timpul ideal de sosire a ultimului automobil din competiție, la care se adaugă timpul prevăzut pentru excluderea din competiție și după trecerea ARBITRULUI RESPONSABIL CU DESCHIDEREA traseului.

20.6 SUCESIUNE DE CONTROALE ȘI DIRECȚIA

20.6.1 Echipajele sunt obligate să treacă prin punctele de control în toate momentele prevăzute, în ordinea corectă și pe direcția de parcurs a raliului.

20.6.2 Este interzis să se re-între într-o zonă de control.

20.6.3 Nerespectarea articolului 20.6.1 și 20.6.2 atrage pedeapsa cu excluderea din competiție, pronunțată de către Comisarii Sportivi,

20.7 INSTRUCȚIUNILE SEFILOR DE POST

20.7.1 Echipajele sunt obligate să urmărească instrucțiunile oficialului șef din orice post de control. Imposibilitatea de a face așa va fi raportată Comisarilor sportivi.

20.7.2 Toți oficialii din posturile de control trebuie să fie identificabili. La fiecare control, șeful oficial trebuie să poarte o vestă distinctivă.

20.8. ZONA MEDIA

Poate fi amenajat un spațiu pentru media înaintea panoului galben de intrare în zona de control orar al parcurilor de service, parcului de regrupare sau în zona de premiere la final. Accesul în zona media este permis doar persoanelor acreditate de către FRAS/organizator.

21. CONTROALE DE TRECERE

La aceste controale, identificate de semne ca în Anexa I, oficialii trebuie să ștampileze și/sau să semneze carnetul de bord și apoi, cât mai repede, să-l înmâneze echipajului, fără a menționa timpul de trecere.

22. CONTROALE DE TIMP

22.1 FUNCȚIONAREA

La aceste controale, oficialii vor marca pe carnetul de control ora și minutul în care acesta i-a fost înmânat.

22.2 PROCEDURĂ DE VERIFICARE

22.2.1 Procedura de verificare începe în momentul în care automobilul trece de semnul de intrare în zona de control orar.

22.2.2 Între semnul de intrare în zonă și controlul propriu-zis, echipajului îi este interzis să oprească din orice motiv sau să conducă folosind o viteză anormal de mică.

22.2.3 Cronometrarea și înscrierea timpului pe carnetul de control pot fi efectuate numai dacă cei doi membri ai echipajului și automobilul lor se află în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control.

22.2.4 Înscrierea timpului de pontaj corespunde exact momentului în care carnetul de control este pus pe masa arbitrilor din postul respectiv sau înmânat direct acestuia, de către unul dintre membrii echipajului.

22.2.5 Arbitrul va înscrie în carnetul de control timpul în care i-a fost predat acesta, și nimic altceva.

22.2.6 Timpul ideal de pontaj se obține prin adunarea timpului alocat pentru parcurgerea sectorului de legătură cu timpul de start pentru acest sector, acești doi timpi fiind exprimați în minute.

22.2.7 Timpul ideal de pontaj este numai responsabilitatea echipajelor, care poate consulta ceasul oficial de pe masa de control. Oficialii nu trebuie să le dea nicio informație cu privire la acest timp ideal de pontaj.

22.2.8 Echipajului nu-i va fi aplicată nici o penalizare față de timpul ideal, dacă automobilul pătrunde în zona de control în timpul minutului prevăzut pentru verificare sau în timpul minutului anterior. **In cazul în care automobilul patrunde în zona de control cu doua minute în avans fata de minutul prevăzut pentru verificare echipajului i se va aplica o penalizare de 2 minute.**

22.2.9 Echipajului nu-i va fi administrată nici o penalizare pentru întârziere, dacă actul predării carnetului de control arbitrilor din post, are loc în timpul minutului prevăzut pentru verificare.

22.2.10 Orice diferență între timpul propriu-zis al verificării și timpul teoretic prevăzut pentru verificare va fi penalizată după cum urmează:

a) Pentru întârziere: 10 secunde pe minut sau fracțiune de un minut.

b) Pentru sosire mai devreme: 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

22.2.11 În cazul în care a fost stipulat în regulamentul particular al raliului sau este indicat într-un buletin de mai târziu, organizatorii pot autoriza echipajele de a monta în avans față de timpul prevăzut, fără să primească vreo penalizare. În acest caz, timpul înregistrat pe carnetul de control este cel care se ia în calcul pentru raliu, nu timpul de intrare.

22.2.12 Dacă se descoperă că un echipaj nu a respectat regulile pentru procedura de verificare, arbitrul-șef de la punctul de control va face un raport scris, ce va fi trimis imediat către Directorul Sportiv.

Timpii din dosarul oficial al postului SOSIRE PS, confrunțați cu banda de la cronometru, vor fi cei luați în seamă de către Secretariat și Colegiul Comisarilor Sportivi.

22.3 CONTROLUL TIMPULUI, URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

În cazul în care un timp de control este urmat de un control de start într-o probă specială, se aplică procedura următoare:

22.3.1 La controlul timpului de la sfârșitul unui segment de drum, arbitrul adecvat va înscrie pe carnetul de control, pe de-o parte momentul verificării echipajului, și pe de altă parte timpul estimat de start în proba. Trebuie să existe o perioadă de 3 minute decalaj în care echipajul poate să se pregătească pentru startul probei și să ajungă la linia de start. Timpul de start al probei va fi timpul de start pentru următorul sector de legatura.

Dacă două sau mai multe echipaje montează în același timp, timpul previzionat de start al lor pentru această probă specială va fi în aceeași ordine de pontare ca în controlul orar.

22.3.2 Imediat după verificarea de la punctul de control, automobilul de competiție este condus la punctul de control pentru startul Probei Speciale. Arbitrul, sub atribuțiile căruia intră acest punct de control, înscrie timpul prevăzut pentru startul probei pe foaia probei, timp ce corespunde în mod normal cu timpul estimat de start pentru segmentul de drum. Apoi el va da startul echipajului, în conformitate cu procedura enunțată în cadrul acestor regulamente.

Carnetul de control va fi înapoiat echipajului în prima parte a minutului ce precede startul, astfel încât să fie respectate procedurile art. 26 din prezentul regulament.

22.3.3 În cazul în care există o diferență dintre timpul estimat și timpul actual de start, timpul înscris de oficialul din startul probei speciale este obligatoriu.

23. EXCLUDEREA PENTRU ÎNTÂRZIERE

23.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ

Orice întârziere de peste 15 minute de la timpul prevăzut între două controale de timp, la startul raliului/zilei, la startul unei secțiuni, sau o întârziere mai mare de 30 minute cumulate la o secțiune sau o zi va avea ca rezultat excluderea echipajului în cauza de către CCS.

Echipajul poate, totuși, re-începe raliul, în conformitate cu dispozițiile prevăzute specifice. În calcul pentru o astfel de excludere, se ia timpul real, și nu penalizarea în timp (10 secunde pe minut).

23.2 SOSIREA ÎN AVANS

Sosirea în avans nu va permite sub nici un fel echipajelor să-și reducă din întârzierea ce contează pentru excludere.

23.3 NOTIFICAREA PENTRU EXCLUDERE

Excluderea pentru întârzierea maximă permisă poate fi anunțată numai la sfârșitul unei secțiuni sau la sfârșitul Zilei.

24. CONTROALE ÎN REGRUPARE

24.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎNTR-O REGRUPARE

24.1.1 La sosirea lor în aceste puncte de control al regrupării, echipajele vor primi instrucțiuni cu privire la momentul lor de start. Echipajele trebuie să conducă mașina imediat și direct la parcul închis unde motoarele trebuie să fie oprite, iar echipajul trebuie să părăsească parcul închis.

24.1.2 În cazul în care o regrupare nu depășește 15 de minute, echipajele pot rămâne în parcul de regrupare.

24.2 PROCEDURĂ LA IEȘIRE DIN REGRUPARE

După o regrupare în timpul unei Zi, echipajele vor lua startul în ordinea în care au început secțiunea anterioară.

Echipajele nu vor beneficia de același interval de timp prevăzut pentru regrupare.

Exemplu:

120 de automobile la startul raliului

Prima regrupare de 4 ore

Momentul de start de la punctul de control al regrupării: 12h01

Timpul prevăzut pentru sosirea automobilului Nr.1 la punctul de control al regrupării 8h01.

Timpul prevăzut pentru sosirea automobilului Nr.120 la punctul de control al regrupării 10h00

Timpul propriu-zis de sosire al automobilului Nr.1 la punctul de control al regrupării 8h45.

Timpul propriu-zis de sosire al automobilului Nr.120 la punctul de control al regrupării 11h50 (60 de automobile s-au retras pe parcursul acestei părți a raliului).

Momentul de start pentru automobilul Nr.1 12h01

Momentul de start pentru automobilul Nr.120 13h00

Durata respectivă a perioadei de oprire a fost prin urmare de:

-3h16 pentru automobilul Nr.1

-1h10 pentru automobilul Nr.120.

La sosirea lor în aceste puncte de control al regrupării, echipajele vor preda carnetele de control arbitrilor. Echipajele vor primi instrucțiuni cu privire la momentul lor de start. Oficialii le pot înmâna un nou set de carnetele de control fie la intrarea, fie la ieșirea din parcul închis de regrupare.

PROBE SPECIALE

25. GENERAL

25.1 CRONOMETRARE

Cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.

25.2 VITEZA MEDIE MAXIMĂ ÎN PROBELE SPECIALE

Viteza medie maximă autorizată pe probele speciale ale unui raliu nu trebuie să depășească **130 km/oră**.

25.3 OBSERVATORUL

În cazul îndeplinirii îndatoririlor lor, intrarea Observatorului pe traseul probelor speciale trebuie să aibă loc cel târziu cu 30 de minute înainte de timpul de start al primului automobil de concurs dar nu după trecerea mașinii de securitate

Ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea raliului se va face astfel:

- cu o oră înainte de Start pleacă automobilul cu CRONOMETRORUL ȘEF și OBSERVATORUL ARBITRILOR,

- cu 45 de minute înainte de ora de start pleacă automobilul cu ȘEFUL DE TRASEU;

- cu 30 de minute înainte pleacă automobilul cu ȘEFUL SECURITĂȚII traseului;

- cu 15 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 000.

- cu 12 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere nr. 00.

- cu 8-10 minute înaintea primului echipaj pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 0.

- după ultimul echipaj din raliu pleacă arbitrul RESPONSABIL CU DESCHIDEREA TRASEULUI cu automobilul de deschidere.

25.4 În cazul ieșirii de pe traseul PROBEI SPECIALE cu intenția de a scurta traseul și a obține un avantaj prin această greșeală, echipajul va fi penalizat. Orice abatere de la traseul impus va fi raportată Comisarilor Sportivi. Acestia vor penaliza echipajul cu amenda în valoare de 500 de euro și 2 minute de penalizare.

În cazul în care echipajul iese de pe traseu în mod accidental, fără intenția vadită de a-l scurta sau de a-și crea un avantaj – și reintră în cel mai scurt timp posibil pe traseu, greșeala va fi considerată "incident de cursă", iar echipajul nu va fi penalizat.

26. START ÎN PROBELE SPECIALE

26.1 PUNCTUL DE START

Proba specială începe cu un start de pe loc, cu mașina plasată pe linia de start.

26.2 PROCEDURĂ DE START

26.2.1. Dispozitivul de start (*fotocelula/bariera optică*) se poziționează la 40 cm după linia de start (*în sensul probei speciale*).

26.2.2. Procedura de start electronică trebuie să fie clar vizibilă pentru echipajul de la linia de start.

26.2.2. Ceasul de start electronic este cuplat la un dispozitiv (celule de start) pentru a detecta și înregistra în cazul în care o mașină pleacă de la linia de start înainte de semnalul corect (start anticipat).

26.3 PROCEDURĂ DE START MANUAL

În cazul în care se folosește procedura de start manuală, după predarea carnetului de control înapoi echipajului, oficialul de start va număra invers cu voce tare: 30 "- 15" - 10 ", iar în ultimele cinci secunde, una câte una. Când ultimele 5 secunde au trecut, semnalul de start va fi dat.

26.4 ÎNTÂRZIEREA STARTULUI DIN VINA ECHIPAJULUI

26.4.1 În cazul întârzierii startului cauzată din vina echipajului, oficialul va introduce un nou timp în carnetul de control, sancțiunea fiind apoi de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut întârziere.

26.4.2 Orice echipaj care refuză startul într-o probă specială la timpul alocat va fi raportat Comisarilor Sportivi, indiferent dacă proba specială se desfășoară sau nu.

26.4.3 Orice automobil care nu a putut să pornească de la linia de start în termen de 20 de secunde de la semnal va fi exclus și imediat re poziționat într-un loc sigur.

26.5 ÎNTÂRZIERE PE PROBA SPECIALĂ

În cazul în care desfășurarea unei probe a fost amânată (întârziată, intrerupta) pentru mai mult de 20 de minute, cel puțin o mașina de închidere (mașina nr 000) echipată cu un sistem de adresare către public, sau mașina de securitate trebuie să treacă pe probă înainte de trecerea următoarei mașini de concurs, cu scopul de a rescuriza proba. Dacă acest lucru este imposibil proba va fi oprită și echipajele vor parcurge proba specială în regim de (CO) regularitate.

26.6 START ANTICIPAT

Un start anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării semnalului de start, este penalizat după cum urmează:

- Prima abatere: zece secunde pentru fiecare secunda cu care s-a anticipat startul
- A doua abatere: 1 minut.
- A treia abatere: 3 minute

Alte abateri ulterioare: la discreția Comisarilor Sportivi

Aceste penalizări nu-i împiedică pe Comisarii Sportivi să impună penalizări mult mai drastice, dacă ei consideră că este necesar acest lucru.

26.7 INTERVALUL DE START

Intervalul de start pentru o probă specială trebuie să respecte aceleași reguli ca cele stabilite pentru startul Zilei. Intervalul de start între două echipaje va fi de 2 minute la raliurile de macadam.

27. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ

27.1 LINIA DE SOSIRE

Probele speciale se termină lansat. Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul de stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor Sportivi. Timpul obținut este înregistrat pe linia de sosire, folosind celule fotoelectrice și cronoprintere care au redare pe imprimantă, ele fiind dublate de alte cronometre. La sfârșitul probelor speciale, fotocelulele trebuie să fie poziționate la același nivel cu linia de cronometraj, indicată cu ajutorul unui semn ce reprezintă un steag cadrilat pe fundal roșu.

În zona dintre linia de SOSIRE/cronometraj și STOP, depășirea echipajelor este interzisă, cu excepția cazurilor în care un echipaj se deplasează cu viteză redusă din motive tehnice, dacă acesta semnalizează celui din urmă avaria sa.

Echipajul care depășește fără a aștepta semnalele celui din față riscă EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE. De asemenea, o penalizare de timp de 10 secunde va fi aplicată și echipajului care deși rulează cu viteză redusă nu semnalizează și/sau împiedică în mod voit depășirea.

27.2 PUNCTUL STOP

Echipajul trebuie să se prezinte apoi la STOP-ul probei, indicat printr-un semn roșu "STOP", pentru a-i fi scris timpul obținut pe carnetul de control al probei speciale (oră, minut, secundă, și zecime de secundă). Dacă timpul nu poate fi transmis imediat arbitrilor de la STOP, aceștia vor ștampila (semna) numai carnetul de control a echipajului pentru proba specială în cauză, timpul fiind înscris pe carnet abia la următoarea zonă de neutralizare sau la următorul punct de control al regrupării.

Dacă în urma unei greșeli a echipajului, înscrierea timpului nu poate fi făcută, vor fi impuse următoarele penalizări:

La start: excluderea din competiție pronunțată de CCS

La sfârșit (Punctul de Opreire): penalizare de 5 minute

28. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE

Colegiul Comisarilor Sportivi va acorda fiecărui echipaj care a parcurs proba specială în regim de CO:

- timpul realizat de echipajul respectiv în condiții similare pe aceeași probă, la o altă trecere.
- cel mai slab timp realizat de un echipaj din clasa sa (dacă acesta a parcurs PS în regim normal fără evenimente)
- timpul considerat a fi cel mai echitabil (conform CSI -FIA)

Echipajul vinovat că a blocat deliberat trecerea va fi sancționat de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție și va fi judecat de către Comisia de Disciplină.

29. SIGURANȚA CONCURRENTULUI

29.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR

Pe parcursul probelor speciale, piloții și copiloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (cască, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși - pentru piloți, HANS) și să-și cupleze centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care vor aplica o penalizare între 100-300 de euro. Pentru abateri grave cum ar fi rulara în regim de probă specială fără cască de protecție/ HANS sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi vor aplica penalizări de la 500-1000 de euro, putând decide în același timp și excluderea echipajului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiție prin forțele proprii ale echipajului, în scopul eliberării traseului sau al reluării parcurgerii probei respective.

Nu este permisă parcurgerea probelor speciale 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, echipajul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu amenda de 200 euro. Sancțiunea poate fi anulată/ suspendată în cazul în care deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Echipajului i se va permite remedierea defecțiunii la primul parc 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 cursă.

În cadrul etapelor din campionatul intern sau în competițiile internaționale este obligatorie utilizarea dispozitivelor HANS.

29.2 SEMNELE SOS / OK

29.2.1 Fiecare road book, trebuie să conțină, lângă coperta spate în format **A3** (îndoite), un semn roșu "SOS" și pe verso un semn verde "OK".

29.2.2 În cazul unui accident ce necesită asistență medicală de urgență, dacă este posibil, semnul roșu "SOS" trebuie imediat să fie afișat la următoarele mașini și la orice elicopter care încercă să ajute.

29.2.3 Orice echipaj spre care este arătat semnul roșu „SOS” sau care are în raza vizuală un automobil ce a avut un accident major, cu ambii membri ai echipajului la bord, dar care nu arată semnul roșu „SOS”, se va opri imediat și fără excepție pentru a acorda ajutor. Toate celelalte echipaje se vor opri și ele. Al doilea automobil ajuns la locul accidentului va pleca să informeze următorul post cu stație radio. Celelalte automobile vor trebui să lase drum liber pentru autovehiculele de urgență. Orice echipaj care este obligat să pună în practică această regulă, dar nu o face, va fi raportat Comisarilor Sportivi.

Colegiul Comisarilor Sportivi aplică sancțiunea de la 1000 euro până la EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE, echipajului /echipajelor care nu se conformează art. 29.2.3

29.2.4 În situația unui accident în care nu se necesită intervenție medicală imediată, semnul „OK” trebuie expus în mod vizibil de către un membru al echipajului următoarelor automobile și oricărui helicotper ce încearcă să ofere ajutor.

29.2.5 Dacă echipajul părăsește automobilul de competiții, semnul „OK” trebuie expus astfel, încât să fie clar vizibil pentru ceilalți concurenți.

Echipajul care nu respectă prevederile art. 29.2.4 și 29.2.5 va fi sancționat disciplinar. În cauza în care din acest motiv o probă specială a fost întreruptă, echipajul va fi sancționat cu amendă în sumă de 1000 euro (la bugetul FRAS).

29.2.6 Road book-ul trebuie să conțină o pagină cu procedura accidentului.

29.2.7 Echipajul care abandonează sau se retrage din competiție este obligat să predea carnetul de control la primul post de control al raliului sau la arbitrul din automobilul de deschidere. Încălcarea acestei reguli conduce la aplicarea unei sancțiuni de până la 300 de euro și/sau suspendarea licențelor pilotului și copilotului membri ai aceluși echipaj.

Pentru faptul că un echipaj acceptă la bordul automobilului de competiții o terță persoană Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea de excludere din competiție.

29.3 RAPORTAREA ACCIDENTULUI

În cazul în care un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public suferă fizic un prejudiciu, pilotul sau co-pilotul în cauză trebuie să raporteze acest lucru la următorul punct de radio, așa cum se specifică în road book și a fost însemnat pe traseu.

29.4 TRIUNGHIUL ROȘU

29.4.1 Fiecare automobil din competiție trebuie să aibă în dotare un triunghi roșu reflectorizant care, în eventualitatea opririi automobilului în timpul probei speciale, trebuie plasat într-o poziție vizibilă, de către un membru al echipajului, la cel puțin 50 de metri înaintea locului unde se află mașina, pe partea pe care se afla automobilul, cu scopul de a-i avertiza pe următorii conducători.

29.4.2 Acest triunghi trebuie să fie plasat, chiar dacă mașina este oprită în afara drumului.

Colegiul Comisarilor Sportivi va sancționa echipajul care nu respectă prevederile art. 29.4.1 și art. 29.4.2 cu amendă în sumă de până la 500 euro.

29.5 UTILIZAREA STEAGURILOR GALBENE

29.5.1 La depășirea unui steag galben afișat, conducătorul auto trebuie să reducă imediat viteza, să mențină această reducere a vitezei până la sfârșitul probei speciale, și să urmeze instrucțiunile oricărui oficial sau conducătorilor mașinii de securitate. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de intermedieri cu stație radio înainte de incident. Nerespectarea acestei reguli va atrage după sine o penalizare la discreția Comisarilor sportivi.

29.5.2 Un echipaj, căruia i s-a arătat steagul galben i se va acorda un timp teoretic pentru probă, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 28.

29.5.3 Steagul galben va fi afișat echipajelor doar la dispoziția Directorului Sportiv. Steagurile pot fi afișate numai de către un oficial ce poartă o vestă distinctivă și care este într-un post de intermediar, post marcat cu un simbol de punct radio. Timpul de amplasare a steagului va fi înregistrat și adus la cunoștința comisarilor sportivi de către Directorul Sportiv.

29.5.4 Niciun alt steag decât cel galben nu poate fi desfășurat în orice punct al probei speciale.

29.5.5 Un steag galben trebuie să fie disponibil la fiecare punct intermediar cu stație radio al probei (situat la un interval de aproximativ 5 km).

29.5.6 Diferite sisteme de semnalizare (de exemplu, semnale luminoase) pot fi utilizate în proba super specială. Detaliile complete trebuie să fie incluse în regulamentul particular.

30. PROBA SUPER SPECIALĂ

30.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE

30.1.1 Când mai mult de o singură mașină ia startul în același timp, traseul la punctul de start trebuie să fie adiacent, unul față de celălalt. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice fiecărei mașini. Este permis ca linia de start pentru mașini să fie decalată la diferite poziții ale startului pentru a egaliza lungimea probei

30.1.2 Organizarea unei probe super-speciale este obligatorie. Aceasta va face obligatoriu parte integrantă din raliu și se va desfășura în conformitate cu art. 5.2.7.

30.2 DESFĂȘURAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE

Reglementări specifice referitoare la desfășurarea unei probe super speciale trebuie să fie incluse în regulamentul particular al raliului.

În cazul ieșirii de pe traseul SUPERSPECIALEI (proba spectacol) cu intenția de a scurta traseul și a obține un avantaj prin această greșeală, echipajul va fi penalizat cu 10 secunde pentru fiecare greșeală, care se vor adăuga la timpul realizat efectiv de echipajul respectiv

În cazul în care echipajul iese de pe traseu în mod accidental, fără a putea fi demonstrată intenția de a-l scurta sau de a-și crea un avantaj – și reintră în cel mai scurt timp posibil pe traseu, greșeala va fi considerată "incident de cursă", iar echipajul nu va fi penalizat.

În cazul în care echipajul nu efectuează toate turele prevăzute pentru SUPERSPECIALĂ și se va acorda timpul cel mai slab realizat de un echipaj din clasa sa, în condiții normale, plus o penalizare de 10 secunde.

30.3 PLAN DE SECURITATE

Planul de securitate în conformitate cu standardul planului de securitate trebuie să fie prezentat la FRAS pentru aprobare.

30.4 ORDINEA DE START

Ordinea de start și pentru intervalele de timp pentru o probă super specială sunt în întregime la discreția conducerii cursei.

La SUPERSPECIALE ordinea de start poate fi în ordinea inversă a clasamentului, după cum urmează:

- piloții clasei 15 – grupa I
- Piloții celorlalte clase (2-14)
- Piloții prioritari

PARC ÎNCHIS

31. REGULI DE PARC ÎNCHIS

31.1 APLICARE

Cât timp automobilele de competiții se afla în regim de parc închis, sunt interzise deschiderea capotei motorului, realimentare cu combustibil sau orice altă reparație sau intervenție asupra automobilului de concurs.

Autoturismele sunt supuse regulilor de parc închis:

31.1.1 Din momentul în care intră în parcul de regroupare sau parcul de sfârșit de Zi, până când îl părăsește.

31.1.2 Din momentul când intră într-o zonă de control, până când o părăsește.

31.1.3 Din momentul în care ajunge la sfârșitul raliului până când Comisarii sportivi au autorizat deschiderea parcului închis.

31.2 PERSONALUL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS

31.2.1 De îndată ce au parcat mașina lor în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul, iar echipajul trebuie să iasă din parcul închis. Nimeni, în afara de oficialii de la raliul care desfășoară o funcție specifică, nu au permisiunea în parcul închis.

31.2.2 Echipajele pot intra în parcul închis cu 10 minute înaintea timpului lor de start.

31.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS

Numai oficialii de serviciu (din post) și/sau membrii echipajului sunt autorizați pentru a împinge un automobil de competiție în interiorul unui parc închis.

Echipajele care încalcă prevederile referitoare la parc închis, vor fi sancționate de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE.

31.4 REPARATII ÎN PARC ÎNCHIS

31.4.1 În cazul în care comisarii tehnici ai raliului consideră că starea mașinii a devenit deficientă încât ar putea fi afectată siguranța, această mașină trebuie să fie reparată în parcul închis, în prezența unui comisar tehnic.

31.4.2 Sub supravegherea unui Comisar tehnic echipajul și maxim 3 mecanici pot schimba geamurile.

31.4.3 Dacă timpul de reparație are ca rezultat o întârziere dincolo de ora programată inițial pentru start, echipajul va primi un nou timp de start, după efectuarea reparației, pentru care penalizarea este de 1 minut pe minut sau pe fracțiuni de minut de întârziere.

31.4.4 Sub supravegherea unui Comisar tehnic sau de parc este permisă înlocuirea unei roți de către echipaj, cu mijloacele avute la bord, și de asemenea, îi este permisă pornirea automobilului de concurs cu ajutorul unei baterii alta decât cea avută la bordul autoturismului.

STARTUL ȘI RE-STARTUL

32. CEREMONIA DE START

O ceremonie de start trebuie să fie organizată cu scopul de a îmbunătăți promovarea și interesul mass-media pentru raliu. Intervalul de start și ordinea pentru ceremonia de start sunt la discreția organizatorilor. Programul și locul de desfășurare a ceremoniei trebuie să fie indicate în regulamentul particular. În cazul în care un echipaj în automobilul de competiție nu este în măsură să participe la ceremonia de start, îi va fi permis startul la restul raliului din Ziua 1, cu timpul alocat prevăzut pe care Comisarii sportivi l-au notificat în prima lor ședință, și sub rezerva de a trece de verificările tehnice necesare. Echipajul în cauză trebuie să participe îmbrăcat în combinezon și la timpul său la ceremonia de start.

33. ZONA DE START

33.1 STARTUL RALIULUI

Înainte de start, organizatorii pot convoca toate mașinile de concurs într-o zonă de start, în care automobilele trebuie să fie conduse cu maximum 4 ore înainte de start lucru ce va fi detaliat în regulamentul particular. Sancțiunile exclusiv pecuniare pentru întârzierea în zona de start sunt specificate în regulamentul particular.

33.2 STARTUL ZILEI

Oricare echipaj care întârzie mai mult de 15 de minute fata de timpul sau de start este declarat abandonat.

34. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START

34.1 ORDINEA DE START

Ordinea de start la primul raliu/etapă din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014, va fi următoarea:

- piloții prioritari (FIA+FRAS), în ordinea clasamentului general (FIA) din anul precedent.
- ceilalți piloți din clasele 2-10, în ordinea clasamentului general al anului precedent iar de la minim locul 10 în jos cu automobilele din clasele 11 - 14 (grupa H) intercalate între automobilele din clasele 2-10, în ordinea clasamentului grupelor H de anul trecut.
- **piloții clasei 15**

La următoarele etape din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014, ordinea de start va fi stabilită după aceeași metodă dar în funcție de clasamentele la zi.

Pentru a doua ZI a raliului startul se va da în ordinea clasamentului parțial, oficial, publicat la sfârșitul ZILEI precedente, cu amendamentul că de la minim locul 10 în jos se vor intercala în ordinea de start și automobilele din clasele 11 - 14 (grupa H) **și clasa 15 (grupa I)** printre clasele FIA. Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să ia startul conform regulii Super Rally și în general, pe orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului Sportiv, în mod special când se anticipează ca diferența de la startul în proba specială dintre două automobile consecutive nu ar fi suficientă. Repoziționarea piloților în altă ordine de start nu va putea fi făcută decât după parcurgerea a minim 10% din lungimea totală a probelor speciale a întregului raliu.

Piloții prioritari se supun la rândul lor prevederilor de mai sus cu precizarea că indiferent de poziția în care vor lua startul a doua zi sau după o repoziționare, aceștia vor păstra avantajul celor două minute (la start) față de pilotul precedent.

34.2 REPOZIȚIONARE PILOȚILOR

Directorul sportiv, cu acordul Comisarilor sportivi poate, din motive de siguranță, re poziționa piloții sau să schimbe intervalul de timp dintre mașini ca și în articolul 141 din Cod.

34.3 INTERVALUL DE START

La startul fiecărei Zile, CCS va programa startul automobilelor de concurs la un interval de cel puțin un minut pentru etapele desfășurate pe asfalt și două minute pentru cele desfășurate pe macadam. Intervalul dintre timpul de start pentru N piloți prioritari (N fiind numărul invariabil de piloți prioritari înscriși la startul raliului) va fi de cel puțin 2 minute pentru prima zi.

SERVICE

35. SERVICE- CONDIȚII GENERALE

35.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI

De la primul și până la ultimul control tehnic, service-ul pentru automobilele de concurs poate fi efectuat doar în parcurile service. Cu toate acestea, echipajul, folosind numai echipamentele de la bord și fără asistență fizică externă, poate efectua service-ul mașinii, în orice moment, altul decât în cazul în care acest lucru este specific interzis.

35.2 PERSONALUL ECHIPEI & SERVICE RESTRIȚIONAT

Prezența personalului echipei sau orice echipă de transport (inclusiv elicoptere) la mai puțin de 1 kilometru de automobilul de concurs, este interzisă, cu excepția:

- În parcurile de service, service indepartat și pentru un membru al echipei pe masina în zona spălătoriei auto dacă este inclusă în program
- în zona de realimentare
- În cazul în care este permis printr-un buletin
- Pe proba specială (de la semnul galben de la începutul zonei de control până la semnul de sfârșit de zona Stop)
- în timp ce automobilul se afla în Zona Media
- înmânarea către sau de la echipaj de produse alimentare, băuturi, îmbrăcăminte și informații (cardul de date, road book, etc) este permisă în parcurile service, service-ul indepartat sau când automobilul de concurs se afla în zona media
- În cazul în care automobilele de concurs folosesc un traseu fixat în road book, și este necesar pentru a utiliza același traseu, în același timp, ca personalul echipei, cu condiția ca acestea să nu se opreasca în același loc (minimumul de 1000 metri) și în același timp.

36. PARCURI DE SERVICE

36.1 IDENTIFICAREA PARCULUI SERVICE

Parcurile de service sunt indicate în itinerariul raliului cu un timp de control la intrare și la ieșire. (Cei 25 de m distanța la care se face referire în Anexa I se reduc la 5 m). Distanța între două parcuri service trebuie să fie de maxim 80 km de proba speciala.

36.2 PROGRAMUL PARCULUI SERVICE -

Programul pentru fiecare mașină în parcul de service trebuie să fie în concordanță cu traseul evenimentului cu următoarele sugestii:

36.2.1 15 minute înainte de prima PS a zilei dacă aceasta este după o regrupare de peste noapte.

Controlul tehnic ar putea avea loc în interiorul parcului închis.

36.2.2 30 minute între două grupuri de probe.

Maxim 15 minute pentru service indepartat (ZSI)

Precedat de un control de 3 minute - Zona tehnică- care poate fi în interiorul regrupării

36.2.3 45 minute sau 45 minute flexiservice la sfârșitul unei secțiuni înaintea unei regrupări peste noapte

Controalele tehnice vor fi efectuate în interiorul parcului închis.

36.2.4 10 minute de service, înainte de sfârșitul raliului.

Precedat de un control de 3 minute - Zona tehnică- care poate fi în interiorul regrupării

36.2.5 - pentru fiecare mașină în parcul de service se va atribui timpul efectiv de service plus timpul de deplasare prin percul service (exemplu: **15** minute timp efectiv de service+**2** minute pentru deplasare în parcul service; **15+2**)

36.3 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR SERVICE

Viteza automobilelor în parcurile de service nu poate depăși 30 km/h. Imposibilitatea de a se conforma prezentei limite va avea ca rezultat o penalizare aplicată de către Comisarilor sportivi, la propunerea Directorului Sportiv, a organizatorului, comisarilor tehnici sau de parc cu amendă în valoare de până la 400 euro.

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.

Depășirea vitezei admise pentru aceste vehicule, ca și orice altă acțiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la raliu va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă în valoare de 200 euro.

37. VEHICULE PERMISE IN PARCURI SERVICE

37.1 NUMĂRUL DE AUTOMOBILE DE SERVICE

Maxim două vehicule de service per automobilul de concurs care a luat startul în raliu pot face service pe tot parcursul raliului. Aceste vehicule trebuie să fie clar identificate prin plăci "Service" emise de către FRAS și aplicate în locațiile specificate. Federația Română de Automobilism Sportiv va distribui, o dată cu eliberarea licențelor, plăci de SERVICE pentru autovehiculele de asistență tehnică și AUXILIAR

37.2 VEHICULE AUXILIARE

Alte vehicule ale echipei trebuie să fie identificate prin intermediul plăcilor "auxiliar", plăci emise de FRAS. În cazul în care spațiul o permite, vehiculele "auxiliare" pot avea permisunea în parc lângă vehiculele lor de service admise în parc. În cazul în care nu este suficient spațiu organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.

37.3 ACCES PARC SERVICE

Organizatorul va marca cu claritate zonele din parcul de service alocate echipelor/echipajelor înainte de raliu, în ordinea numerelor de licență și a echipei de service, și va anunța data și ora de când aceștia au permisiunea de a intra în parcul de service. În cazul firmelor specializate se va lua drept reper numărul cel mai mic de licență a sportivului căruia i se acorda asistență tehnică.

Organizatorul va asigura fiecărui echipaj o suprafață de minimum 40 mp. Va asigura colectarea gunoiului, 2-3 toalete ecologice și surse de curent și apă contra cost.

Fiecare echipaj trebuie să aibă, în mod obligatoriu, minimum 2 mecanici și un automobil de asistență tehnică, eventual unul auxiliar, pentru care va solicita Federației Române de Automobilism Sportiv emiterea licențelor respective pe anul în curs, cu excepția echipajelor care prezintă un contract de service cu o firmă specializată.

Prin firmă specializată se înțelege orice entitate (societate comercială, club sportiv, persoană fizică, etc) care prestează activități de service pentru mai multe automobile de competiții în timpul desfășurării raliului.

Aceste firme specializate trebuie să fie autorizate de FRAS, cu respectarea Normelor financiare în vigoare.

Automobilele de asistență tehnică ale fiecărui pilot vor fi admise în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de ASISTENȚĂ TEHNICĂ emisă de FRAS pentru anul în curs.

Mecanicul/ii fiecărui pilot va/vor fi admis/și în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de MECANIC, emisă de FRAS pentru anul în curs.

Pentru absența licențelor atât autovehiculele de asistență, cât și mecanicii respectivi vor fi evacuate/ți din parcul de service, iar echipajul va fi sancționat cu amendă în valoare de 150 euro (cursul euro/lei al BNR din ziua plății) și nu va putea beneficia pe timpul competiției de ajutorul mecanicilor și de vehiculul evacuat din parcul de service.

37.4 SERVICE INDEPARTAT

Dacă traseul o impune se poate amenaja service indepartat în care se intră și se iese cu Control Orar.

În acest parc de service, pentru fiecare automobil de competiție, sunt admisi maxim 4 mecanici fata de membrii echipajului.

37.4.1. Operatiunile, echipamentul si sculele permise in acest service:

- cricul, rampele, prezoane/piulite de roti, cheie dinamometrica, scule de mana
- Folosirea echipamentului sau a pieselor de schimb si sculelor aduse la bordul automobilelor de competitie

- Folosirea sculelor pe baza de baterii, incluzand orice sursa de lumina necesara
- Completarea cu apa a sistemelor automobilului folosindu-se dispozitive de umplere(exclus antigel, ulei etc.)
- Folosirea echipamentelor si consumabilelor de curatire a automobilului.
- Montarea farurilor suplimentare
- Schimbul de roti/anvelope
- Este permis a conecta automobilul de competitie la computerul positionat in interiorul zonei de service indepartat si operat de catre personal aditional (o singura persoana, alta decat cei 4 mecanici alocati acestui service)

Orice altă operațiune în afara celor precizate mai sus se consideră "SERVICE INTERZIS" și se sancționează cu excluderea din competiție

37.4.2 Este obligatorie folosirea prelatei de protectie asezata sub motor si cutie de viteze.

37.4.3. Farurile suplimentare, anvelopele si sculele necesare montarii acestora pot fi transportate in ZSI in automobilul de service

37.4.4. Orice echipament sau parti ale automobilului de competitie vor fi lasate in Service-ul Indepartat si apoi mutate din acesta dupa plecarea automobilului de competitii.

37.4.5. Automobile admise in Service Indepartat

Un singur autovehicul de service (pentru fiecare automobil de competitie) va fi avizat de catre organizator sa intre in Service-ul Indepartat, pentru transportul personalului echipei, echipamentului si sculelor acceptate in aceasta zona.

37.5. Automobilele de competiții vor staționa în „Parcul Închis”, cel de Service, regrupare, pe o prelată rezistentă la uleiuri si combustibili, în scopul protejării solului. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de 300 euro care se achită la organizator (la cursul BNR din ziua plății).

Organizatorul local trebuie să controleze, să administreze și să securizeze parcul de service, parcul de regrupare sau/și de start.

38. GOLIREA REZERVORULUI ȘI/SAU REÎNCĂRCAREA ÎN PARCUL SERVICE

Când sunt necesare, ca parte integrantă a service-ului (ex. schimbarea unui rezervor de combustibil sau a unei pompe), golirea și/sau reumplerea sunt permise într-un parc service, cu condiția ca:

- Activitatea să fie efectuată sub supravegherea unui arbitru
- Personal calificat dotat cu un extingtor sa stea in zona de lucru
- Nici o altă activitate să nu fie efectuată asupra automobilului de competiții în timpul operațiunii de golire și/sau reumplere.
- Să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul automobilului de competiții.
- Să se adauge combustibilul necesar pentru a-i ajunge automobilului de competiții numai până la următorul punct de realimentare.

39. FLEXISERVICE - 45 `

39.1 GENERALITĂȚI

Flexi-service-ul de 45 ` permite mutarea automobilelor de competiție de la un parc închis la un parc de service adiacent, legat de parcul închis de o graniță comună și care are control al timpului la intrare și ieșire.

39.2 FUNCȚIONAREA FLEXISERVICE ȘI PROGRAMUL

39.2.1 Pentru operațiuni ale Flexi-service de 45 de minute, echipele vor intra în parcul închis

39.2.2 Echipajele, mai apoi, fie intră în parcul de service fie lasă mașină lor în parcul închis.

39.2.3 Automobilele de concurs pot fi conduse de un reprezentant autorizat și va intra o singură dată din parcul închis în parcul service și vice-versa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de bord și sancțiunile asociate.

39.2.4 Automobilele de concurs se pot întoarce în parcul închis, înainte să treacă 45 minute fără penalități.

39.2.5 Perioada operațională a timpului de start a Flexi-service după sosirea primei mașini în parcul închis, este lăsată la discreția organizatorilor, dar trebuie să fie declarată în itinerarul raliului.

REZULTATE & CERINȚELE ADMINISTRATIVE DUPĂ EVENIMENT

40. REZULTATELE RALIULUI

40.1 STABILIREA REZULTATELOR

Rezultatele sunt stabilite prin însumarea timpilor obținuți pe parcursul probelor speciale cu toate penalizările de timp de pe parcursul segmentelor de drum și cu toate celelalte penalizări exprimate în timp.

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2014, se vor întocmi următoarele clasamente:

- clasament general (din clasele 1-10),
- clasament pe clase,
- clasament pe echipe,
- clasament juniori,
- clasament piloti debutanti
- clasamente cupe monomarca,
- clasament automobile două roți motrice (2RM),

Premierea nu este obligatorie dacă în clasamentele de mai sus nu figurează cel puțin 5 automobile care au luat startul în competiție.

În CNRD 2014, în vederea stabilirii clasamentelor de sfârșit de an, individuale, pe clase, se acordă punctaj numai dacă clasa a fost constituită – minim 5 automobile care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul.

Clasamentul pe echipe

În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 2 echipaje.

O echipă va fi clasată și dacă se înscrie sau se clasează în competiție cu un număr mai mic de echipaje decât numărul celor nominalizate pe licență.

Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare echipaj în clasa la care participă sau, după caz, punctele din clasamentul 2RM, la care se adaugă punctajul din clasamentul general (clasele 2-10). Echipajul este obligat să precizeze în cadrul validării înscrierilor care punctaj va fi luat în calcul pentru clasarea echipei - cel obținut în clasamentul clasei sau cel din clasamentul 2RM. Echipajele care participă în Cupele monomarcă și „Juniori” vor puncta numai cu locul obținut în Cupă după sistemul de punctaj aplicat celorlalte clase.

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. La festivitatea de premiere pot fi nominalizate și echipele înscrise care nu au obținut puncte, fără a li se acorda cupe sau premii.

Echipele se clasează la sfârșit de an după punctajul efectiv acumulat la toate etapele din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014.

40.2 PUBLICAREA REZULTATELOR

În timpul raliului, clasamentele vor fi publicate după cum urmează:

40.2.1 Clasamente neoficiale: clasamentele distribuite de organizator în timpul unei Zile.

40.2.2 Clasamente parțiale neoficiale: clasamentele publicate la sfârșitul Zilei

40.2.3 Clasamentul Final Provizoriu: Clasamentul publicat la sfârșitul raliului până la trecerea timpului de contestatie (30 min de la afisare)

40.2.4 Clasamentul Final oficial: clasamentul aprobat de Comisarii sportivi după perioada de depunere a contestațiilor.

40.2.5 În cazul în care publicarea rezultatelor va întârzia trebuie să fie postat pe panoul oficial de afișaj un nou timp de publicare.

40.3 EGALITATEA ÎNTR-UN RALIU DIN CAMPIONAT

În cazul unei egalități, concurentul care obține cel mai bun timp în prima probă specială, care nu este o probă super-specială, va fi declarat câștigător. Dacă acest lucru nu este suficient se va lua în considerare timpul celei de-a doua, a treia, a patra, etc. probă specială.

40.4 RELATAREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ A EVENIMENTELOR

Organizatorii evenimentului trebuie să se asigure că orice reportaj transmis este echitabil și imparțial și că acesta nu va denatura rezultatele evenimentului.

40.5 PROMOVARE A REZULTATELOR

Este interzis de a publica orice formă de publicitate care promovează rezultatul unei singure Zi de raliu.

Concurentii pot face referire în comunicatele din media la "câștigarea" unei Zile, cu condiția să nu se înțeleagă că rezultatul este în legătură cu întregul raliu.

Organizatorul raliului va trece obligatoriu în comunicatele de presă difuzate faptul ca etapa este organizata sub egida FEDERAȚIEI ROMÂNE DE AUTOMOBILISM SPORTIV, cu sprijinul MINISTERULUI TINERETULUI SI SPORTULUI. Comunicatele vor cuprinde deasemenea denumirea CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI – DUNLOP 2014, pe lângă toate celelalte denumiri: ale raliului, sponsorilor, autorităților centrale și locale implicate în organizarea raliului, etc.

41. PROTESTE ȘI APELURI

41.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU APEL

Toate protestele și apelurile trebuie să fie depuse în conformitate cu prevederile regulamentului.

Pot depune proteste și echipajele care au luat startul și au abandonat pe parcursul raliului. Orice protest este depus, în scris, la Directorul Sportiv, însoțit de taxa corespunzătoare acestuia, prevăzută în regulamentele federației.

Cele fără taxă achitată și cele verbale nu se iau în considerare.

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

41.2 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

41.3 DEPOZIT

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

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 reperelor 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, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- 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 stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, 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.

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

41.4 CHELTUIELI

41.4.1 Cheltuielile necesare pentru operațiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis.

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

41.5 APELURI

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele naționale de recurs.

- pentru proteste la Comisia de Competiții - 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 contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunostința 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.

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.

42. PROCES-VERBAL & RAPORT FINAL

În timpul desfășurării raliului, ședințele Comisarilor sportivi vor fi înregistrate în procese verbale. Procesele verbale și rapoartele finale ale Observatorului federal, Comisarilor Sportivi, Directorului Sportiv, Observatorului cu arbitri și ale sportivilor vor fi trimise la Secretariatul FRAS.

43. FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI

Elementele de întrecere ale raliului se vor termina la "zona de control orar de final".

Este obligatorie premiarea primelor 3 echipaje ale clasamentului general provizoriu (FIA) la sosirea din raliu.

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2014, este recomandat ca toți participanții, echipaje și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori, arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

Premierea –la sosirea din raliu- va fi urmată de conferința de presă a primilor 3 clasări în Clasamentul general.

Premierea celorlalte clasamente se va face după afișarea oficială a acestora. Se vor acorda cupe, premii, diplome, etc. **Festivitatea de premiere este obligatoriu să aiba loc la o oră după ce primul automobil de concurs intra în parcul service de final.**

Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane.

44. FESTIVITATEA DE PREMIERE ANUALĂ FRAS

44.1 LISTĂ CERINTE

Orice pilot și orice co-pilot câștigător al unui Campionat FRAS trebuie să fie prezent la festivitatea de premiere anuală FRAS.

44.2 ABSENȚA

Doar într-un caz de forță majoră se acceptă absența. În orice altă situație absența de la Festivitatea de premiere va fi sancționată de către FRAS.

44.3 GALA CAMPIONILOR

Toate echipajele clasate pe primele 3 locuri în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2014 trebuie să fie prezente la GALA CAMPIONILOR (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2014, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT. Se vor acorda cupe, medalii, premii, etc.

Echipajul deținător de licență FRAS care a realizat cel mai mare punctaj în cadrul unei clase 2-15 ale Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2014, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL la CLASĂ dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional, minim 10 piloți și clasa a fost constituită la minimum 5 etape. Se vor acorda cupe, medalii, premii, etc.

Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj din clasamentele claselor 2-15 ale Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2014, dar nu au punctat în campionat minim 10 piloți pe parcursul întregului an competițional și clasa nu a fost constituită la minimum 5 etape va fi declarat CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI. Se vor acorda cupe, medalii, premii, etc.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2014, va fi declarată CAMPIONĂ NAȚIONALĂ.

În afara cazurilor de forță majoră, orice echipaj de pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR vor fi sancționați cu amendă în valoare de 500 euro.

Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane.

COMBUSTIBILUL - REALIMENTARE

45. ZONELE DE REALIMENTARE ȘI PROCEDURI

45.1 GENERALITĂȚI

Concurenții pot să realimenteze doar în zonele de realimentare sau în zonele de realimentare la distanță desemnate de către organizatori în road book, cu excepția celor detaliate în articolul 38.

45.2 PROCEDURĂ DE REALIMENTARE

45.2.1 În interiorul unei zone de realimentare sunt permise numai acțiunile direct implicate în activitățile de realimentare a automobilului de concurs.

45.2.2 În toate zonele de realimentare, se va aplica limita de viteză de 5 km/h.

Echipajele care nu respectă prevederile art. 45.2.1 (interdicție pentru orice altă acțiune neimplicată direct în operațiunea de alimentare cu combustibil) și 45.2.2. (respectarea vitezei maxime de 5 km/h în zona de realimentare), vor fi sancționate cu amendă în valoare de 300 de Euro și penalizare de 1 minut.

45.2.3 Se recomandă ca mecanicii să poarte haine rezistente la foc.

45.2.4 Responsabilitatea pentru realimentare este numai a echipajului.

45.2.5 Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare.

Pentru încălcarea prevederii art. 45.2.5 (oprirea obligatorie a motorului pe timpul realimentării cu combustibil), Colegiul Comisarilor Sportivi, la propunerea directorului sportiv sau a comisarului de parc, va sancționa echipajele în cauză cu amendă în valoare de 200 euro (la bugetul FRAS - Comisia Tehnică)

45.2.6 Se recomandă ca echipajul să rămână în afara mașinii în timpul realimentării; cu toate acestea, dacă rămâne în interior, centurile de siguranță trebuie să fie desfăcute și portierele deschise.

Echipajul care rămâne în automobil în timpul alimentării nerespectând prevederile art. 45.2.6 (centuri nedeschise) va fi sancționat cu amendă în valoare de 50 euro (la bugetul FRAS - Comisia Tehnică).

45.2.7 În scopul de a asista și/sau efectua realimentarea mașinii lor, maxim doi mecanici ai echipajului au acces în această zonă.

45.2.8 O mașină poate fi împinsă în afara zonei de către echipaj, oficiali și /sau cei doi mecanici fără a atrage o sancțiune. Dacă împingerea automobilului se face în scopul pornirii motorului echipajul va fi exclus din competiție.

Echipajele care deversează combustibil în zona de realimentare pot fi sancționate cu amendă în sumă de 50 euro (la bugetul FRAS - Comisia Tehnică).

45.2.9 Combustibilul folosit trebuie să se încadreze în prescripțiile Anexei J (Art.252 9.1 și 9.2) din C.S.I.- FIA. In conformitate cu Hotararea Adunarii Generale a FRAS din data de 25 februarie 2012 este permisă utilizarea combustibilului tip E85 în conformitate cu normele CE nr. CWA 15293;2005(E).

Neîncadrarea în una din cele două specificații se sancționează cu excluderea din competiție, amendă în valoare de 2000 euro la cursul BNR al zilei respective, Comisia de Disciplină va putea dicta o suspendare de până la 3 etape. Amenzile vor intra în bugetul special prevăzut pentru controlul combustibilului.

45.2.10 Spațiul pentru realimentare trebuie să fie amplasat în zone protejate (eventual stații de alimentare cu combustibil auto, dacă este posibil), fără acces liber al publicului, care să permită alimentarea simultană a minimum 6 automobile de competiții.

Obligatoriu, organizatorul va împrejmuji parcul de realimentare și va desemna personal de specialitate pentru respectarea normelor PSI, precum și personal de pază și ordine pentru a interzice accesul persoanelor neautorizate.

PNEURI ȘI ROȚI

46. GENERALITAȚI

46.1 CONFORMITATE

Toate pneurile trebuie să fie în conformitate cu prezentul articol.

46.2 PNEURI CU PROFIL

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu pneuri profilate.

46.3 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI PNEURILOR

Utilizarea oricărui dispozitiv pentru a se menține performanța deplină a pneurilor, cu o presiune internă egală sau mai mică decât presiunea atmosferică, este interzisă. Interiorul pneurilor (spațiul dintre jantă și partea interioară a pneurilor) trebuie să fie umplut doar cu aer.

46.4 ÎNTÂRZIAREA PROBEI

În cazul în care startul unei probe este întârziat cu mai mult de 10 minute, pentru orice concurent este permisă ajustarea presiunii pneurilor de către echipaj.

46.5 TĂIEREA MANUALĂ

Intenție de modificare a modelului de pneu de pe sau din mașina este permisă numai în parcul service.

Se permite folosirea anvelopelor de tip Monte Carlo în cadrul CNRD 2014.

46.6 ROȚI DE REZERVĂ

Automobilele pot transporta un maxim de două roți de rezervă.

46.7. MARCAREA ANVELOPELOR/ZONA DE CONTROL

Pneurile vor fi marcate obligatoriu la fiecare ieșire din parcul service.

În zona de marcare a anvelopelor pot fi prezenți maxim doi membri ai echipei de asistență și sunt permise numai acțiunile direct implicate în activitățile de marcare a acestora. Echipajul va opri automobilul și va aștepta instrucțiunile comisarilor tehnici sau ale Directorului sportiv. În absența Comisarilor tehnici sau a Directorului sportiv pot parasi zona fără a opri.

46.8 TRATAMENT AL PNEURILOR

Orice tratament chimic și / sau mecanic al anvelopelor este interzis.

46.9 JENȚI

Orice dispozitiv conceput pentru a fixa anvelopa pe jantă nu este permis.

COMPONENTE MECANICE

47. MOTOARE

Același motor trebuie să fie utilizat de la verificarea tehnică până la finalul raliului. **In cazul în care motorul se defectează între verificările tehnice inițiale și primul post de control este permisă înlocuirea acestuia. Directorul de concurs va aplica o penalitate de 5 minute.**

48. ȘASIU

Același șasiu trebuie să fie utilizat de la verificarea tehnică până la finalul raliului.

49. RESTRICȚII PE COMPONENTE

49.1 TURBOCOMPRESOR

49.1.1 Turbocompresor și compresorul vor fi în continuare denumite "compresor"

49.1.2 Reglementările în vigoare în legătură cu restrictorul de aer și marcarea rămân aplicabile (articolul 254-6.1 & 255-5.1.8.3 din Anexa J).

49.1.3 Compresorul montat pe mașina și toate compresoarele de rezervă (unul pentru fiecare zi) vor fi verificate și sigilate la verificările tehnice inițiale.

49.1.4 Compresoarele vor fi marcate cu un număr pentru a fi utilizate exclusiv de acea mașina.

49.1.5 În cazul în care un compresor de rezervă nu este folosit pe fiecare zi, numărul compresoarelor de rezervă disponibil este redus în mod automat.

49.1.6 În cursul uneia și aceeași zi, un compresor care a fost înlocuit poate fi folosit din nou, pe aceeași mașină.

49.1.7 Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate până la sfârșitul raliului, pentru ca cei responsabili cu verificările să poată verifica conformitatea lor.

49.1.8 Regulile de mai sus sunt, de asemenea, obligatorii pentru toate mașinile ale căror compresoare nu sunt echipate cu un restrictor de aer. În acest caz, compresoarele, trebuie marcate numai în scopul numărării lor.

Este interzisă demontarea unui turbocompresor în părți componente în timpul unui raliu. Sancțiune: excludere din competiție.

Fiecare turbocompresor trebuie să fie prevăzut cu orificii care să permită sigilarea în așa fel încât să nu fie posibilă demontarea acestuia în părți componente fără ruperea sigiliului.

Sancțiuni:

- la prima abatere penalizare 200 euro,
- a doua abatere penalizare de 500 euro,
- sau respingerea automobilului de competiții de la verificarea tehnică inițială, la propunerea comisarilor tehnici.

Turbocompressoarele montate și cele de rezervă se sigilează și se identifică printr-un număr unic, propriu fiecărui echipaj și fiecărei etape de raliu. În acest scop este obligatorie prezentarea acestora la verificarea tehnică preliminară. Fiecare echipaj are dreptul la un singur turbocompresor de rezervă pentru fiecare etapă din cadrul unui raliu, fără penalizare. Numărul de turbocompressoare de rezervă se diminuează cu câte o unitate pentru fiecare etapă încheiată din cadrul unui raliu. În aceeași etapă de raliu, turbocompresorul de pe automobil și cel de rezervă repartizat etapei respective pot fi schimbate între ele și reutilizate de același echipaj fără restricție, cu condiția respectării tuturor celorlalte impuneri ale prezentelor precizări (anunțarea oficialilor, prezentarea piesei schimbate la verificare, etc.).

Lipsa sau deteriorarea plăcuței de numerotare și/sau a sigiliului acesteia se sancționează de către CCS cu penalizare de la 600 Euro până la excluderea din concurs, funcție de momentul raportării acestui incident și de circumstanțele în care acest eveniment s-a produs. Comisarii tehnici nu pot fi făcuți răspunzători de ruperea accidentală a sigiliului, fiind de datoria concurentului să ceară și să verifice sigilarea în condiții care să elimine acest risc.

În cazul în care nu există un turbocompresor repartizat individual pe etapa din cadrul unui raliu este permisă împrumutarea unui turbocompresor doar cu condiția anunțării Comisarilor tehnici, cu condiția respectării tuturor celorlalte impuneri ale prezentelor precizări (anunțarea oficialilor, prezentarea piesei schimbate la verificare, turbocompresorul sigilat, etc.). Orice încălcare asociată acestei acțiuni poate mări cuantumul penalizării, până la excluderea din competiție.

Reprezentantul echipajului care dorește înlocuirea unui turbocompresor este obligat să anunțe cel mai apropiat oficial al competiției despre intenția înlocuirii acestui reper, înainte deci de începerea demontării lui de pe automobil. Oficialul va nota numărul de concurs, ora și minutul când a fost anunțat, ora și minutul la care s-a început demontarea. Verifică sigiliile și notează indicativele celor două turbocompressoare, solicită semnătura reprezentantului echipajului pentru confirmare, după care anunță comisarul tehnic, sau în lipsa acestuia, comisarul de parc. Dacă acest lucru nu este posibil, oficialul va supraveghea intervenția, după care va informa conducerea competiției. Încălcarea acestei prevederi de către concurent, respectiv de către oficialii cursei, se sancționează cu penalizare de la 100-300 Euro.

Ca excepție de la regulă, se permite echipajului care transportă la bordul automobilului un turbocompresor de rezervă să-l schimbe pe traseu prin forțe proprii, fără a anunța oficialii cursei. În acest caz, echipajul sau reprezentantul acestuia este obligat să anunțe schimbarea compresorului la comisarul tehnic sau cel de parc, sau oricărui alt oficial, cel târziu la sosirea în primul parc de service, urmând procedura prevăzută la articolul precedent.

Se recomandă comisarilor tehnici care observă intenția de schimbare a unei astfel de piese să atenționeze concurentul cu privire la obligațiile sale, în scopul prevenirii încălcării acestor norme. Cu toate acestea, nici unul din oficialii cursei nu poate fi făcut răspunzător de încălcarea de către concurenți a acestor prevederi.

Turbocompresorul înlocuit rămâne la dispoziția concurentului pentru eventualitatea reutilizării. În orice moment al cursei concurentul este obligat să prezinte oficialilor (la cerere) toate turbocompressoarele

pe care le are la dispoziție. De asemenea, turbocompressoarele trebuie prezentate obligatoriu la verificarea tehnică finală. Neprezentarea tuturor compresoarelor utilizate în raliu și/sau a celor rămase de rezervă se sancționează după caz cu penalizare de la 600 euro până la excluderea din competiție. În prezentele precizări se face referire doar la sigiliul de individualizare și nu la cel destinat restrictorului de aer.

Penalizările bănești constituie venituri la bugetul FRAS și vor fi achitate până la validarea rezultatelor din săptămâna următoare raliului. Până la achitarea integrală Comisia de Competiții va suspenda licențele echipajului respectiv și ale echipei din care acesta face parte.

49.2 TRANSMISIA

49.2.1 Pentru fiecare mașină, pot fi utilizate în fiecare raliu un număr nerestricționat de cutii de viteze de rezervă și seturi de diferențiale de rezervă (fata și/sau de centru, precum și/sau din spate).

50. NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE

Numai pe probele speciale este posibilă bypass-area tobei finale de eșapament (amortizor de zgomot) cu condiția ca evacuarea gazelor din eșapament să fie în conformitate cu Anexa J și pentru autoturismele echipate cu un convertor catalitic gazele să treacă prin acesta.

În toate cazurile, în orice moment pe secțiunile de drum, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu Anexa J.

51. CAMERE ON BOARD

Se recomandă ca automobilele de competiții să fie dotate cu camere on board sau orice dispozitiv de înregistrare ce vor fi montate la verificările tehnice inițiale. La cerere, înregistrările vor fi puse la dispoziție comisiilor de specialitate FRAS (Comisia Tehnică, Comisia de Competiții, CCS, Biroul Federal, etc.)

52. SISTEMUL DE MONITORIZARE

Prin grija organizatorului toate automobilele de competiții vor fi dotate obligatoriu cu sisteme de monitorizare. Instalarea acestor sisteme va fi controlată de către Comisarii Tehnici.

Prezentul regulament al CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI – Dunlop 2014 a fost aprobat de Consiliu Federal, cu aplicare de la 01 februarie 2014.