

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE INDEMANARE AUTO 2011

PRESCRIPTII GENERALE

1. GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizează Campionatul National de Indemanare Auto 2011. Campionatul cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2011, aprobat de catre Consiliul Federal al FRAS.

Prin înscrierea în Campionat, 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.

Concursurile de indemanare se adreseaza atat posesorilor de automobile de competitie cat si celor de serie, indiferent de tipul transmisiei.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

1.1.1 FRAS elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul regulament.

Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Directorului Sportiv, care poate impune penalizari. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competitiei.

1.1.2 Directorul Sportiv este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competitiei.

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 de Indemanare Auto 2011 limba oficială este limba română.

1.2.2 In cazul in care se face apel la reglementari 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, FRAS va solutiona disputa, acordand intaietate prezentului regulament.

1.3.3 Sanctiunile de orice fel prevazute in prezentul regulament sunt considerate partial sau integral "disciplinare" in cazurile inaintate spre analiza Comisiei de Disciplina a FRAS. In acest sens se va face distinctie intre "penalizare" aplicata in virtutea « regulii jocului » si sanctiunea disciplinara aplicata cu rol corectional si/sau pentru comportament nesportiv.

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementari sunt valabile pana la elaborarea unui nou regulament al Campionatului National de Indemanare Auto. 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 competitiei, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

2.2 COMUNICAT

Document scris, oficial, de natura informativa, care este emis de catre directorul sportiv.

3. NUMAR DE COMPETITII

Campionatul Național de de Indemanare Auto 2011 va fi alcătuit din maxim 6 etape.

La întocmirea clasamentelor anuale individuale sau pe echipe se vor lua în calcul toate etapele desfășurate.

4. OFICIALII UNEI COMPETIȚII

4.1. DIRECTORUL SPORTIV

Are în subordine toți arbitrii delegați la competiție. Este responsabil de conducerea operativă sportivă și tehnică a concursului și respectarea programului aprobat.

Are ca responsabilități principale: să asigure ordinea pe traseu în colaborare cu organele de ordine; să se asigure că toți arbitrii sunt la postul lor și că au toate informațiile și materialele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a funcției lor; să cheme automobilele pe linia de start, să le ordoneze și eventual să le dea startul, îndeplinind și funcția de starter; să se asigure că organizatorul a luat toate măsurile de securitate necesare pentru siguranța sportivilor, arbitrilor, spectatorilor;

4.2. DELEGAȚI FRAS

Următorii delegați pot fi numiți de către FRAS:

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC

Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu directorul sportiv.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta și aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principala fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare.

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din rândul membrilor Comisiei Naționale de Indemanare Auto.

În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

4.2.3 RESPONSABILUL CU RELATIILE CU CONCURENTII

Are ca atribuții principale să informeze concurenții și să joace în permanentă rolul de mediator. Este delegat de către Comisia Centrală de Arbitri la propunerea organizatorului.

4.2.4 SEFUL SECURITATII

Colaborează permanent cu organele de ordine angrenate în concurs. Verifică, observă, raportează Directorului de concurs și ia măsuri eficiente și rapide pentru: închiderea circulației; amplasarea corectă a zonelor admise sau interzise și poziționarea corectă a publicului spectator, prin marcarea cu panglică și panouri indicatoare; amplasarea corectă a oamenilor de ordine, poliție, jandarmi, etc.; existența și amplasarea corectă a autovehiculelor și personalului de specialitate al ambulanței, serviciului 112 (SMURD), pompieri; distribuirea către public a ghidului spectatorului și a fluturașilor de securitate; existența arbitrilor la posturile de control și arbitraj de pe traseu.

4.2.5. COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri și avizați/aprobați de către Biroul Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care stabilește și Președintele acestuia. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv. Comisarii Sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie, inclusiv în cazurile neprevăzute de acest regulament. În cadrul CNIA 2011, CCS poate fi format din oficialii desemnați pe alte posturi.

5. Automobile admise

În CNIA 2011 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, exclus monoplas, biplas, automobile de formula, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție automobile construite artizanal, tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

5.1 Se constituie următoarele clase:

Clasa **1** : automobile cu cilindrul nominal până la 1600 cmc

Clasa **2** : automobile cu cilindrul nominal peste 1600 cmc

În CNIA 2011 nu se va face echivalare de cilindree între motoarele aspirate și cele supraalimentate. Pentru încadrarea de mai sus, în clasa 1 sau 2, cilindrul nominal, geometric, va fi luat în calcul indiferent dacă motorul este aspirat sau turbo.

5.2 Un automobil din clasa 1 poate fi admis la clasa 2, nu și invers. Opțiunea poate fi făcută până la verificările administrative, după care nu e posibilă revenirea la clasa 1 pe parcursul etapei respective.

6. Concurenți admisi

6.1 Debutanți

Orice persoană care se înscrie în primul an în CNIA are dreptul de a participa la categoria "debutanți". În anii următori poate fi încadrat la "debutanți" pilotul care a luat startul la cel mult 3 etape în anul precedent.

6.2 Avansați

Sunt considerați "avansați" piloții care au luat startul în anii precedenți în cadrul CNIA. Pentru 2011 pot fi admise în cadrul categoriei "avansați" persoanele care au participat în trecut la competiții de gen, instructori auto, piloți licențiați de la alte sporturi ale FRAS, etc.

6.3 Juniori

6.3.1. Se încadrează la categoria "juniori" persoanele cu vârsta între 14 ani (impliniți înainte de verificările administrative ale unei etape) și 18 ani (inclusiv cei care implinesc 18 ani pe parcursul sezonului competițional).

6.3.2. Juniorii nu pot participa în cadrul CNIA decât cu automobile de clasa 1 (cilindree sub 1600 cmc) și în baza licenței FRAS special dedicată acestei categorii.

6.3.3. Juniorii sunt obligați să prezinte la secretariatul competiției, înainte de fiecare etapă, acordul notarial de participare semnat de ambii părinți sau de tutorele legal. În lipsa acestuia, participarea juniorului la competiție nu poate fi admisă decât în prezența ambilor părinți și în baza declarației pe propria răspundere dată în fața organizatorului prin care ambii părinți declară că sunt de acord cu participarea minorului și că preiau orice fel de risc derivat din participarea acestuia la competiție.

6.3.4. Oficialii sau organizatorii pot interzice juniorilor să ia startul în cazul în care constată că poziția juniorului la postul de pilotaj, vizibilitatea ori accesul la comenziile automobilului sunt necorespunzătoare.

6.3.5. Primilor trei juniori clasati de FRAS la sfârșitul anului competițional 2011 li se va acorda licența gratuită la oricare din celelalte sporturi automobilistice în anul următor, în baza absolvirii cursurilor unei școli de pilotaj acreditate.

6.4 Nelicențiați

Pot participa la etapele CNIA și concurenți nelicențiați, în afara competiției oficiale (*hors-concours*). Aceștia vor fi clasati în categoriile de mai sus, dar nu pot figura în clasamentele finale ale CNIA, rezervate pilotilor licențiați. Pilotilor licențiați li se va lua în calcul punctajul corespunzător poziției ocupate efectiv la etapa respectivă, nefiind posibil să avanseze pe locurile ocupate de piloții nelicențiați la acea etapă.

6.5 Copiloti

Numai pilotilor avansați și juniorilor, licențiați, deci detinatori ai unei licențe FRAS corespunzătoare și doar în condițiile de la art. 8.6 li se poate permite participarea în echipaj, respectiv cu copilot. Piloții care doresc să participe în cadrul unei etape cu copilot trebuie să menționeze acest lucru în cererea de înscriere și să obțină acordul CCS.

6.5.1 În cazul admiterii participării în echipaj, pilotul poate opta pentru efectuarea uneia sau a mai multor manse însoțit de copilot, la celelalte manse fiindu-i admis să participe și fără acesta.

6.5.2 În CNIA nu se permite sub nici o formă unui copilot să efectueze vreo manșă de antrenament liberă sau cronometrată sau manșă de concurs, la volanul automobilului de competiție. De asemenea nu este permisă schimbarea sau trecerea copilotilor în cadrul aceleiași etape de la un echipaj la altul.

6.5.3 În CNIA nu se va întocmi clasament al copilotilor. Pilotilor licențiați li se vor atribui puncte în campionat indiferent de numele sau numărul copilotilor alături de care au participat de-a lungul întregului campionat. În clasamentele oficiale ale unei manșe/etape din cadrul CNIA este totuși permis să se afișeze pe o coloană secundară numele copilotului, după caz și la alegerea organizatorului.

6.6 Echipa

În CNIA echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipa se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componentii acesteia. Participarea ca echipa se poate face numai în baza licenței corespunzătoare emisă de FRAS prin completarea cererii tip, pe care se va menționa componenta echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza aceleiași licențe de echipa, este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componenta unei echipe. Schimbarea a mai mult de doi piloți în cadrul aceleiași sezon competițional da naștere unui nou concurent (o nouă echipa) careia nu i se va lua în calcul punctajul realizat în baza vechii licențe.

6.7 În CNIA 2011 licențele de pilot și de echipa sunt în valoare de 100 lei fiecare, iar cea de copilot, de 50 lei.

6.8 Grupe și Clase

1. Grupa debutanți (D)

D1 – piloți debutanți, participanți pe automobile din clasa 1 - automobile cu cilindree până la 1600 cmc

D2 - piloți debutanți, participanți pe automobile din clasa 2 - automobile cu cilindree peste 1600 cmc

2. Grupa avansați (A)

A1 – piloți avansați, participanți pe automobile din clasa 1 - automobile cu cilindree până la 1600 cmc

A2 - piloți avansați, participanți pe automobile din clasa 2 - automobile cu cilindree peste 1600 cmc

3. Grupa Juniori (J)

J – clasa unică rezervată pilotilor juniori, încadrați la această categorie conform 6.3, care nu pot participa decât pe automobile cu cilindreea până la 1600 cmc.

6.9 Obligatoriu pentru juniori și la alegerea și pe răspunderea organizatorului pentru nelicențiați, un test preliminar va fi organizat la data publicată în regulamentul particular, în vederea stabilirii nivelului minim de aptitudini corespunzător admiterii în competiție. Indiferent de rezultatele acestui test preliminar, oficialii au dreptul în orice moment să excludă din competiție un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune în pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalți participanți, a spectatorilor, arbitrilor și chiar a celui în cauză. Această decizie poate fi luată de CCS la sesizarea directorului sportiv.

7. Tipuri de Concursuri

Competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice.

Orice traseu trebuie în prealabil aprobat de Federația Română de Automobilism Sportiv prin Comisia Națională de Indemanare Auto.

Competiția se va desfășura pe un traseu stabilit de către organizator. Concurenții iau startul de pe loc, la minut implinit, și sosirea va fi la punct fix -oprirea se va face imediat după linia de sosire- iar castigatorul va fi desemnat pilotul/echipajul care va străbate traseul impus în cel mai scurt timp.

8. Înscrieri. Validări

8.1 Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită înainte sau să prezinte la secretariatul competiției cererea de înscriere tip, completată.

8.2 Odată ce înscrierea a fost admisă, cererea nu mai poate fi modificată. Totuși, în cazuri de forță majoră (de exemplu defectarea automobilului) CCS poate aproba schimbarea automobilului cu altul din aceeași clasă, dar numai până la Verificarea tehnică.

8.3 În CNIA sunt admisi cel mult doi piloți pe o singură mașină sau un pilot pe cel mult două mașini, dacă acestea sunt la clase diferite. Un pilot încadrat la una din categorii -debutanți, avansați, licențiați, nelicențiați- și care se înscrie în competiție pe două mașini, nu poate lua startul decât în una din categoriile menționate. Este în responsabilitatea pilotilor care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și deasemenea să afișeze corect numărul de concurs. Efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat sau de competiție cu numărul de concurs al altui competitor se sancționează cu excluderea din competiție a ambilor piloți, indiferent dacă au participat sau

nu pe unu si acelasi automobil. Pilotul care concureaza la mai multe clase –pe doua automobile- trebuie sa parcurga cel putin o mansa de antrenament cronometrat pentru fiecare clasa la care participa.

Pilotul inscris la doua clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul competitiei –pana la verificarile administrative- mansa, respectiv clasa cu care va puncta pentru echipă. De asemenea, in conformitate cu art. 5.2, pilotul poate opta pana la verificarile administrative sa participe cu o masina din clasa 1 la clasa 2 (nu si invers) dar nu mai poate solicita revenirea la clasa 1 decat de la urmatoarea etapa.

8.4 Numarul maxim de concurenti va fi publicat in Regulamentul Particular. Inscrierile se fac in ordinea depunerii/inregistrarii cererilor la organizator si la secretariatul competitiei si se suspenda la completarea numarului stabilit. Numai CCS poate decide depasirea numarului de participanti stabiliti si numai in cazuri exceptionale, ca de exemplu pentru piloti avansati care ar aduce un aport de spectacol semnificativ pentru intreaga competitie.

8.5 Prin semnarea cererii de inscriere, pilotul, concurentul (clubul sportiv, echipa) si toti membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile prezentului regulament si nu pot invoca necunoasterea acestuia si nici faptul ca nu le-a fost adus la cunostinta in intregul lui sau partial. De asemenea orice interpretare a prezentelor reglementari de catre cei mentionati, alta decat cea oficiala a FRAS, nu va fi luata in considerare.

8.6 Participarea in echipaj, cu doua persoane la bord, respectiv pilot si copilot, este permisa numai in cazul pilotilor licentiatii care participa pe automobile ce asigura acelasi nivel de securitate, corespunzator, pentru ambii membri ai echipajului. Copilotul este obligat sa poarte echipament de protectie similar cu al pilotului. In cazul in care copilotul este junior, acesta este obligat sa se conformeze prevederilor art. 6.3 pentru pilotii juniori. In cazul in care copilotul a depasit varsta de junior, acesta poate participa in baza unei declaratii similare de preluare a raspunderii, semnata de ambii membri ai echipajului si depusa odata cu cererea de inscriere.

8.7. Documentele necesare la validarea inscrierii:

- Cerere tip de înscriere;
- Dovada achitării taxei de înscriere;
- Licențele de pilot/copilot, dupa caz;
- Permisul de conducere al pilotului cu viza medicala la zi (pentru nelicentiatii);
- Documentul din care rezulta acordarea dreptului de utilizare a automobilului in competitie, din partea proprietarului, catre pilot;
- Asigurarea de răspundere civilă pentru competitii auto sau alternativ asigurarea RCA, cu conditia ca participantul sa isi asume in scris ca preia orice fel de raspundere civila pentru eventuale pagube provocate tertilor pe parcursul competitiei, neacoperite de polita RCA pe care o detine;
- Pentru juniori, a se vedea art. 6.3.3

9. Taxe de inscriere

9.1 Taxele maxime de inscriere sunt:

Taxa participare la o etapa **100 lei**.

Taxa participare a **echipei** la o etapa este de maxim **100 lei**.

Data limita de inscriere si de achitare a taxelor de inscriere va fi mentionata in regulamentul particular al fiecarei etape.

9.2 Inscierea nu poate fi validata daca cererea nu e insotita de dovada achitarii taxei de inscriere sau daca cererea nu poarta viza de la Verificarea tehnica.

9.3 Concurentul care refuza publicitatea organizatorului este obligat sa achite dublul taxei de participare (locul si dimensiunile spatiului de publicitate rezervate FRAS si organizatorului vor fi prevazute in regulamentul particular si se vor incadra in dimensiunile specificate in regulamentele Campionatului National de Raliuri)

9.4 Taxele de inscriere se returneaza:

- 50 %, concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.
- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată;
- 100 %, în cazul anulării competiției;

10. Verificari tehnice

10.1 Orice automobil inscris in concurs trebuie prezentat de catre pilot sau de persoana care il reprezinta, la verificarea tehnica, (se precizeaza locul si ora verificarilor tehnice in regulamentul particular).

Intarzierea la verificarea tehnica fata de minutul in scris la secretariat pe cererea de inscriere, poate constitui baza unei penalitati aplicate de oficialii competitiei, la sesizarea Comisarilor Tehnici.

10.2 Orice automobil care se prezinta la start cu avarii, elemente de caroserie lipsa, geamuri laterale, parbriz sau luneta sparte, ori parbriz fisurat in zona de vizibilitate a pilotului, nu va fi acceptat sa ia startul. De asemenea, Comisarii Tehnici pot sesiza CCS si directorul cursei in legatura cu orice automobil care pe timpul desfasurarii competitiei a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competitiei.

10.3. Reglementari tehnice valabile doar pentru CNIA 2011 (in functie de evolutia CNIA 2011 si pentru pastrarea costurilor de participare in limite rezonabile, in scopul atragerii competitorilor care nu dispun de automobile speciale de competitie, FRAS isi rezerva dreptul de a restringe incepand cu 2012 libertatile de modificare a automobilelor prin elaborarea unui nou set de reglementari tehnice specifice acestui sport)

10.3.1. Generalitati

Piese mecanice pot face obiectul oricaror operatii de prelucrare mecanica, nefiind obligatorie identificarea marcajelor de origine, exceptând orice piesa componenta a sistemului de directie si de frânare, care trebuie sa fie cele omologate sau de serie. Doar levierul franei de ajutor (de mana) poate fi modificat astfel incat sa devina cat mai accesibil, cu conditia sa nu prezinte pericol de accidentare a pilotului sau a copilului, dupa caz.

10.3.2. Motor

Sunt permise orice modificari la motor fara sa se depaseasca capacitatea cilindrica a clasei respective.

a) Blocul motor si chiulasa (chiulasele) trebuie sa provina fie de la un automobil de serie, fie de la un automobil cu omologare FIA existenta sau expirata.

b) Sistemul de alimentare: este permisa alimentarea cu carburator sau cu injectie de benzina sau motorina. Orice conducta sau furtun de alimentare deteriorat, imbatranit sau care prezinta risc de spargere sau scurgere fluide va conduce la refuzul admiterii in competitie.

c) Aprinderea: este la libera alegere.

d) Sistemul de racire: este la libera alegere cu conditia ca radiatorul sa nu depaseasca perimetrul automobilului, sa nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului si sa nu fie montat în habitacul.

e) Sistemul de ungere: este la libera alegere

10.3.3. Sistem de evacuare

Modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pina la iesire, sunt libere, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei atît pentru ieşire laterală cât și pentru ieşire în spate. In cazul iesirii laterale, aceasta trebuie sa fie amplasata dincolo de planul median al caroseriei.

10.3.4. Transmisia

Este la libera alegere, cu conditia sa fie prevazuta o treapta de mers înapoi, care trebuie sa fie functionala, sub sanctiunea excluderii din competitie. Ambreiajul este la liber. Interiorul cutiei de viteze este la liber. Diferentialele autoblocante sunt autorizate fara restrictii. Sistemele de control al tractiunii pot fi decuplate.

10.3.5. Suspensia este la libera alegere.

10.3.6 Roțile și anvelopele sunt la libera alegere. Sunt de asemenea permise anvelope cu profil sculptat manual. Nu se admit anvelope cu cuie sau tinte. Pentru temperaturi ale mediului ambiant de peste 30 grade Celsius in momentul startului, oficialii pot interzice utilizarea anvelopelor de iarna sau a celor cu crampoane, daca utilizarea acestora ar putea ridica probleme de securitate a cursei. Interdictia va fi aplicata tuturor pilotilor si se va pastra pe toata ziua de concurs. Desaparea unui pneu pe timpul unei manse atrage excluderea pe loc din mansa, la decizia Directorului Sportiv si la semnalul arbitrilor de traseu. Automobilul va fi oprit si condus cu viteza redusa catre parcul de service si nu poate relua mansa din care a fost oprit, respectiv exclus.

10.3.7. Sistemul de franare

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, din fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati. Este permisa adaptarea levierului franei de mana conform 10.3.1

10.3.8. Directia. Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, din fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati. Este permisa deconectarea sistemului de directie asistata.

10.3.9. Sasiu – Caroserie. Trebuie sa provina din productia de serie a unui constructor de automobile; Caroseria trebuie sa fie de tip "constructie inchisa"; totusi, este permisa utilizarea unei caroserii tip cabriolet, cu conditia ca aceasta sa fie dotata din fabricatia de serie cu protectie la rasturnare, respectiv sa

fie prevazuta cu arc central de securitate sau cu echivalentul acestuia, iar acesta sa fie intact, sa nu fi suferit avarii, reparatii sau modificari, suduri, etc.

Portiere: sunt obligatorii minim doua portiere care prin deschiderea lor, sa permita liber si usor accesul la scaune; placile de înmatriculare si suportii lor se pot îndeparta.

Capotele vor fi astfel fixate încât sa urmareasca linia generala a caroseriei, nefiind permisa modificarea spatiilor dintre acestea si piesele de caroserie învecinate. Toate elementele caroseriei trebuie sa fie bine asamblate, fara grad de libertate si vor acoperi toate partile mecanice, inclusiv cele patru roti ale automobilului.

Este interzis orice dispozitiv aerodinamic dispus transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, daca nu provine de la caroseria de origine si daca nu este ancorat corespunzator sau daca prin iesirea de pe traseu, ar putea ridica o problema de securitate.

Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticla stratificata. Stergatoare de parbriz: obligatoriu cel putin un stergator functional in dreptul postului de pilotaj, marca dimensiunea si tipul fiind la libera alegere.

Se permite montarea de scuturi de protectie inferioare, cu conditia ca acestea sa fie efectiv elemente de protectie pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament. Trebuie mentinute barele de protectie originale sau montate altele similare, care provin de la automobile de serie.

Vizibilitatea spre spate trebuie asigurata cu doua oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stanga si una pe partea dreapta). Oglinda retrovizoare interioara este facultativa.

10.3.10. Habitaclu: in interiorul habitacului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat si asigurat corespunzator. Ornamentele, tapiteria interioara, izolatia antifonica, plafonul textil sau din plastic, covoarele, etc. pot fi indepartate cu conditia ca acest lucru sa nu conduca la posibile raniri ale pilotului in cazul rasturnarii automobilului, sau in cazul impactului lateral. Spre exemplu pot fi indepartate panourile interioare ale portierelor, dar cel putin la cea din dreptul pilotului este obligatorie in acest caz montarea unui panou din aluminiu sau din material compozit.

10.3.11. Sistemul electric: bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitacul acoperita intr-o carcasa metalica etansa. Farurile si semnalizatoarele pot fi indepartate dar locasurile acestora se vor acoperi cu placi din materiale rigide (exclus folii, banda adeziva sau altele asemenea) pastrand linia originala a caroseriei.

10.3.12. Rezervorul de combustibil: rezervorul de combustibil, indiferent ca este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie ori de la constructori specializati, trebuie fixat ferm si protejat la impact, impotriva deteriorarii mecanice sau a incendiului. Nu este permisa utilizarea rezervoarelor confectionate artizanal ori adaptarea altor recipienti. In cazul in care rezervorul este instalat in portbagaj si scaunele spate sunt scoase, un perete despartitor rezistent la foc si etans la flacari trebuie sa separe habitacul de spatiul in care se afla rezervorul.

10.3.13. Centuri de siguranta: sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranta in minim trei puncte, cu conditia sa fie intr-o stare perfecta. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau de suportii acestora. Este permisa indepartarea dispozitivului retractor al centurii de siguranta.

10.3.14. Scaune si suportii: pot fi utilizate scaunele de serie ale automobilului, dar se recomanda utilizarea cel putin pentru pilot sau dupa caz si a copilotului, de scaune speciale de competitie cu reazem lateral, fabricate de un producator autorizat. Fixarea acestora se face in minim 4 puncte, cu suruburi de minim M8.

10.3.15. Dispozitii finale. Situatiile neprecizate in aceste reglementari tehnice se supun deciziei CCS pe baza consultarii cu Comisarii tehnici ai FRAS. In intervalul dintre competitii Comisia Nationala a FRAS de Indemanare Auto va face propuneri de modificare ale acestora, daca este cazul. Modificarile aduse prezentului regulament tehnic care privesc securitatea competitiei vor avea aplicabilitate imediata.

10.4. Dupa efectuarea verificarilor tehnice concurentii validati sunt obligati sa participe la sedinta cu pilotii. Un automobil neadmis la revizia tehnica nu poate lua startul. Totusi, daca este posibila o remediere in timp rezonabil a neconformitatilor constatate fara a fi afectata incadrarea in programul de desfasurare anuntat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.

10.5 Alimentarea cu combustibil se face numai in zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Pilotii trebuie sa aiba pe parcursul alimentarii centurile decuplate, sub sanctiunea unei penalizari in bani, la discretia Comisarilor Sportivi.

10.6 Nu este permisă utilizarea altui carburant, decât a celui comercializat în mod uzual în România, respectiv la stațiile de utilitate publică, sub sancțiunea excluderii din competiție. În acest sens, competitorii sunt obligați să păstreze documentul doveditor al provenienței combustibilului utilizat (factura, bon fiscal, tipizat, etc) pentru confruntare în cazul prelevării unor probe de laborator de verificare. Numai FRAS poate stabili laboratoarele autorizate în condițiile legii, ale caror masuratori pot fi luate în considerare în cazul controlului și/sau al protestului/contestatiei/apelului împotriva stabilirii conformității sau neconformității combustibilului utilizat în competițiile automobiliste de pe teritoriul României.

10.7 Utilizarea unui combustibil provenind de la două sau mai multe stații de benzină și/sau amestecarea acestuia, voluntar sau involuntar, se face pe riscul și răspunderea celui care utilizează acest amestec în competiție, deoarece analiza și confruntarea cu specificația tehnică se va face pe baza unui singur document doveditor, pentru o singură alimentare și deci pentru acel tip/sortiment de combustibil înscris pe factura, bon, etc.

11. ASIGURARI

11.1 Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare globală de răspundere civilă față de terți, care este valabilă începând cu antrenamentele oficiale și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea unui competitor.

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

11.3 Nici organizatorul competiției, nici FRAS, nici oficialii sau arbitrii, nu au nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor, materialului sportiv al acestora, ori tertilor, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

11.4 Prin semnarea cererii de înscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri și organizatori sau pe reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la raniri de orice fel, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

11.5 Asigurarea de la art. 11.1 este obligatorie, dar nu se va suprapune, nu va înlocui și nu va aduce atingere niciunei polițe de asigurare personale sau individuale deținută de participanții la eveniment. Este responsabilitatea competitorilor, a structurilor sportive, a echipelor, a sportivilor și a reprezentanților legali ai acestora, ca fiecare dintre aceștia să posede asigurarea valabilă pe întreaga durată a CNIA pentru accidente produse pe timpul acestor competiții. Licența pilotului care va fi găsit cu o asigurare expirată, va fi suspendată până la reînnoirea asigurării.

11.6 Pentru minorii participanți în orice calitate la competițiile de îndemănare auto din cadrul CNIA, responsabilitatea aparține competitorilor pe care îi reprezintă. Toți competitorii, concurenții, structurile sportive și echipele acestora au obligația să obțină în acest sens consimțământul scris de la părinții sau de la reprezentanții legali ai minorului respectiv.

12. Numere de concurs

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs care sunt furnizate de către organizator. În sezonul competițional 2011 numerele de concurs vor fi între 1 și 199 în funcție de ordinea depunerii cererii de licențiere. Începând cu 2012 va fi adoptat un alt sistem de acordare a numărului de licență, în funcție de clasamentul final al sezonului precedent.

Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 25 cm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804) vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale sau pe cele două portiere față. Din 2012, placile cu numere de concurs ca și înscrierea numelui pilotului va fi similar automobilelor de raliuri, conform regulamentului CN de Raliuri în vigoare.

13. Publicitate

13.1 Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, 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 copilului.

13.2 Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, luneta sau parasolar așa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor și/sau a FRAS. Acest tip de

publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decat în situații speciale, descrise la 13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

13.3. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentară față de cea de la art. 13.2. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivul lipsei spațiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firmă din domeniul auto (marca de automobile, pneuri, lubrifianți, altele asemenea), taxa de înscriere nu poate depăși dublul taxei uzuale. Oficialii pot solicita în orice moment documente (contracte de publicitate, sponsorizare, etc) pentru publicitatea afișată de concurenți pe automobile sau în paddock ori în zonele adiacente competiției, cu deosebire în cazul conflictului de interese, dar fără clauzele confidențiale, valoarea contractului, etc. În cazul în care pentru publicitatea de mai sus nu există contract, organizatorii sau oficialii pot dispune îndepărtarea acestuia de pe automobile sau de la locul afișării.

14. Siguranța concurenților

14.1. Automobilele de competiție trebuie să fie complet golite de orice obiect neasigurat în compartimentul motor, habitacul și portbagaj, ce ar putea deveni periculos prin deplasarea acestuia în timpul competiției;

14.2 Deplasarea mașinilor de concurs, pe toată perioada desfășurării etapei respective se va face numai la indicațiile oficialilor și sub directa lor supraveghere;

14.3. Fiecare pilot trebuie:

a) Să poarte o cască conformă cu una din normele aprobate de FIA; se recomandă utilizarea castilor de protecție care să asigure o vizibilitate optimă și un unghi vizual cât mai larg. Este strict interzisă utilizarea castilor de tip moto-velo sau altele decât cele destinate competițiilor auto. Căscă trebuie legată și asigurată. Pilotii care se prezintă cu casti de protecție considerate neconforme sunt obligați să accepte castile puse la dispoziție de către organizator, agreate și marcate în prealabil de FRAS, sub sancțiunea refuzului acordării startului. În general, dar în special în acest caz, pilotilor li se recomandă să utilizeze o căgula de protecție sub căscă, a lor proprie și/sau de unică folosință, pusă sau nu de organizatori la dispoziția competitorilor.

b) Să fie corect menținut în scaun atât prin modelul constructiv al scaunului cât și de centura de siguranță;

c) Să păstreze închis geamul de pe partea sa, sau cel mult întredeschis la circa 2 cm.

d) Echipamentul de protecție al pilotilor trebuie să fie ignifug și să cuprindă: manși, combinezon, ghete, pentru competiții auto. Din motive de securitate și din rațiuni de imagine a Campionatului, aceste echipamente vor fi impuse treptat, pe măsura creșterii competitivității, obligativitatea și specificatia acestor echipamente fiind precizată în Regulamentul particular al fiecărei etape.

15. Desfășurarea competiției

15.1 Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere ori antrenamente necronometrate. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admisi în concurs.

15.2 După efectuarea înscrierilor, a reviziei tehnice și a ședinței cu piloții, concurenții vor parcurge pe jos traseul concursului, împreună cu oficialii;

15.3 După efectuarea recunoașterii necronometrate se vor efectua antrenamentele oficiale cronometrate. Neefectuarea cel puțin a unei manșe de antrenament cronometrat duce la excluderea din competiție a participantului.

15.4. Ordinea de start în competiție se dă în funcție de timpul obținut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obținut în antrenamentul cronometrat. CCS poate oricând modifica ordinea de start, în mod special când timpurile obținute de un pilot în antrenamentele cronometrate au fost afectate de o defecțiune tehnică, remediata ulterior.

15.5. Pentru competiție se vor efectua două manșe.

15.6. Pentru clasament se va lua în calcul cel mai bun timp obținut în una din cele două manșe. Nu este obligatorie parcurgerea ambelor manșe.

15.7 Start. Startul se va lua la minutul implinit. Se vor folosi fotocelule pentru înregistrarea startului anticipat. Timpul va fi înregistrat electronic, la sutimi de secundă. Organizatorii sunt obligați să traseze la start două linii la distanța de 50 cm. Fotocelulele se amplasează pe a doua linie (în sensul parcurgerii traseului) care va fi linia de start și care poate fi sau nu aceeași cu sosirea, în funcție de configurația traseului. Fiecare automobil va fi aliniat "la start" cu extremitatea cea mai avansată la prima linie, deci cu 50 cm înainte de linia de start.

15.8 Start fals (anticipat)

Este considerat start anticipat acel start în care fotocelula de pe linia de start este declansată înaintea minutului implinit. Reluarea startului este strict interzisă, sub sancțiunea excluderii din mână.

15.9 Start intarziat. Pilotul care nu a reusit sa ia startul la semnalul de start are dreptul sa intarzie pe linia de start, respectiv sa incerce sa puna automobilul in miscare, maxim 20 de secunde, dupa care este exclus din mansa respectiva. Pilotul va elibera zona de start dupa o procedura care depinde de configuratia traseului si care va fi precizata in regulamentul particular sau dupa caz, la sedinta cu pilotii. Numai Directorul Sportiv, sau in lipsa acestuia arbitrul din start, poate decide daca se impune acordarea unui nou minut de start pilotului urmator, care se afla sub ordinele starterului.

15.10 Atunci când doi piloți au realizat același timp în cea mai bună din cele două manse, pentru departajare va fi luat în calcul timpul realizat în cealaltă manșă de concurs. În niciun caz nu va fi luat în calcul timpul realizat la antrenamentul cronometrat. Dacă unul dintre cei doi piloți nu a efectuat ambele manse, castiga pilotul care a încheiat ambele manse. Dacă și atunci egalitatea se pastrează, atunci ambii piloți vor fi clasati pe același loc, poziția următoare rămânând liberă în clasament, următorul pilot neputând fi avansat pe locul rămas liber.

15.11. Oprirea cronometrului (sosirea în concurs) se va face în momentul în care mașina va trece prin dreptul celei de sosire (linia de sosire). Pentru validarea rezultatului, automobilul de concurs trebuie obligatoriu să fie oprit la punct fix, scop în care organizatorul va trasa o a doua linie, de oprire, la distanță de 5 până la 15 metri de linia de sosire. Automobilul trebuie oprit în așa fel încât nici una din roțile din spate să nu depășească această a doua linie. În caz contrar va fi penalizat conform art 18.5.1.

15.12 Service interzis. Pentru ca o mansa sa fie considerata incheiata, pilotul trebuie sa treaca automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Pilotii nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs. Numai oficialii, arbitrii de traseu, medicii sau oamenii de ordine pot interveni si acorda ajutor pilotilor aflati in dificultate pe traseu, in cazuri de forta majora, accident, incendiu, etc. sau in cazul in care oprirea automobilului pe pista de concurs ridica probleme de securitate si numai atunci. Dacă oprirea automobilului pe traseu se datorează altor probleme decât cele de mai sus (incendiu, accident, etc) cum ar fi probleme tehnice, ca oprirea motorului sau probleme de transmisie, etc. atunci pilotului i se acorda circa 20 de secunde pentru a repune automobilul in miscare, dupa care i se semnalizeaza excluderea din mansa, la decizia Directorului Sportiv. Impingerea unui automobil spre sosire este permisa doar pilotului si doar daca distanta din locul opririi si pana la sosire -apreciata de directorul sportiv- nu este mai mare de 50 de metri. In cazul echipajelor, copilotului i se interzice sa-si ajute pilotul, fiind obligat sa ramana in automobil, sub sanctiunea excluderii din mansa. Impingerea unui automobil oprit pe pista, de catre alt automobil sosit din urma, indiferent daca cel impins porneste sau nu, atrage excluderea din mansa a celui impins, ca beneficiar de service interzis.

16. Parc inchis. Automobilele de competitie se supun regimului de parc inchis dupa ce au trecut linia de sosire din prima mansa efectuata in concurs si pana la afisarea rezultatelor definitive si/sau pana la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. Schimbul de roti, reparatiile si orice alte interventii la automobile atunci cand acestea se afla in regim de parc inchis, daca nu sunt autorizate de Comisarii Sportivi, sunt sanctionate cu excluderea din competitie.

17. Protecția mediului. Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic (de min. 4 x 5 m) pentru a fi plasată pe locul rezervat, pentru intervenții asupra mașinii, în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc. Lipsa foliei poate face obiectul unei penalități.

18. Penalizari, sanctiuni

18.1 Conform Legii 69/2000 actualizata, modalitatea de exercitare a autoritatii disciplinare in sport se realizeaza printr-un sistem coerent de sanctiuni, gradat, in functie de gravitatea faptelor, diferentierea graduala a acestora in aplicarea sanctiunilor, excluderea posibilitatii dublei sanctiuni pentru aceeasi fapta, excluderea retroactivitatii in aplicarea sanctiunilor si interdictia de a da sanctiuni pentru fapte savarsite anterior momentului comiterii faptei in cauza. Se va tine cont de cauzele sau imprejurarile care scutesc, atenuaza sau agraveaza raspunderea faptuitorului si vor fi mentionate cerintele pentru stingerea sau suspendarea sanctiunii, garantandu-se dreptul la aparare prin stabilirea cailor de atac impotriva sanctiunilor aplicate.

18.2 Masurile luate de FRAS in cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau in baza Statutului FRAS si pot fi „penalizari” de cursa, sau „sanctiuni disciplinare”. Penalizarile sunt aplicate in cazul incalcarilor „regulii jocului” si au rolul de a restabili clasamentul la competitia respectiva, pe baze echitabile pentru toti competitorii participanti, iar sanctiunile au rol disciplinar, corectional.

18.3 In cazul in care se impune luarea acestor masuri pe timpul competitiei sau la finalul acesteia, Comisarii Sportivi vor stabili prin decizia luata cu majoritate de voturi, care este „penalizarea” si care este „sanctiunea” disciplinara. Aplicarea penalizarii prevazute de regulamentele sportive si a unei sanctiuni disciplinare nu reprezinta dubla sanctiune pentru aceeasi fapta.

18.4 Contestatiile legate de sanctiuni pe linie disciplinara sunt date in competenta Comisiei de Disciplina a FRAS, iar penalizarile, Comisiei de Competitii. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestatii, definitiv si irevocabil in cazul penalizarilor, iar in cazul sanctiunilor pe linie disciplinara, cu drept de recurs la Comisia Nationala de Disciplina ANST.

18.5 Penalizarile specifice activitatii de competitii de indemanare auto sunt de regula penalizari in timp (secunde, minute adaugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau repositionarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului in mansa, excluderea dintr-o mansa, excluderea din competitie, depunerea pilotului sau a echipei sale, alte penalizari prevazute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizeaza in functie de influenta pe care incalcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

18.5.1 In cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, in Campionatul de Indemanare Auto, penalizarile pot fi:

- traseu greșit (abordare inversă a unei probe sau jalon, dar efectuata) fara scurtarea traseului: 10 secunde

- jalon deplasat (fără să fie doborât): penalizare de 5 secunde.

- jalon doborât: 10 secunde.

- start fals (anticipat): 5 secunde pentru fiecare secunda de start anticipat.

-depasirea cu cel puțin una din rotile din spate a liniei de oprire (cea de-a doua linie trasata dupa linia de sosire) vezi 15.11: penalizare 10 secunde

-ajutor din exterior acordat fara vointa pilotului (CCS, de la penalizare 10 secunde, pana la mansa anulata, in special in cazul impingerii de catre un alt automobil din spate, art. 15.12)

-utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzatoare, ori neconforme (Comisarii Tehnici, CCS, refuzul startului, penalizare in timp, amenda, dupa caz, excludere din mansa in mod special in cazul dispararii unui pneu)

-intrarea pe traseul de concurs fara a acorda atentie semnalizarii arbitrilor desemnat (CCS, avertisment, amenda)

-reintrarea pe pista prin alt loc decat cel in care automobilul a parasit involuntar pista, dar fara scurtarea traseului (CCS, avertisment)

-neconformitati tehnice minore si/sau provocate de uzura, sau de un incident de cursa (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere din mansa, depunere)

-utilizarea unui combustibil ce nu se incadreaza la masuratorile primare in specificatia combustibilului in scris pe documentul de provenienta, dar se incadreaza in standardul de protest/contestatie/apel, conform procedurii din anexa J FIA, 252, art. 9.1 (*L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D3244 avec une certitude de 95 %.*): penalizare 30 secunde adaugat la timpul fiecărei manse si o amenda de 800 lei.

-ruperea accidentala a unui sigiliu (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, mansa anulata)

-altele asemenea. (CCS)

18.5.2 In cazul incalcarilor savarsite constient, cu intentie, fara a fi restrictionate la acestea, de tipul:

-refuzului echiparii corespunzatoare impuse de oficiali (casca, cagula, etc)

-refuzului asezarii in ordinea de start stabilita

-starturilor anticipate repetate, sau a unui singur start anticipat deliberat

-nesocotirii semnalizarii arbitrilor de traseu si/sau a ordinilor oficialilor

-pilotajului agresiv, cu punerea in pericol a sigurantei manifestarii

-neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, evitarea unei probe sau a unui jalon, sau traseu incomplet.

-utilizării unui combustibil gasit neconform, ce nu se incadreaza la masuratorile primare in specificatia combustibilului in scris pe documentul de provenienta si care depaseste standardul de protest/contestatie/apel, conform procedurii din anexa J FIA, 252, art. 9.1 (*L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D3244 avec une certitude de 95 %.*) Se penalizeaza cu excludere de la etapa respectiva si se sanctioneaza cu o amenda cel puțin egala cu costul analizei de laborator.

-ruperea marcajelor, a sigiliilor, inlocuirea nepermisa de repere, altele asemenea,

-nerespectarea regulilor de parc inchis, service interzis

- participarea in competitie cu numarul de concurs al altui pilot. Se penalizeaza cu excluderea celui vinovat din competitie, iar in cazul participarii pe unu si acelasi automobil, excluderea ambilor piloti din competitie,

Comisarii Sportivi vor inaspri penalizarile corespunzator, dictand amendarea, excluderea din mansa, excluderea din competitie, depunerea, suspendarea pentru una sau mai multe etape, dupa caz.

18.5.3 Sanctiuni pe linie disciplinara. Pe langa penalizarile mentionate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sanctiuni disciplinare, in cazul incalcarii grave a regulamentelor si in cazul recidivei. In general, sanctiunile pe linie disciplinara vor fi aplicate in conformitate cu Statutul si cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precadere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violenta, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru incalcarea ordinelor oficialilor unei competitii, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea in eroare a oficialilor, altele asemenea. Se va sanctiona pe linie disciplinara orice abatere de la regulile adoptate in perimetrul manifestarii, fumatul in locuri nepermise, incalcarea normelor de prevenire a incendiilor, consumul de bauturi alcoolice, orice alte abateri de la normele de conduita sportiva si convietuire sociala.

19. Rezultate

Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat ce au fost prelucrate de secretariat. Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afisaj la secretariat.

20. Clasamentele etapei/Campionatului; Festivitatea de premiere

20.1 Se va întocmi un clasament pe grupe si clase, echipe.

20.2. Pozitia in clasament este data de timpul cel mai bun realizat in una din cele doua manse la care se adauga eventualele penalizări.

20.3. Se vor acorda cupe si diplome pentru:

- primii trei clasati pe grupe si clase;
- echipe ;
- cea mai buna participare feminina;
- cel mai bun timp al zilei.

20.4. Punctaj atribuit in Campionat

Punctele vor fi atribuite dupa urmatoarea grila:

- locul I : 20
- locul II : 17
- locul III : 15
- locul IV : 13
- locul V : 12
- locul VI : 11, in continuare, pana la locul 16, se scade gradual cate un punct

20.5 La sfârșitul anului se vor întocmi clasamente pe grupe și clase, echipe.

20.6 Cu exceptia premierii echipelor care este obligatorie indiferent de numarul celor inscrite ori clasate, organizatorul unei etape din cadrul CNIA are obligatia sa premieze la o etapa doar clasamentele individuale ce contin minim patru pozitii, premiera celorlalte clasamente fiind la libera sa optiune.

20.7 Cu exceptia echipelor la care se va acorda titlul de Campioana Nationala indiferent de numarul de echipe participante, in cadrul CNIA se vor acorda titluri de Campioni Nationali cel mult in cazul clasamentelor de sfarsit de an ce contin minim zece pozitii in puncte.

20.8 Castigatorii trebuie sa fie prezenti la festivitatea anuala de premiere. Daca un pilot clasat intre primii trei la sfarsit de an nu participa, acesta poate fi sanctionat disciplinar de catre FRAS.

21. PROTEST, CONTESTATIE, APEL

21.1 **PROTEST.** Orice protest este inaintat in scris si semnat, datat, cu ora si minutul depunerii si însoțit de o taxa de 200 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relatia cu concurentii”. Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fara achitarea taxei, nu se iau in considerare.

21.2 Dreptul de a protesta il au doar competitorii sau reprezentantii acestora, inregistrati in acest scop la FRAS. Pot de asemenea sa depuna proteste concurentii ai caror piloti au luat startul si au abandonat pe parcursul competitiei. Comisarii Sportivi pot actiona oricand din oficiu, chiar in cazul in care nu sunt sesizati de o reclamatie.

21.3 Daca reclamatia este legata de o neconformitate de ordin tehnic si daca aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei masini, reclamantul trebuie sa depuna o cautiune suplimentara de 600 lei fata de taxa de protest. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc piesa contestată, nefiind admise proteste generale de genul: motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc.

21.4 In protestele pe linie sportiva, legate de incidentele de cursa, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament pe care se intemeiaza reclamatia. Este permisa anexarea de inregistrari video in sustinerea protestului. Acestea trebuie depuse odata cu protestul scris. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau retine aceste inregistrari, care vor fi predate Observatorului Federal odata cu dosarul competitiei.

21.5 Se recomanda ca protestele legate de neconformitati tehnice sa fie depuse înainte de verificarea tehnică finală. Indiferent de natura protestului si chiar daca respecta sau nu recomandarea de a fi depuse inainte de verificarea tehnica finala, acestea trebuie depuse la maxim 15 minute de la afisarea rezultatelor provizorii. In acest scop, rezultatele provizorii vor avea inscrite prin grija secretariatului cursei, ora si minutul la care au fost afisate.

Termenele de depunere a protestelor, sub sanctiunea nulitatii, sunt:

- impotriva modului de intocmire a listelor de inscristi (incadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afisare.
- impotriva modului de intocmire a ordinii de start, maxim 10 min. de la afisare;
- impotriva unei abateri comise intr-una din manse, maxim 15 min. de la sosirea din mansa respectiva.
- pentru neconformitate tehnica, ori impotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afisarea rezultatelor provizorii.

21.6 In eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului sau a unei parti a acestuia, operatiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialilor, iar masuratorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. In afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi si a Observatorului Federal, la verificarile tehnice nu este permisa prezenta altor persoane. Rezultatul verificarilor se va consemna intr-un proces verbal semnat de toti cei prezenti, document care va fi depus in dosarul cursei, predat Observatorului Federal. Oficialii pot dispune inregistrarea video a intregii verificari tehnice precum si fotografierea reperelor controlate si a masuratorilor, care de asemenea vor fi depuse la dosarul competitiei prin grija Observatorului Federal.

21.7 Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul, iar taxa de protest se va face venit la bugetul Comisiei Tehnice a FRAS.

21.8 In masura in care protestul este intemeiat, cautiunea depusa se restituie partial sau integral reclamantului. Comisarii Sportivi sunt cei care vor stabili partea de cautiune care va fi returnata, in cazul protestelor partial intemeiate. Nici una din parti, nici reclamantul, nici cel impotriva caruia s-a depus reclamatia, nu au dreptul de a solicita celeilalte parti, posibilele diferente dintre valoarea cautiunii stabilite prin prezentul regulament si costul efectiv de aducere a automobilului in stare initiala. Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

21.9 In eventualitatea constatarii unor neconformitati, taxa de protest de la art. 21.1 (200 lei) se restituie reclamantului si trece in sarcina celui gasit vinovat, care pe langa penalizarea pe linie sportiva ca si consecinta a neconformitatii automobilului utilizat, poate fi sanctionat disciplinar de FRAS prin suspendare pe una sau mai multe etape, depunere, penalizare in bani, alte sanctiuni disciplinare.

21.10 Sunt considerate abateri grave:

- protestele depuse cu reacredinta;
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
- orice incercare de a ascunde, masca sau inlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor;
- discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
- orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.
- prezenta persoanelor neautorizate in incinta unde se desfasoara controalele tehnice.
- falsificarea rezultatelor masuratorilor.
- sustragerea de la achitarea obligatiilor de plata stabilite in urma solutionarii unui protest.

21.11 Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum si impotriva solutiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se considera nedreptatit poate inainta o contestatie catre FRAS, dupa cum urmeaza: la Comisia de Competitii (pentru penalizari de ordin sportiv), la Comisia de Disciplina (pentru sanctiuni disciplinare) si la Comisia de Apel impotriva deciziilor precedentelor Comisii.

21.12 Intentia de depunere a contestatiei catre FRAS trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare in scris, in maxim o ora de la data difuzarii/publicarii deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.

21.13 Contestatia trebuie depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform Normelor Financiare ale FRAS in vigoare, publicate pe site-ul oficial www.fras.ro

21.14 Taxele de proteste/contestatii/apeluri sunt:

- 400 lei pentru contestatii (catre Comisia de Competitii sau Comisia de Disciplina a FRAS)
- 2000 lei pentru apeluri (catre Comisia de Apel a FRAS, numai dupa epuizarea celorlalte cai de atac)

21.15 In contestatie, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament pe care se intemeiaza reclamatia. Partile interesate pot solicita sa fie audiate si/sau sa fie insotite de un reprezentant legal, dar numai Comisia respectiva va decide daca se impune sau nu audierea ori prezenta acestora. Comisia poate dispune audierea oricarei persoane implicate si de asemenea poate solicita si consulta orice proba considerata a fi relevanta in cauza. Persoanele care au participat in vreun fel la luarea unei decizii contestate, nu pot vota in Comisiile in care se judeca acea contestatie. Persoanele care au fost solicitate de Comisie in scris, prin mijoace electronice sau prin afisare pe situl oficial al FRAS cu cel putin 48 de ore inainte de termen, in scopul audierii si care lipsesc de la acea audiere nemotivat, vor fi sanctionate disciplinar.

22. DISPOZITII FINALE

22.1 Prezentul regulament a fost elaborat de Comisia Nationala a FRAS de Indemanare Auto, cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS si intra in vigoare incepand cu data de 04.05.2011.

22.2 Acest regulament este valabil pana la data aprobarii si publicarii unui nou Regulament al Campionatului National de Indemanare Auto. Orice reglementare a prezentului regulament contrara precizarilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNIA 2011 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapa de Campionat, este neaplicabila si nu produce efecte.