

# REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE INDEMANARE AUTO 2012

## PRESCRIPTII GENERALE

### 1. GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizează Campionatul National de Indemanare Auto 2012. Campionatul cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2012, aprobat anual 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 2012 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

Acest regulament este valabil 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 2012 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 SI RESPONSABILITATI**

#### **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 randul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din randul 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 comunica cu Directorul sportiv. Comisarii Sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie, inclusiv în cazurile neprevăzute de acest regulament. În cadrul CNIA 2012, CCS poate fi format din oficialii desemnați pe alte posturi.

### **5. Automobile admise**

În CNIA 2012 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, biplace, automobile de formula, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

Numai la grupa automobilelor modificate (M), sunt admise automobile construite artizanal sau de serie, modificate (caroserii scurtate, usurate substanțial, alte motorizări decât cele de origine, tip moto, etc, special construite pentru indemanare auto), dar numai cu patru roți, indiferent de sistemul de transmisie.

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

In CNIA începând cu anul 2012 se va face echivalare de cilindree între motoarele aspirate și cele supraalimentate. Pentru încadrarea de mai sus, în clasa 1 sau 2, pentru motoarele supraalimentate, cilindrul nominal se va înmulți cu coeficientul de 1.7 (benzina) sau 1.5 (motorina) iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindreei respective.

5.2 Pe un automobil pot participa cel mult doi piloți, iar un pilot poate participa cu cel mult trei automobile de concurs, dacă acestea sunt la clase diferite.

## **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 2012 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 comenzile automobilului sunt necorespunzătoare.

6.3.5. Primilor trei juniori clasati de FRAS la sfârșitul anului competițional 2012 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**

Doar pentru anul 2012 pot participa la etapele CNIA și concurenți nelicențiați, în afara competiției oficiale (*hors-concours*). Aceștia nu vor fi clasati în categoriile de mai sus și nu pot figura în clasamentele finale ale CNIA, rezervate pilotilor licențiați.

### **6.5 Copiloți**

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 manșe însoțit de copilot, la celelalte manșe 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 sau să intervină în conducerea automobilului (mană pe volan, acționarea franei de mană, etc). 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 manșă/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 piloti 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 piloti în componenta unei echipe. Schimbarea a mai mult de doi piloti 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 2012 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 – piloti debutanți, participanți pe automobile din clasa 1** - automobile cu cilindree până la 1600 cmc

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

### 2. Grupa Avansați (A)

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

**A2 - piloti 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.

### 4. Grupa Femina (F)

### 4. Grupa Istorică (I)

(Vehiculele istorice sunt cele pentru care perioada trecută de la încetarea fabricației tipului respectiv de vehicul este de cel puțin 30 de ani.)

**I1 – piloti istorice, participanți pe automobile din clasa 1** - automobile cu cilindree până la 1600 cmc

**I2 - piloti istorice, participanți pe automobile din clasa 2** - automobile cu cilindree peste 1600 cmc

**5 Grupa Modificate (M) – automobile modificate conform art 5, indiferent de clasa de cilindree. În cadrul acestei grupe participă numai piloții avansați.**

**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. Traseu

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.

Competitia se va desfasura pe un traseu stabilit de catre organizator. Concurentii iau startul de pe loc, la minut implinit, si sosirea va fi la punct fix -oprirea se va face imediat dupa linia de sosire- iar castigatorul va fi desemnat pilotul/echipajul care va strabate traseul impus in cel mai scurt timp.

## **8. Înscrieri. Validări**

8.1 Orice persoana care doreste sa participe la concurs trebuie sa trimita inainte sau sa prezinte la secretariatul competiției cererea de inscriere tip, completata.

8.2 Odata ce inscrierea a fost admisa, cererea nu mai poate fi modificata. Totusi, in cazuri de forta majora (de exemplu defectarea automobilului) CCS poate aproba schimbarea automobilului cu altul din aceeasi clasa, dar numai pana la Verificarea tehnica.

8.3 În CNIA sunt admisi cel mult doi piloți pe o singura masina sau un pilot pe cel mult trei mașini, dacă acestea sunt la clase diferite. Un pilot incadrat la una din categorii -debutanti, avansati, licentiatii, nelicentiatii- si care se inscrie in competitie pe doua sau trei masini, nu poate lua startul decat in una din categoriile mentionate. Este in responsabilitatea pilotilor care utilizeaza una si aceeasi masina sa procedeze in asa fel incat sa nu intarzie startul si deasemenea sa afiseze corect numarul de concurs. Efectuarea unei manse de antrenament cronometrat sau de competitie cu numarul de concurs al altui competitor se sanctioneaza cu excluderea din competitie a ambilor piloti, indiferent daca au participat sau nu pe unu si acelasi automobil. Pilotul care concureaza la mai multe clase –pe doua sau trei automobile- trebuie sa parcurga cel putin o mansa de antrenament cronometrat pentru fiecare clasa la care participa. Pilotul inscris la doua/trei clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul competiției –pana la verificarile administrative- mansa, respectiv clasa cu care va puncta pentru echipă.

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 Inscrierea 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 in scris 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.

### 10.3.1. 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, [sau inlocuirea intregului sistem de frana de mana clasic, cu cel de frana de mana hidraulic, cu conditia efectuării acestei operatii de inlocuire de catre constructori specializati.](#)

### 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 ([cu exceptia grupei M](#)).

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 atât pentru ieșire laterală cât și pentru ieșire 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, [sau inlocuirea intregului sistem de frana de mana clasic, cu cel de frana de mana hidraulic, cu conditia efectuarii acestei operatii de inlocuire de catre constructori specializati.](#)

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 ([cu exceptia grupei M](#)); 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 ([cu exceptia grupei M](#)).

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 inlocuirea dispozitivului retractor al centurii de siguranta [cu sistemul clasic. Se recomanda utilizarea centurilor de siguranta. Sportivii pot opta sa nu utilizeze centura de siguranta sub rezerva unei declaratii pe propria raspundere, in cuprinsul cererii de inscriere. In aceste cazuri centura trebuie asigurata astfel incat sa nu incomodeze manevrele pilotului in timpul concursului.](#)

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 copilului, 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 de Indemanare Auto a FRAS 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 permisa utilizarea altui carburant, decat a celui comercializat in mod uzual in Romania, respectiv la statiile de utilitate publica, sub sanctiunea excluderii din competitie. In acest sens, competitorii sunt obligati sa pastreze documentul doveditor al provenientei combustibilului utilizat (factura, bon fiscal, tipizat, etc) pentru confruntare in cazul prelevarii unor probe de laborator de verificare. Numai FRAS poate stabili laboratoarele autorizate in conditiile legii, ale caror masuratori pot fi luate in considerare in cazul controlului si/sau al protestului/contestatiei/apelului impotriva stabilirii conformitatii sau neconformitatii combustibilului utilizat in competitiiile automobilistice de pe teritoriul Romaniei.

10.7 Utilizarea unui combustibil provenind de la doua sau mai multe statii de benzina si/sau amestecarea acestuia, voluntar sau involuntar, se face pe riscul si raspunderea celui care utilizeaza acest amestec in competitie, deoarece analiza si confruntarea cu specificatia tehnica se va face pe baza unui singur document doveditor, pentru o singura alimentare si deci pentru acel tip/sortiment de combustibil inregistrat pe factura, bon, etc.

## **11. ASIGURARI**

11.1 Participantii vor fi asigurati pe durata competitiei de o asigurare globala de raspundere civila fata de terti, care este valabila incepând cu antrenamentele oficiale si inceteaza odata cu terminarea competitiei sau retragerea, descalificarea sau excluderea unui competitor.

11.2 Regulamentul particular va oferi detalii cu privire la riscurile preluate si la acoperirea financiara prin asigurare, inclusiv politele incheiate de organizatori sau furnizate competitorilor, va descrie riscurile si sumele asigurate.

11.3 Nici organizatorul competitiei, nici FRAS, nici oficialii sau arbitrii, nu au nici o obligatie fata de competitori pentru daune produse lor, materialului sportiv al acestora, ori tertilor, provenite sau rezultate din inscrierea sau participarea acestora la competitie.

11.4 Prin semnarea cererii de inscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri si organizatori sau pe reprezentantii acestora si pe fiecare dintre ei in parte, de orice responsabilitate in legatura cu actiunile, taxele, cheltuielile, revendicarile si reclamatii referitoare la raniri de orice fel, provenite sau rezultate din inscrierea sau participarea acestora la competitie.

11.5 Asigurarea de la art. 11.1 este obligatorie, dar nu se va suprapune, nu va inlocui si nu va aduce atingere niciunei polite de asigurare personale sau individuale detinuta de participantii la eveniment. Este responsabilitatea competitorilor, a structurilor sportive, a echipelor, a sportivilor si a reprezentantilor legali ai acestora, ca fiecare dintre acestia sa posede asigurarea valabila pe intreaga durata a CNIA pentru accidente produse pe timpul acestor competitii. Licenta pilotului care va fi gasit cu o asigurare expirata, va fi suspendata pana la reînnoirea asigurarii.

11.6 Pentru minorii participanti in orice calitate la competitiiile de indemanare auto din cadrul CNIA, responsabilitatea apartine competitorilor pe care ii reprezinta. Toti competitorii, concurentii, structurile sportive si echipele acestora au obligatia sa obtina in acest sens consimtamântul scris de la parintii sau de la reprezentantii legali ai minorului respectiv.

## **12. Numere de concurs**

Fiecare participant este obligat sa aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs care sunt furnizate de catre organizator. In sezonul competitional 2012 numerele de concurs vor fi intre 1 si 199 in [functie de clasamentul CNIA 2011](#).



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 doua portiere fata. Din 2012, placile cu numere de concurs ca si inscrierea numelui pilotului va fi similar automobilelor de raliuri, conform regulamentului CN de Raliuri in vigoare.

### **13. Publicitate**

**13.1** Este permisa 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 suprapuna cu spațiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs si să nu obtureze vizibilitatea pilotului si a copilotului.

**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 si/sau a FRAS. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decat in situatii speciale, descrise la 13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

**13.3.** Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar fata de cea de la art. 13.2. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivatia lipsei spatiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firma din domeniul auto (marca de automobile, pneuri, lubrifianti, altele asemenea), taxa de înscriere nu poate depasi dublul taxei uzuale. Oficialii pot solicita in orice moment documente (contracte de publicitate, sponsorizare, etc) pentru publicitatea afisata de concurenti pe automobile sau in paddock ori in zonele adiacente competitiei, cu deosebire in cazul conflictului de interese, dar fara clauzele confidentiale, valoarea contractului, etc. In cazul in care pentru publicitatea de mai sus nu exista contract, organizatorii sau oficialii pot dispune indepartarea acesteia de pe automobile sau de la locul afisarii.

### **14. Siguranța concurenților**

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

14.2 Deplasarea masinilor de concurs, pe toata perioada desfasurarii etapei respective se va face numai la indicatiile oficialilor si sub directa lor supraveghere;

**14.3. Se recomanda ca fiecare pilot sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA si care sa asigure o vizibilitate optima si un unghi vizual cat mai larg. Sportivii pot opta sa nu utilizeze casca de protectie sub rezerva unei declaratii pe propria raspundere, in cuprinsul cererii de inscriere.**

14.4. Fiecare pilot trebuie:

a) Sa fie corect mentinut in scaun atat prin modelul constructiv al scaunului cat si de centura de siguranta;

b) Sa pastreze inchis geamul de pe partea sa, sau cel mult intredeschis la circa 2 cm.

c) echipamentul de protectie al pilotilor trebuie sa fie ignifug si sa cuprinda : manusi, combinezon, ghete, pentru competitii auto. Din motive de securitate si din ratiuni de imagine a Campionatului, aceste echipamente vor fi impuse treptat, pe masura cresterii competitivitatii, obligativitatea si specificatia acestor echipamente fiind precizata in Regulamentul particular al fiecarei etape.

### **15. Desfășurarea competiției**

15.1 Ședința cu pilotii va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere ori antrenamente necronometrate. Participarea este obligatorie pentru toți pilotii admisi in 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 manse 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, in mod special cand timpii obtinuti de un pilot in antrenamentele cronometrate au fost afectati de o defectiune tehnica, 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 obligati sa traseze la start doua linii la distanta de 50 cm. Fotocelulele se amplaseaza pe a doua linie (in sensul parcurgerii traseului) care va fi linia de start si care poate fi sau nu aceeași cu sosirea, in functie de configuratia traseului. Fiecare automobil va fi aliniat "la start" cu extremitatea cea mai avansata la prima linie, deci cu 50 cm inainte de linia de start.

#### 15.8 Start fals (anticipat)

Este considerat start anticipat acel start in care fotocelula de pe linia de start este declansata inaintea minutului implinit. Reluarea startului este strict interzisa, sub sanctiunea excluderii din mansa.

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 in cea mai buna din cele doua manse, pentru departajare va fi luat in calcul timpul realizat in cealalta mașă de concurs. In niciun caz nu va fi luat in calcul timpul realizat la antrenamentul cronometrat. Daca unul dintre cei doi piloti nu a efectuat ambele manse, castiga pilotul care a incheiat ambele manse. Daca si atunci egalitatea se pastreaza, atunci ambii piloti vor fi clasati pe acelasi loc, pozitia urmatoare ramanand libera in clasament, urmatorul pilot neputand fi avansat pe locul ramas 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 **in zona special amenajata de oprire**, scop in care organizatorul va trasa o a doua linie, de oprire, la distanta de 5 pana la 15 metri de linia de sosire. Automobilul trebuie oprit in asa fel incat nici una din rotile din spate sa nu depaseasca aceasta 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. Daca oprirea automobilului pe traseu se datoreaza altor probleme decat 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 penalitati.

#### **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 aceeași 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 greşit (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 putin 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 disparitii 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)

- 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 ordinelor 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.

- 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, open si pe 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 in clasamentul Open (exclus grupa M), grupe si clase;
- echipe ;
- **cea mai buna participare feminina;**

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

În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe/clase, pentru campionat, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectiva, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul intr-un antrenament cronometrat sau in concurs, astfel:

pentru 1 automobil din grupă/clasa .... 10 puncte dacă automobilul încheie competiția;

pentru 2 automobile .... 12, 11 puncte pentru locurile 1, respectiv 2;

pentru 3 automobile .... 15, 13, 12 pentru locurile 1/2/3;

pentru 4 automobile .... 17, 15, 13, 12 pentru locurile 1/2/3/4;

pentru 5 sau mai multe automobile .... 20, 17, 15, 13, 12, 11, 10,9, 8,7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, pentru locul 1/2/3/4/5/6/7/8/9/10....16.

Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă, la care se adaugă punctajul din clasamentul OPEN.

În cazul în care două sau mai multe echipe au acumulat același număr de puncte, se vor departaja în funcție de cel mai bine clasat pilot în clasamentul "OPEN".

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

20.6 Cu exceptia premierii echipelor care este obligatorie indiferent de numarul celor inscrise 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, cu conditia ca in minim 4 etape din totalul de 6 sa fie constituita clasa.

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 inscisi (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 între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

- prezența persoanelor neautorizate în incintă unde se desfășoară controalele tehnice.
- falsificarea rezultatelor măsurătorilor.
- sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unui protest.

21.11 Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se consideră nedreptățit poate înainta o contestație către FRAS, după cum urmează: la Comisia de Competiții (pentru penalizări de ordin sportiv), la Comisia de Disciplină (pentru sancțiuni disciplinare) și la Comisia de Apel împotriva deciziilor precedentelor Comisii.

21.12 Intenția de depunere a contestației către FRAS trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare în scris, în maximum 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.

21.13 Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maximum 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 Normelor Financiare ale FRAS în vigoare, publicate pe site-ul oficial [www.fras.ro](http://www.fras.ro)

21.14 Taxele de proteste/contestații/apeluri sunt:

- 400 lei pentru contestații (către Comisia de Competiții sau Comisia de Disciplină a FRAS)
- 2000 lei pentru apeluri (către Comisia de Apel a FRAS, numai după epuizarea celorlalte cai de atac)

21.15 În contestație, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Partile interesate pot solicita să fie audiate și/sau să fie însoțite de un reprezentant legal, dar numai Comisia respectivă va decide dacă se impune sau nu audierea ori prezența acestora. Comisia poate dispune audierea oricărei persoane implicate și de asemenea poate solicita și consulta orice probă considerată a fi relevantă în cauză. Persoanele care au participat în vreun fel la luarea unei decizii contestate, nu pot vota în Comisiile în care se judecă acea contestație. Persoanele care au fost solicitate de Comisie în scris, prin mijloace electronice sau prin afișare pe site-ul oficial al FRAS cu cel puțin 48 de ore înainte de termen, în scopul audierii și care lipsesc de la acea audiere nemotivat, vor fi sancționate disciplinar.

## **22. DISPOZIȚII FINALE**

22.1 Prezentul regulament a fost elaborat de Comisia Națională de Indemanare Auto, cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS și intră în vigoare începând cu data de 22.03.2012.

22.2 Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al Campionatului Național de Indemanare Auto. Orice reglementare a prezentului regulament contrară precizărilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNIA 2012 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapă de Campionat, este neaplicabilă și nu produce efecte.