**Campionatul National de TIME ATTACK 2017 REGULAMENT**

1. **PREVEDERI GENERALE**

Federaţia Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Speed Circuit - CNSC ( adica este viteza pe circuite inchise ).

Campionatul cuprinde etapele înscrise în Calendarul competiţional 2017, aprobat anual de catre Consiliul Federal al FRAS. Prin înscrierea în Campionat, participanţii acceptă arbitrajul unic al Federaţiei Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfăşurării competiţiei, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

1.1 **APLICAREA REGULAMENTULUI**

1.1.1 FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament. Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Directorului Sportiv, care poate impune penalizări. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

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

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

1.1.4. Etapele campionatului vor avea un regulament particular, care va completa amanuntele specifice, programul, dar nu va contrazice cu nimic prevederile regulamentului cadru pe 2017.

1.2 **LIMBĂ OFICIALĂ 2017**

1.2.1 Pentru C N S C 2017 limba oficială este limba română.

1.2.2 În cazul în care se face apel la reglementari elaborate intr-o limbă de circulație internațională, numai traducerea în limba română aprobată de FRAS poate fi utilizată.

1.3 **INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

1.3.1 În cazul în care se naşte 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 În mod similar, în cazul în care se naște vre-o dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română, FRAS va soluționa disputa, acordând intâietate prezentului regulament.

1.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral "disciplinare" în cazurile înaintate spre analiză Comisiei de Disciplină a FRAS. În acest sens se va face distincție între "penalizare" aplicată în virtutea «regulii jocului» și sancțiunea disciplinară aplicată cu rol corecțional și/sau pentru comportament nesportiv.

1.4 **VALABILITATE**

Acest regulament este valabil până la elaborarea unui nou regulament. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS si vor fi publicate cu literă distinctă.

2. **DEFINIŢII**

2.1 **BULETIN**

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze. Acestea vor fi numerotate si datate fiind documente oficiale ale dosarului etapei.

2.2 **COMUNICAT**

Document scris, oficial, de natură informativă, care este emis de către directorul sportiv.

3.I  **NUMĂR DE COMPETIȚII**

C. N. T.A. 2017- , va fi alcătuit din 6 etape, contand pentru clasamentul general. Se pot organiza si etape comasate ( 2 ) / weekend. Intre startul lor oficial vor fi minim 15 ore pauza.

4. **OFICIALII COMPETIŢIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI**

4.1. **DIRECTORUL SPORTIV**

Are în subordine toţi arbitrii delegaţi la competiţie. Este responsabil de conducerea operativă sportiva şi tehnică a concursului şi de respectarea programului aprobat. El urmeaza :

* să asigure ordinea pe traseu în colaborare cu organele de ordine;
* să se asigure că toţi arbitrii sunt la postul lor şi că au toate informaţiile şi materialele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a funcţiei lor;
* să cheme automobilele pe linia de start, să le ordoneze şi eventual să le dea startul, îndeplinind şi funcţia de starter;
* să se asigure că organizatorul a luat toate măsurile de securitate necesare pentru siguranţa sportivilor, arbitrilor, spectatorilor;

4.2. **DELEGAŢI FRAS**

Următorii delegaţi pot fi numiţi de către FRAS:

4.2.1. **DELEGATUL TEHNIC**

Delegatul tehnic FRAS va ţine legătura cu Directorul sportiv.

4.2.2**. OBSERVATORUL FEDERAL**

Observatorul federal va inspecta si aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principala fiind de a raporta catre FRAS modul in care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Observator federal este numit de regulă, din randul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din rândul membrilor Comisiei Naționale de Time Attack . În unele cazuri această funcţie va putea fi îndeplinită şi de arbitri cu experienţă îndelungată, desemnaţi la începutul sezonului şi avizaţi de către Consiliul federal.

4.2.3 **RESPONSABILUL DE RELAŢIILE CU CONCURENŢII**

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

4.2.4 **ȘEFUL SECURITĂŢII**

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

4.2.5. **COMISARII SPORTIVI**

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiţii sunt propuşi de Comisia Centrală de Arbitri și avizați/aprobați de către Biroul Executiv al FR A S, care stabilește și Preşedintele acestuia. Pe parcursul întregii competiţii, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv. Comisarii Sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie, inclusiv în cazurile neprevăzute de acest regulament. În cadrul C.N.T.A. 2017, CCS-ul poate fi format din oficialii desemnați pe alte posturi.

4.2.6 **SECRETARUL CONCURSULUI**

Colaboreaza permanent cu directorul de concurs, aduna cererile de participare, verifica datele si numerele de concurs, functionarea transponderelor, intocmeste clasamentele pe clase, sau le verifica pe cele din calculator, le afiseaza, intocmeste anexele pentru premiere, raporteaza dupa incheierea concursului la FRAS rezultatele si punctele.

5**. AUTOMOBILE ADMISE**

În cadrul CNTA 2017 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, bipost, 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.. Automobilele care au schimbat motorul dar au păstrat aceeași marcă vor participa la clasa Open . Automobilele care au montat o marcă diferită vor participa la clasa OPEN. Chiulasa (chiuloasele) se poate schimba pentru OPEN.

5.1 CLASE:

**Clasa 1:** automobile 2RM cu cilindreea nominală până la 1400 cmc;

**Clasa 2**: automobile 2RM cu cilindreea nominală de la 1400 până la 1600 cmc;

**Clasa 3:** automobile 2RM cu cilindreea de la 1600 până la 2000 cmc;

**Clasa 4**: automobile 2RM cu cilindreea peste 2000 cmc

**Clasa**  **Juniori**: automobile cu capacitate de până la 1400 cu motoare aspirate și o putere maximă de 12,5 kg/kw pentru pilotii cu vârsta între 12 și 14 ani. Juniori cu vârsta între 14 și 18 ani automobile cu capacitatea de până la 1600 cu motoare aspirate si o putere de maxim 10 kg/kw. Vârsta juniori: vârsta minimă - 12 ani, vârsta maximă sub 18 ani, juniorul trebuie să prezinte înaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii părinți sau a tutorelui legal. Juniorii cu vârsta între 12 și 14 ani nu au voie să participe pe toată desfăşurarea concursului fără insotitor ( antrenor, parinte, etc ) . 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.

**Clasa OPEN**: Automobile artizanale - modificate care nu se încadrează la clasele de mai sus, automobile ce folosesc anvelope de tip slick. Aici vor concura si automobilele integrale.

La clasele 1, 2, 3 si Juniori automobilele care sunt dotate cu cutii de viteză secvențiale, automate, triptronice sau de tip DSG vor trece automat la o clasă superioară față de cea unde se încadrează după capacitatea cilindrică. În clasele 1, 2 și 3 pentru motoarele supraalimentate, cilindreea nominală se va înmulți cu coeficientul de 1,7 (benzină) sau 1,5 (motorină) iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindreei rezultate.

Clasele 1-4 cu mai putin de 3 concurenti validati la start se vor comasa cu clasa superioara. Clasa 4 cu clasa Open - dupa caz.

**Clasa ISTORICE** Automobile cu vechime de peste 30 de ani de la fabricatie.

**Clasa Monopost :** Automobile speciale monoplace sau biplace, prototip, artizanale, etc.

5.2 **ANVELOPE**

La clasele 1,2,3,4 si Juniori nu sunt premise decat anvelopele de strada sau cele Semislck dar nu cu tradwere mai mic de 40 cu omologare de strada. La clasa - Open, Istorice, Monoport sunt admise orice fel de anvelope.

5.3 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. **LICENŢIAŢI**

6.1. **PILOȚI**

Piloții care dețin o licență FRAS pentru CNTA ( sau echivalenta ) valabilă pe anul în curs pot participa și pot acumula puncte în CNTA . Orice persoană care deține un permis național sau internațional de categorie B poate participa dar numai în baza unei licențe pe anul în curs sau o licență pe o singura etapa (one-event). Exceptie fac juniorii care vor conduce numai pe pista.

6.2 **ECHIPA**

În CNAS echipa este formată din minim 3 şi maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipa se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia. Participarea ca echipă se poate face numai în baza licenței corespunzătoare emisă de FRAS prin completarea cererii tip, pe care se va menționa componența echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza aceleiași licențe de echipă, este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componența unei echipe.( adica max 7 nominalizati ). Schimbarea a mai mult de doi piloți în cadrul aceluiași sezon competițional dă naștere unui nou concurent (o nouă echipă) căreia nu i se va lua în calcul punctajul realizat în baza vechii licențe.

6.3 În CNSC 2017 licenţele de pilot și de echipă sunt în valoare de : conform normelor financiar FRAS stabilite pe sezon..

6.4 Obligatoriu pentru juniori și la alegerea și pe răspunderea organizatorului, 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**

Competiţiile se desfăşoară numai pe trasee închise circulaţiei publice. Competiția se va desfășura pe un traseu stabilit de catre organizator. Concurenții parcurg un tur de circuit complet cronometrat din cele 3 ( 4) ( primul fiind de incalzire, ultimul de racire si iesire din pista) iar câștigătorul va fi desemnat pilotul/echipajul care va străbate traseul impus în cel mai scurt timp cu start lansat si sosire lansata. Traseul trebuie să aibă minim 2 km per mansa si se vor parcurge in concurs 1 sau 2 ture depinzand de lungimea piste.. Efectuarea unui tur suplimentar se penalizeaza cu timpul efectuat de pilot in acea mansa.

8. **ÎNSCRIERI. VALIDĂRI**

8.1 Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită- mail- înainte sau să prezinte la secretariatul competiţiei cererea de înscriere tip, completată. In caz de numar limitat de participanti, cei cu inscrierea anuntata cu min o zi inainte vor avea prioritate.

8.2 Odata ce înscrierea a fost admisă, cererea nu mai poate fi modificată. Totusi, 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 CNTA sunt admiși cel mult doi piloţi pe o singură mașină sau un pilot pe cel mult trei maşini, dacă acestea sunt la clase diferite. Este responsabilitatea piloților 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 și același automobil. Pilotul care concurează la mai multe clase - pe două sau trei automobile - trebuie să parcurgă cel puțin o manșă de antrenament cronometrat pentru fiecare clasă la care participă. Pilotul înscris la două/trei clase şi care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul competiției - până la verificările administrative - manșa, respectiv clasa cu care va puncta pentru echipă.

8.4 Numărul maxim de concurenți va fi publicat în Regulamentul Particular. Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și la secretariatul competiției și se suspendă la completarea numărului stabilit. Numai CCS poate decide depășirea numărului de participanți stabiliți și numai in cazuri excepționale, ca de exemplu pentru piloții clasei Open care ar aduce un aport de spectacol semnificativ pentru întreaga competiție.

8.5 Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul, concurentul (clubul sportiv, echipa) și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile prezentului regulament si al Regulamentului Particular și nu pot invoca necunoasterea acestuia și nici faptul că nu le-a fost adus la cunoștință în întregul lui sau parțial. Deasemenea orice interpretare a prezentelor reglementări de către cei menționați, alta decât cea oficială a FRAS, nu va fi luată în considerare.

8.6 Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă numai în cazul piloților licențiați care participă pe automobile ce asigură același nivel de securitate, corespunzator, pentru ambii membri ai echipajului. Copilotul este obligat să poarte echipament de protecție similar cu al pilotului si asezat pe scaun.. Si numai la antrenamente libere.

8.7 Documentele necesare la validarea înscrierii:

- Cerere tip de înscriere;

- Dovada achitării taxei de înscriere;

- Licenţele de pilot/copilot, după caz;

- Documentul din care rezultă acordarea dreptului de utilizare a automobilului în competiție, din partea proprietarului, către pilot; si un document al masinii.

9. **TAXE DE INSCRIERE**

9.1 Taxele maxime de înscriere sunt: Taxa participare la o etapă este de max 400 lei. Taxa participare a echipei la o etapă este de maxim 150 lei. Pentru depășirea termenului limită de plată a taxei de înscriere prevăzut în regulamentul particular se va percepe o suprataxă de până la 400 RON. Data limită de înscriere și de achitare a taxelor de înscriere va fi menționată în regulamentul particular al fiecărei etape.

9.2 Înscrierea nu poate fi validată dacă cererea nu e însoțită de dovada achitării taxei de înscriere sau dacă cererea nu poartă viza de la Verificarea tehnică.

9.3 Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare (locul și dimensiunile spațiului de publicitate rezervate FRAS și organizatorului vor fi prevazute în regulamentul particular și se vor încadra în dimensiunile specificate în regulamentele Campionatului Național de Raliuri).

9.4 Taxele de înscriere se returnează: - 50 %, concurenţilor care din motive de forţă majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul. - 75 %, concurenţilor a căror înscriere nu a fost validată; - 100 %, în cazul anulării competiţiei;

10. **VERIFICĂRI TEHNICE**

10.1 Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică, (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular). Întârzierea la verificarea tehnică față de minutul înscris la secretariat pe cererea de înscriere, poate constitui baza unei penalități .

10.2 Orice automobil care se prezintă la start cu avarii, elemente de caroserie lipsă, geamuri laterale, parbriz sau lunetă sparte, ori parbriz fisurat în zona de vizibilitate a pilotului, nu va fi acceptat să ia startul. De asemenea, Comisarii Tehnici pot sesiza CCS și directorul cursei în legatură cu orice automobil care pe timpul desfășurării competiției a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competiției. Toate automobilele trebuie să fie dotate cu stingător sau sistem de stingere al incendiului.

10.3**. GENERALITĂŢI**

Piesele mecanice pot face obiectul oricăror operații de prelucrare mecanică, nefiind obligatorie identificarea marcajelor de origine, exceptând orice piesă componentă a sistemului de direcție și de frânare, care trebuie să fie cele omologate sau de serie.

10.3.1. Motor Sunt permise orice modificări la motor fără să se depășească capacitatea cilindrică a clasei respective, dar să se păstreze tipul de motor original.

a) Sistemul de alimentare: la liber. Orice conductă sau furtun de alimentare deteriorat, îmbătrânit sau care prezintă risc de spargere sau scurgere fluide va conduce la refuzul admiterii în competiție.

b) Aprinderea: este la libera alegere;

c) Sistemul de racire: este la libera alegere cu condiția ca radiatorul să nu depășească perimetrul automobilului, să nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului și să nu fie montat în habitaclu;

d) Sistemul de ungere: este la libera alegere;

10.3.2. Sistem de evacuare Modificarea eșapamentului începând cu primul segment și până la ieșire, sunt libere, dar ieșirea trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei atât pentru ieşire laterală cât şi pentru ieşire în spate. În cazul ieșirii laterale, aceasta trebuie să fie amplasată dincolo de planul median al caroseriei.

10.3.3. Transmisia

Cutia de viteze pentru clasele 1, 2, 3, Open Turisme și Juniori nu poate fi secvențială Ambreiajul este la liber. Interiorul cutiei de viteze este la liber. Diferențialele autoblocante nu sunt autorizate decat la clasa 4, clasa Open și Open Turisme. Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

10.3.4. Suspensia este la libera alegere.

10.3.5 Roţile şi anvelopele sunt cele menționate la punctul 5.2. Nu se admit anvelope cu cuie sau ținte. Pentru temperaturi ale mediului ambiant de peste 30 grade Celsius în momentul startului, oficialii pot interzice utilizarea anvelopelor de iarnă sau a celor cu crampoane, dacă utilizarea acestora ar putea ridica probleme de securitate a cursei. Interdicția va fi aplicată tuturor piloților și se va păstra pe toată ziua de concurs. Deșaparea unui pneu pe timpul unei manse atrage excluderea pe loc din manșă, la decizia Directorului Sportiv și la semnalul arbitrilor de traseu. Automobilul va fi oprit și nu se va mai deplasa până nu se schimbă roata respectivă. Automobilul poate relua manșa din locul în care a fost oprit.

10.3.6. Sistemul de frânare Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Doar levierul frânei de ajutor (de mână) poate fi modificat astfel încât să devină cât mai accesibil, cu condiția să nu prezinte pericol de accidentare a pilotului sau a copilotului, după caz, sau înlocuirea întregului sistem de frână de mână clasic, cu cel de frână de mână hidraulic, cu condiția efectuării acestei operații de înlocuire de către constructori specializați.

10.3.7. Direcţia: La liber.. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

10.3.8. Șasiu - Caroserie Trebuie să provină din producția de serie a unui constructor de automobile (cu excepția clasei Open); Caroseria trebuie să fie de tip "construcție închisă"; totuși, este permisă utilizarea unei caroserii tip cabriolet, cu condiția ca aceasta să fie dotată din fabricația de serie cu protecție la răsturnare, respective să fie prevazută cu arc central de securitate sau cu echivalentul acestuia, iar acesta să fie intact, să nu fi suferit avarii, reparații sau modificări, suduri, etc. Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită liber și ușor accesul la scaune; Capotele vor fi astfel fixate încât să urmărească linia generală a caroseriei, nefiind permisă modificarea spațiilor dintre acestea și piesele de caroserie învecinate. Toate elementele caroseriei trebuie să fie bine asamblate, fără grad de libertate și vor acoperi toate părțile mecanice, inclusiv cele patru roți ale automobilului (cu excepția clasei Open).

Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată. Ștergătoare de parbriz: obligatoriu cel puțin un ștergător funcțional în dreptul postului de pilotaj, marca, dimensiunea și tipul fiind la libera alegere. Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, eșapament.

10.3.9. Habitaclu

În interiorul habitaclului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător. Ornamentele, tapițeria interioară, izolația antifonică, plafonul textil sau din plastic, covoarele, etc. pot fi îndepărtate cu condiția ca acest lucru să nu conducă la posibile răniri ale pilotului în cazul răsturnării automobilului, sau în cazul impactului lateral. Spre exemplu pot fi îndepărtate panourile interioare ale portierelor, dar cel puțin la cea din dreptul pilotului este obligatorie în acest caz montarea unui panou din aluminiu sau din material compozit.

10.3.10. Sistemul electric Bateria de acumulatori trebuie fixată ferm iar dacă se află în habitaclu trebuie acoperită într-o carcasă metalica etanșă. Farurile și semnalizatoarele pot fi îndepărtate dar locașurile acestora se vor acoperi cu plăci din materiale rigide (exclus folii, bandă adezivă sau altele asemenea) păstrând linia originală a caroseriei.

10.3.11. Rezervorul de combustibil Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie ori de la constructori specializați, trebuie fixat ferm și protejat la impact, împotriva deteriorării mecanice sau a incendiului. Nu este permisă utilizarea rezervoarelor confecționate artizanal ori adaptarea altor recipienți. În cazul în care rezervorul este instalat în portbagaj și scaunele spate sunt scoase, un perete despărțitor rezistent la foc și etanș la flacări trebuie să separe habitaclul de spațiul în care se află rezervorul.

10.3.12. Centuri de siguranţă Sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranță în minim trei puncte, cu condiția să fie într-o stare perfectă. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau de suporții acestora. Este permisă înlocuirea dispozitivului retractor al centurii de siguranță cu sistemul clasic. Se recomandă utilizarea centurilor de siguranță. Sportivii pot opta sa nu utilizeze centura de siguranță sub rezerva unei declarații pe propria răspundere, în cuprinsul cererii de înscriere. În aceste cazuri centura trebuie asigurată astfel încât să nu incomodeze manevrele pilotului în timpul concursului.

10.3.13. Scaune și suporţi Pot fi utilizate scaunele de serie ale automobilului, dar se recomandă utilizarea cel puțin pentru pilot sau după caz și a copilotului, a scaunelor speciale de competiție, cu reazem lateral, fabricate de un producător autorizat. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu șuruburi de minim M8.

10.3.14. Dispoziţii finale

Situațiile neprecizate în aceste reglementări tehnice se supun deciziei CCS pe baza consultării cu Comisarii tehnici ai FRAS. În intervalul dintre competiții, Comisia Națională de Autoslalom va face propuneri de modificare ale acestora, dacă este cazul. Modificările aduse prezentului regulament tehnic care privesc securitatea competiției vor avea aplicabilitate imediată.

10.4. După efectuarea verificărilor tehnice concurenții validați sunt obligați să participe la ședinta cu piloții. Un automobil neadmis la revizia tehnică nu poate lua startul. Totuși, dacă este posibilă o remediere în timp rezonabil a neconformităților constatate fără a fi afectată încadrarea în programul de desfășurare anunțat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.

10.5. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit, geamurile inchise. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani, la discreția 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 căror măsurători pot fi luate în considerare în cazul controlului și/sau al protestului/contestației/apelului împotriva stabilirii conformității sau neconformității combustibilului utilizat în competițiile automobilistice 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 factură, bon, etc.

11. **ASIGURĂRI**

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 odata 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 terților, 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 legatură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răniri 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 CNAS 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 Autoslalom responsabilitatea aparține competitorilor pe care îi reprezintă. Toți competitorii, concurenții, structurile sportive și echipele acestora au obligația să obțina 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 competiţie numerele de concurs, numarul licentei. Pentru concurentii one-event numerele vor fi furnizate de către organizator( de la 101 ...la 120 ) valabile o etapa .

. Două numere pe fiecare parte, pe geamurile din spate, cu o înălţime de 25 cm şi 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 față. Plăcile cu numere de concurs ca și înscrierea numelui pilotului vor fi similare automobilelor de raliuri, conform regulamentului CN de Raliuri în vigoare.

13. **PUBLICITATE**

13.1. Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiţie, cu condiţia să fie autorizate de legile naţionale şi de reglementările FRAS, să nu fie ofensatoare, să nu fie de natură politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spaţiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs și să nu obtureze vizibilitatea pilotului și a copilotului.

13.2. Spaţiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, lunetă sau parasolar aşa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor și/sau a FRAS. Acest tip de publicitate este obligatoriu şi nu poate fi refuzat decat în situații speciale. 13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

13.4.Organizatorul poate solicita concurenţilor publicitate opţională, suplimentar față de cea de la art.13.2

13.5. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivația 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 îndepartarea acesteia de pe automobile sau de la locul afișării.

14. **SIGURANŢA CONCURENŢILOR**

14.1. Automobilele de competiție trebuie să fie complet golite de orice obiect neasigurat în compartimentul motor, habitaclu şi portbagaj, ce ar putea deveni periculos prin deplasarea acestuia în timpul competiției; Extinctorul va fi rigid asigurat, dar accesibil pilotului.

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

14.3. Fiecare pilot trebuie:

a) Să poarte o cască conformă cu una din normele aprobate de FIA; este strict interzisă utilizarea căștilor de tip moto-velo sau altele decât cele destinate competițiilor auto. Casca trebuie legată și asigurată. Piloții care se prezintă cu căști de protecție considerate neconforme sunt obligați să accepte căștile puse la dispoziție de către organizator, agreate și marcate în prealabil de FRAS, sub sancțiunea refuzului acordării startului.

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

c) Să păstreze închis geamul sau cel mult întredeschis la circa 2 cm.

d) Echipamentul de protecție al piloților trebuie să fie ignifug și să cuprindă: casca, mănuși, combinezon, ghete, pentru competiții auto, karting.

15. **DESFĂŞURAREA COMPETIŢIEI**

15.1. Şedinta cu pilotii va avea loc după verificările tehnice şi până la sesiunea de recunoaştere ori antrenamente necronometrate. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat amendați cu suma de 30 euro verificare executata de secretar, iar amenda se va achita pana la primul start.

15.2. După efectuarea recunoaşterii necronometrate se vor efectua antrenamentele oficiale cronometrate. Neefectuarea cel putin a unei manse de antrenament cronometrat duce la excluderea din competitie a participantului.

15.3. Ordinea de start în competiţie se dă în funcţie de timpul obţinut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obţinut în antrenamentul cronometrat. CCS poate oricand modifica ordinea de start, in mod special cand timpii obtinuti de un pilot in antrenamentele cronometrate au fost afectati de o defectiune tehnica, remediate ulterior.

15.4. Pentru competiţie se vor efectua minim două manşe.

15.5. Pentru clasament se va lua în calcul cel mai bun timp obtinut în una din cele două manşe. Nu este obligatorie parcurgerea ambelor manse.

15.6 Startul se ia din zona parcului la semnalul unui arbitru, si odata cu intrarea pe pista, pilotul este in primul tur de incalzire. Apoi se intra , lansat, in turul / turele cronometrat / e, iar la traversare liniei de start/ sosire se intra, lansat, in turul de racire si parasirea pistei catre parc.

15.7. Atunci când doi piloţi au realizat acelaşi timp in cea mai buna din cele doua manse, pentru departajare va fi luat in calcul timpul realizat in cealalta manşă 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.

15.8. 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.-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 automobile 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.

15.9. Sunt interzise depasirile intre concurenti in mansa, iar daca un concurent este jenat, intarziat, etc de catre unul intarziat, cel din urma va beneficia de repetarea mansei .

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. O cale de acces/ evacuare se va pastra libera pe toata perioada desfasurarii concursului.

17. **PROTECŢIA 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 intervenţii asupra maşinii, în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc. Lipsa foliei poate face obiectul unei penalitati de 30 euro.

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, atenueaza 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" 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.

18.5. Penalizarile specifice Campionatului National de Auto Slalom sunt de regula penalizari in timp (secunde, minute adaugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau repozitionarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului in mansa, excluderea dintr-o mansa, excluderea din competitie, depunctarea 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 CNTA penalizarile pot fi:

- traseu greşit (abordare inversă fara scurtarea traseului) : 10 secunde

-Depasirea limitei de asfalt a circuitului se penalizeaza cu 5 secunde

- Depasirea limitei de asfalt cu 4 roti, cu / fara scurtarea traseului : excludere din mansa .

-Depasirea limitei de asfalt a circuitului in mod repetat, duce la exluderea din concurs

Vibratoarele, sau suprainaltarile din viraje .fac parte din pista .

-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 desaparii unui pneu)

-intrarea pe traseul de concurs fara a acorda atentie semnalizarii arbitrului 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 (Comisari Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere din mansa, depunctare) -ruperea accidentala a unui sigiliu (Comisari 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, manusi, etc)

– refuzului asezarii in ordinea de start stabilita

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

-pilotajului agresiv, cu punerea in pericol a sigurantei manifestarii

-neefectuarii 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, depunctarea acestora.

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 manşe vor fi comunicate concurenţilor imediat ce au fost prelucrate de secretariat. Toate rezultatele vor fi afişate pe panoul de afisaj la secretariat.

20. **CLASAMENTELE ETAPEI/CAMPIONATULUI; FESTIVITATEA DE PREMIERE**

20.1. Se va întocmi un clasament pe clase si pe echipe pentru posesori de licente FRAS. Clasa se constituie din min 4 participanti, exceptie clasa Istorice si Monopost unde se admit min 3 automobile.

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 de la fiecare clasa.

- se vor premia primele trei echipe

- se va premia cel mai bun timp al zilei

- la etape se pot constitui clasamente pentru fete sau debutanti cu masini normale , de starda fara modificari.

Se atribuie urmatoarele puncte / loc pentru pilotii licentiati.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| loc/ part | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** |
| **>= 5** | **20** | **17** | **15** | **13** | **12** | **11** | **1o** | **9** | **8** | **7** | **6** | **5** |
| **4** | 15 | 13 | 12 | 11 | -- |  |  |  |  |  |  |  |
| **3** | 11 | 10 | 9 | -- |  |  |  |  |  |  |  |  |

20.4. În vederea stabilirii clasamentelor generale, punctajul se acordă în funcţie de numărul de automobile admise în competiţie la etapa respectiva, care au trecut de verificarea tehnică şi care au luat startul intr-un antrenament cronometrat sau in concurs, astfel: vezi tabel Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obţinut de fiecare pilot în grupa la care participă. Pilotii cu licenta OE nu puncteaza in etapa.

20.5. La sfârşitul anului se vor întocmi clasamentegenerale pe clase si pe echipe cu regula N-1de la minm 7 etape. Pentru 6 sau < 6 etape vor conta toate.

20.6.Cu exceptia premierii echipelor care este obligatorie indiferent de numarul celor inscrise ori clasate, organizatorul unei etape din cadrul CNAS are obligatia sa premieze la o etapa doar clasamentele individuale ce contin minim patru pozitii, premierea 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, echipe cu licenta FRAS de echipa, in cadrul CNSC se vor acorda titluri de Campioni Nationali cu conditia ca in minim jumatate de etape din totalul de X, 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 si chiar sa nu i se atribuie cupa .

21. **PROTEST, CONTESTATIE, APEL**

21.1 **PROTEST.**

Orice protest este inaintat in scris si semnat, datat, cu ora si minutul depunerii si însoţit 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. 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. 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 şi fără echivoc piesa contestată, nefiind admise proteste generale de genul: motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc. 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. 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 inscrise 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 inscrisi (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. 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. Dacă protestul se dovedeşte 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. 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. In eventualitatea constatarii unor neconformitati, taxa de protest 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, depunctare, penalizare in bani, alte sanctiuni disciplinare. Sunt considerate abateri grave: - protestele depuse cu reacredinta; - orice forma de sustragere de la controlul tehnic; - orice incercare de a ascunde 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.

21.2. **CONTESTATIE**

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 sanctiunidisciplinare). Impotriva hotararilor celor doua comisii sportivii pot face depune apel la Comisia de Apel a FRAS 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. Contestatia trebuie depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc., însoţit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform Normelor Financiare ale FRAS in vigoare, publicate pe site-ul oficial www.fras.ro Taxele de proteste/contestatii/apeluri sunt: - 400 euro pentru contestatii (catre Comisia de Competitii sau Comisia de Disciplina a FRAS) - 500 euro pentru apeluri (catre Comisia de Apel a FRAS, numai dupa epuizarea celorlalte cai de atac) 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 de Time Attack , cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS si intra in vigoare incepand cu data de ………

22.2 Acest regulament este valabil pana la data aprobarii si publicarii unui nou Regulament al CNTA. Orice reglementare a prezentului regulament contrara precizarilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNTA 2017 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapa de Campionat, este neaplicabila si nu produce efecte.