

REGULAMENTUL CADRU AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT 2015

1. GENERALITATI

1.1. TEMEI LEGAL

In conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizarile si modificarile ulterioare si ale normelor de aplicare al acesteia (HG 884/2001) si in conformitate cu propriul Statut, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este unica structura sportiva de interes national si de utilitate publica, autorizata sa reglementeze, sa organizeze, sa controleze si sa coordoneze activitatile de automobilism sportiv desfasurate pe teritoriul Romaniei, in randul acestora numarandu-se si activitatea de automobilism viteza pe circuit

Prin Lege, Federatia Romana de Automobilism Sportiv are in atributii organizarea activitatilor si competitilor sportive oficiale la nivel national, in baza normelor si regulamentelor adoptate potrivit statutului propriu (L. 69, art. 37.1, lit. b); FRAS elaboreaza si realizeaza planurile de pregatire si de participare a sportivilor de performanta români din cadrul reprezentivelor nationale la competitii internationale (lit. d); exercita puterea disciplinara in termenii prevazuti de lege si potrivit statutelor si regulamentelor proprii (lit. e); organizeaza sau tuteleaza competitii oficiale cu caracter international care au loc pe teritoriul României, cu avizul Ministerului Educatiei Cercetarii, Tineretului si Sportului (lit. f); asigura reprezentarea României in competitii sportive si in organisme internationale la care sunt afiliate (art. 37.2).

Respectand art. 36.5 din Legea 69/2000, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este organizata si functioneaza in baza Statutului propriu elaborat in conformitate cu Statutul federatiei internationale corespondente, care este Federatia Internationala a Automobilului. Dupa modelul FIA , FRAS elaboreaza prin intermediul Comisiei Nationale de Circuit , cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competitional intern, regulamentele, instructiunile si normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum si orice alte reglementari necesare activitatii de automobilism viteza pe circuit , practicat pe teritoriul Romaniei; deasemenea urmareste si controleaza aplicarea intregului cadru normativ specific, la nivel national.

CNC-FRAS coordoneaza si supravegheaza organizarea si desfasurarea Campionatului National de Circuit din Romania precum si a celorlalte competitii de automobilism oficiale, desfasurate pe teritoriul Romaniei, cu respectarea normelor si regulamentelor nationale, elaborate de FRAS dupa standarde FIA si dupa modele ale tarilor avansate recunoscute international.

In cadrul FRAS si in intreaga activitate de automobilism din Romania nu este permisa discriminarea politica, religioasa, sexuala sau rasiala. Influentele politice in automobilism sunt interzise. Pe timpul participarii la competitii de automobilism din Romania, toate persoanele fizice sau juridice angajate politic se supun regulamentelor si hotararilor FRAS.

Comisia Nationala de Circuit a FRAS gestioneaza si coordoneaza Campionatele Nationale de Automobilism pe Circuit , Time Attack , Anduranta etc pe baza prezentului "REGULAMENT AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT 2015" si al altor regulamente particulare , specifice pentru competitii de circuit .

1.2 LIMBA OFICIALA

1.2.1 Pentru Campionatul National de Circuit si in general pentru intreg cadru normativ ce reglementeaza activitatea de automobilism de pe circuit pe teritoriul Romaniei, limba oficiala este limba româna.

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

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

1.3.1 In cazul in care se naste vreo disputa in legatura cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS are autoritatea sa ia o decizie (prin Comisia de specialitate CNC, alte Comisii de specialitate, Consiliul Federal, sau Comisia de Apel, dupa caz).

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

1.4.1 ABREVIERI

MTS	= Ministerul Tineretului si Sportului
FIA	= Federatia Internationala a Automobilului
FRAS	= Federatia Romana de Automobilism Sportiv
AG-FIA	= Adunarea Generala a FIA
CMSA	= Consiliul Mondial pentru Sport Automobilistic al FIA
CF-FRAS	= Consiliul Federal al FRAS
CNC-FRAS	= Comisia Nationala de Circuit a Federatiei Romane de Automobilism Sportiv
CNC	= Campionatul National de Circuit din Romania
RT	= Regulament Tehnic
CS	= Comisar Sportiv (<i>fr. Commissaire Sportif, eng. ST=Steward</i>)
CT	= Comisar Tehnic (<i>fr. Commissaire Technique, eng. SC=Scrutineer</i>)
DS	= Director Sportiv (<i>fr. DE=Directeur d'Épreuve, RD=Race Director</i>)
CrS	= Cronometror Sef (<i>fr. DCR=Délégué Chronométrateur, eng. TKD=Timekeeping Delegate</i>)

1.4.2 DEFINITII

Achizitie de date (*Acquisition de données, Data processing*)

Orice sistem cu sau fara memorie, instalat pe un automobile , care permite pilotului sau echipei, sa citeasca, sa obtina, sa inregistreze sau sa transmita toate informatiile in timpul cursei sau dupa aceasta.

Telemetrie

Transmiterea de date intre un automobil in miscare si o unitate externa (transmiterea de date la distanta) In CNC este permisa comunicarea prin radio sau telefonie mobile.

Competitor= denumire generica data tuturor persoanelor individuale ori colective, admise intr-o competitie, in scopul de a se regasi direct sau prin reprezentare, in clasamentul final al acesteia.

Concurent = competitorul cu sau fara personalitate juridica, admis intr-o competitie. Concurentii pot fi: cluburi, asociatii sportive, cluburi scolare, orice alte structuri sportive recunoscute prin Lege si prin decizie a FRAS, ori echipele acestora formate in conditiile prezentului regulament.

Sportiv, pilot = conducatorul unui automobil pe timpul unei competitii, inscris la aceasta de catre concurentul pe care il reprezinta.

Echipa = asocierea dintre piloti si/sau concurenti, in scopul participarii la competitii la care se intocmeste clasament pe echipe. Echipele pot fi admise in competitie pe baza licentei corespunzatoare obtinute in conditiile prezentului regulament. Modificarea componentei unei echipe fata de inregistrarea initiala se supune procedurilor generale ale FRAS de legitimare, transfer, afiliere, licentiere, dupa caz.

Sef de echipa= reprezentantul autorizat al echipei, care inscrie echipa in competitie si o reprezinta pe toata perioada de desfasurare a acesteia in baza unei imputerniciri, procuri, delegatii, emisa de posesorul licentei de echipa. La randul lui, posesorul unei licente de echipa trebuie imputernicit corespunzator de reprezentantii legali ai tuturor membrilor componentei ai acesteia.

Clasa, Grupa = grupari de automobile , intocmite de organizatori pe baza unor criterii prestabilite, cum ar fi clasa de cilindree a motorului, ori grupa de omologare conform FIA sau CNC-FRAS . La finalul competitiei organizatorul intocmeste clasamente distincte, pe clase, grupe , in conformitate cu prezentul regulament si cu regulamentul particular al competitiei, aprobat de CNC-FRAS.

Constructor, Importator = persoana fizica sau juridica detinatoare a unei aprobari FRAS sau a unei omologari ori agrement FIA in domeniul fabricarii de automobile si/sau al componentelor acestora sau al oricarui alt echipament/material sportiv pentru automobilism. In mod similar, importatorul este persoana fizica sau juridica reprezentanta a unui constructor dintr-o tara straina, care in numele acestuia comercializeaza pe teritoriul Romaniei material sportiv utilizat in automobilism , conform cu certificarile sus-mentionate.

Delegat Tehnic = este trimisul special al FRAS la o competitie, care poarta responsabilitatea pentru Verificarile Tehnice si care are deplina autoritate asupra Comisarilor Tehnici locali.

Mecanic = ocupatie complementara in activitatea de automobilism , incadrata in grupa 3 de profesii (tehnicieni, maistri, profesii asociate) conform art. 39 alin. 1 din HG 884/2001.

Stop/Go = procedura de penalizare a unui pilot prin care acesta este obligat ca in decursul a maximum 2 tururi din momentul avertizarii cu panoul stop/go si numarul de secunde penalizat , sa intre pe linia boxelor , sa opreasca automobilul in locul special destinat acestei proceduri .Dupa epuizarea numarului de secunde penalizate , arbitrul din acest loc va semnaliza permissiunea plecarii pe linia boxelor si apoi reintrarea in cursa .

Pit Lane = zona dintre boxe si peretele de beton care delimiteaza pista , in care nu au acces decat pilotii si mecanicii inaintea antrenamentelor si/sau a manselor de curse pentru interventii mecanice sau alimentare cu combustibil . **Viteza de deplasare pe linia boxelor va fi de maxim 60Km/h . Pilotul care va depasi aceasta viteza va fi penalizat pecuniar cu suma de 200Euro**

Parc inchis = zona de control, unde au acces doar oficialii special desemnati pentru verificari. In aceasta zona nu se poate efectua nici o interventie in lipsa aprobarii speciale a acestor oficiali. Odata cu incheierea cursei la semnalul cu steagul sah, regulile de parc inchis se aplica inca de la linia de sosire si pana la parcul inchis, care va fi astfel imprejmuit incat sa nu permita accesul persoanelor neautorizate.

Briefing. Sedinta obligatorie dinaintea cursei, in care oficialii descriu pe scurt competitorilor problemele specifice ale evenimentului respectiv.

Directorul Sportiv. Responsabilitatile Directorului Sportiv cuprind:

- controlul desfasurarii sesiunilor de teste, antrenamente si al cursei, dupa programul oficial al evenimentului; daca considera necesar, acesta face propuneri Comisarilor Sportivi in vederea modificarii programului, conform Regulamentelor Sportive.
- oprirea oricarui automobil in situatiile prevazute de Regulamentele Sportive.
- oprirea sau neutralizarea desfasurarii sesiunii de teste, antrenamente, ori a manselor de cursa, daca apreciaza ca este periculoasa continuarea acestora, caz in care se va asigura de respectarea procedurii de restart (noului start).
- Conduce briefing-ul dinaintea cursei.

Omologare. Reprezinta constatarea sau atestarea oficiala a FIA din care rezulta ca un model de automobile , sasiu, de motor, de o anume componenta sau echipament , este construit intr-o serie suficienta pentru a fi clasificat in categoriile regulamentelor internationale (FIA). Cererea de omologare trebuie prezentata catre FIA si se concretizeaza prin emiterea unei Fise de Omologare. Constructorul care solicita omologarea unuia sau a mai multor modele se obliga sa respecte toate prevederile FIA.

Fisa de Omologare. Orice model de automobile , sasiu, motor sau echipament omologat de FIA face obiectul unei documentatii, denumita Fisa de Omologare, pe care sunt indicate sau descrise caracteristicile echipamentului respectiv, astfel incat acesta sa poata fi identificat. Prezentarea Fisei de Omologare la Controlul Tehnic , inainte de start poate fi solicitata de oficiali, acestia fiind autorizati sa refuze admiterea in competitie a celor care nu pot prezenta acest document.

Fisa de Omologare se compune din:

1. Fisa de baza (*Fiche de base, Basic form*), care descrie modelul omologat, cu aplicabilitate generala.

2. Foile complementare ale fisei de baza si cele suplimentare denumite adesea "extensii", cu aplicabilitate generala sau particulara, dupa caz, date in completarea fisei de baza ori descriind variante, tipuri, evolutii, etc. ale modelului de baza.

Constructorilor/importatorilor li se cere sa livreze echipamentul comercializat impreuna cu Fisa de Omologare corespunzatoare.

Certificat de Conformitate CNC-FRAS. Reprezinta documentul emis de Comisia Nationala de Circuit - FRAS prin care se atesta conformitatea unui automobil , sasiu, motor sau echipament , cu fisa sa de omologare sau ca acesta respecta cerintele FIA si ale Regulamentelor Nationale de Circuit in vigoare. Constructorilor si importatorilor si in general oricaror agenti economici care comercializeaza pe teritoriul Romaniei ori livreaza unui beneficiar din Romania automobile, componente, echipamente pentru piloti si orice alte produse destinate a fi utilizate in activitatea de automobilism sportiv, li se cere sa livreze produsele impreuna cu Certificatul de Conformitate CNC-FRAS corespunzator, emis in conditiile Regulamentului de Agreeere.

Campionat, Serie = un campionat sau o serie se compune din mai multe competitii (etape) de acelasi gen, desfasurate dupa aceleasi reguli, cu aceleasi criterii de departajare, in urma carora pilotii si echipele acestora acumuleaza un punctaj pe baza caruia se intocmeste un clasament final.

Cupa, Trofeu = competitie desfasurata de regula intr-o singura reuniune, la care nu se acorda puncte in vederea acumularii acestora, Cupa, respectiv Trofeul pus in joc acordandu-se chiar la finalul acelei competitii unice. In mod cu totul exceptional pot fi autorizate competitii de tip Cupa/Trofeu, compuse din mai multe etape, cu sau fara calificare a pilotilor in fazele superioare ale competitiei finale. (ex. Cupa Oraselor, altele de acest gen)

Mansa = parte a unei competitii care incepe odata cu formarea grilei de start urmata de startul propriu-zis. Mansa se incheie dupa sosirea ultimului clasat, criteriul de

departajare fiind timpul realizat de fiecare pilot între momentul oficial al startului și cel al sosirii din mână respectivă, ținându-se cont și de numărul de tururi efectuate.

Regulament particular = regulamentul specific fiecărei competiții, care completează prevederile regulamentului cadru.

Buletin = document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

Comunicat = document scris, oficial, de natură informativă care poate fi emis fie de către directorul organizatoric, fie de către Comisarii Sportivi.

1.5 APLICAREA REGULAMENTELOR

1.5.1 Comisia Națională de Circuit a FRAS în colaborare cu celelalte comisii de specialitate ale FRAS, elaborează, aplică, interpretează sau modifică regulamentele specifice activității de circuit, pe baza avizului favorabil al Consiliului Federal al FRAS.

1.5.2 Regulamentele Campionatului Național de Circuit și ale celorlalte competiții de circuit oficiale de nivel național și/sau autorizate de FRAS, sunt întocmite în conformitate cu reglementările FIA și adaptate după modelul altor federații de specialitate europene, la condițiile specifice din România.

1.5.3 Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

1.5.4 Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisariilor Sportivi, care pot impune penalizări și sancțiuni disciplinare. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției, apoi dacă este cazul, de celelalte instanțe ale FRAS cu atribuții jurisdicționale.

1.5.5 Directorul Sportiv al competiției este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competiției și sesizează sau informează Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

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

2. OFICIALI, ARBITRI

2.1. COMISARIII SPORTIVI

Colegiul Comisariilor Sportivi este format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri, împreună cu Comisia Națională de Circuit, Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componenta Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul Sportiv.

2.2 DELEGATI FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

2.2.1 DELEGATUL TEHNIC

Delegatul Tehnic este numit de Biroul Executiv al FRAS, la propunerea Comisiei Naționale de Circuit.

2.2.2 OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta și aprecia competiția din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat

prevederile regulamentare si caietul de sarcini al organizatorului. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, insa poate fi consultat de Comisarii Sportivi daca acestia considera necesar. Observatorul federal este numit de Biroul Executiv al FRAS de regula din randul membrilor Comisiei Nationale de Circuit sau dintre membrii Consiliului Federal al FRAS.

2.3 OFICIALUL RESPONSABIL DE RELATIA CU CONCURENTII

Principala indatorire a acestuia este de a furniza informatii sau clarificari competitorilor. Acest oficial trebuie sa fie usor de identificat si de contactat de participanti.

2.4 DIRECTORUL SPORTIV

Directorul sportiv este propus de Comisia Nationala de Circuit in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri, si numit de Biroul Federal, are in subordine toti arbitrii delegati la competitie, cu exceptia Comisarilor Sportivi. Cu 48 de ore inaintea competitiei directorul sportiv preia de la organizator documentele competitiei si verifica punerea in aplicare a prevederilor regulamentului particular. Este responsabil de conducerea operativa, sportiva si tehnica a competitiei. Participa la toate sedintele CCS fara drept de vot si duce la indeplinire toate hotararile acestuia. Directorul sportiv are in responsabilitate aplicarea tuturor masurilor de securitate necesare pentru siguranta sportivilor, arbitrilor si a spectatorilor. Directorul sportiv va prezenta spre solutionare Comisarilor Sportivi eventualele reclamatii, contestatii, incalcari ale regulamentelor.

2.5 SECRETARUL

Secretarul conduce activitatea de verificare administrativa (la inscrierea in competitie). Redacteaza procesele verbale ale sedintelor CCS si hotararile acestora. Raspunde de intocmirea corecta si de afisarea la momentele prevazute in program a clasamentelor. La finalul competitiei intocmeste dosarul oficial al cursei pe care il inmaneaza Observatorului federal FRAS.

In functie de specificul pistei Comisia Nationala de Circuit in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri va desemna arbitrii de traseu. In afara acestora, cele doua comisii pot stabili si celelalte delegari necesare: cronometrul, numaratorii de tururi, judecator de start, judecatori de fapte, etc.

3. PILOTI ADMISI

3.1 Pilotii care participa in Campionatul National de Circuit , trebuie sa fie posesori ai Licentelor de sportiv eliberate de catre Federatia Româna de Automobilism Sportiv, valabile pe anul in curs pentru circuit . Sunt admisi piloti rezidenti români sau nerezidenti, cetateni ai unui stat membru al Uniunii Europene care posedă licenta FRAS valabila pentru competitia respectiva.

3.2 Posesorilor unei licente nationale valabile emise de o autoritate sportiva (in sens FIA) a unui stat membru al Uniunii Europene, li se va elibera licenta FRAS dupa o procedura speciala de echivalare, sau in baza agrementelor bilaterale in vigoare intre FRAS si autoritatile respective.

3.3 Toti pilotii admisi, ca si echipele acestora, vor fi clasati la finalul unei competitii inscrite ca etapa in Campionatul National de Circuit in conditiile prezentului regulament. Punctele obtinute vor fi luate in calcul la finalul sezonului competitional dupa criteriile de clasificare stabilite de CNC-FRAS. Campionii Nationali ai României vor fi desemnati din rândul detinatorilor de licenta FRAS.

3.4 Responsabilitatea pentru acceptul autoritatii sportive FIA din tara de rezidenta, legata de participarea la Campionatul National de Circuit din Romania, revine in totalitate concurentului (club, asociatie sportiva, persoana juridica, echipa sau reprezentant legal) si pilotului care il reprezinta.

3.5 Se pot elibera licente de circuit si juniorilor, cu varsta intre 14 - 17 ani inclusiv , fiind admisi in competitii de circuit numai dupa absolvirea unei scoli de pilotaj pentru circuit , acreditate de FRAS . Deasemenea pentru acesti piloti este necesara o declaratie pe propria raspundere a tutorelui legal si a structurii sportive la care minorul este legitimat.

3.6 Pilotii admisi in competitie se supun reglementarilor legale antidopaj emise de Agentia Nationala Anti-Doping si Autoritatea Nationala pentru Sport si Tineret.

3.7. Pentru participarea in Campionatul National de Circuit , pilotii trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii :

- sa fie legitimati la o structura sportiva afiliata la FRAS , in conditiile legii.
- sa detina licenta valabila pentru anul in curs

Pentru eliberarea licentei valabile pe anul in curs, sunt necesare urmatoarele documente :

1. copie dupa actul de nastere sau dupa cartea de identitate
2. cerere tip disponibila la secretariatele FRAS
3. viza medic medicina sportiva
4. legitimatie de sportiv vizata pe anul in curs
5. asigurare de preluare a riscului la accidente pe timpul competitiiilor de circuit
6. o fotografie color pe suport electronic.

Licentele se vor acorda in baza cererii si a documentelor sus-mentionate si numai cu aprobarea CNC-FRAS , pe baza atestatului de absolvire a unei scoli de pilotaj . Sunt admise atestatele de absolvire a scolilor de pilotaj cu profil de conducere pe circuit . In cazuri exceptionale, CNC-FRAS poate impune solicitantului in vederea obtinerii licentei o examinare constand intr-o proba teoretica si practica sustinuta pe una din pistele utilizate in Campionatul National de Circuit .

3.8. Taxa pentru licenta de pilot de circuit este de 100Euro (valabila pe tot anul).

4. NOMINALIZAREA SI LICENTIEREA ECHIPELOR

4.1 In cadrul Campionatului National de Circuit 2015 se va desfasura Campionatul National de Circuit pe Echipe. Echipei care va acumula cele mai multe puncte in CNC 2015 i se va acorda titlul de "*Campiona Nationala a Romaniei de Circuit pe anul 2015*". O echipa poate participa si se va clasa in campionat numai pe baza licentei de echipa eliberate de FRAS.

4.2 Pot fi nominalizate intr-o echipa minim 3, maxim 5 piloti, din care cel putin unul de la Clasa Nationala sau cea Monomarca . Pentru stabilirea clasamentului pe echipe la o competitie se insumeaza cele mai bune 3 punctaje atribuite (puncte atribuite in campionat) pilotilor componenti ai fiecarei echipe.

4.3 Orice modificare a componentei unei echipe poate fi facuta pe timpul Campionatului urmând a se elibera o noua licenta. Prin modificare se intelege inlocuirea la cererea sefului de echipa a unuia sau a mai multor piloti sau completarea echipei, la acelasi moment. Schimbarea numelui echipei nu se considera modificare daca se pastreaza aceeasi structura a pilotilor dinainte de solicitare. Modificarile structurii sau a numelui unei echipe nu pot fi facute cu mai putin de 48 de ore inaintea orei inchiderii inscrierilor la etapa respectiva. Aceste modificari nu dau nastere unei noi echipe, aceasta pastrand punctele obtinute in campionat inainte de modificare.

4.4 Fuziunea intre doua sau mai multe echipe da nastere unei noi echipe.

4.5 Taxa pentru licenta de echipa este de 100 lei (valabila pe tot anul).

5. REGLEMENTARI SPECIFICE CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT 2015

5.1 Competitiile de circuit se desfasoara dupa regulamentele competitiiilor de circuit-viteza, la care pilotii pornesc in cursa la semnalul oficial de start, criteriul de departajare fiind timpul necesar parcurgerii unui numar de tururi prestabilit de organizatori. Pilotii se claseaza in ordinea relativa de trecere a liniei de sosire, in functie de numarul de tururi incheiate .

5.2 Automobilul utilizat trebuie sa fie conform cu regulamentul tehnic in orice moment al competitiei, sub sanctiunea excluderii dictate de CCS.

5.3 Pilotii vor purta pe parcursul competitiei echipament corespunzator activitatii de automobilism de performanta, conform prezentului regulament si/sau anexelor FIA:

- casca omologata FIA
- dispozitiv HANS , manusi, ghete, combinezon .

5.4 Pentru echipament de protectie necorespunzator, pentru neconformitatea tehnica a automobilului sau pentru incalcarea codului de conduita pe circuite, directorul sportiv poate refuza startul sau dupa caz, poate opri in timpul competitiei pilotul care se face vinovat de aceste abateri.

5.5 Oficialii cursei au dreptul sa opreasca din mansa unei competitii pilotul al carui automobil este considerat periculos, datorita defectiunilor tehnice (directie, sistem de frânare, roti, anvelope etc.) semnalizand cu fanionul negru cu disc portocaliu. Pilotul are dreptul de a reintra in mansa numai dupa remedierea defectiunii.

5.6 In cadrul unei manse cronometrate (de calificare) este permisa parasirea voluntara a pistei de concurs prin breteaua de acces spre zona de pit-lane pentru interventii rapide sau schimb de pneuri .

5.7 Pilotul care nu se conformeaza semnalizarii cu fanion negru si disc portocaliu insotit de numarul de concurs, va fi eliminat din mansa cu fanion negru. Face exceptie de la regula de mai sus pilotul care se gaseste in ultimul tur al unei manse.

5.8 Pilotilor le este strict interzis sa ruleze pe pista sau pe linia boxelor , in sens invers sensului stabilit in Regulamentul Particular al competitiei respective .

5.9 Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces , pe pista , fara aprobarea semnalizata adecvat cu semaforul sau fanionul verde, al comisarului de traseu care arbitreaza in postul respectiv.

5.10 Pilotul care a parasit pista si s-a oprit in alta zona decât pit-lane (zona din fata boxelor), este obligat sa reintre pe pista prin propriile sale mijloace prin acelasi loc pe unde a iesit, fara a scurta traseul.

5.11 Pilotul caruia din diverse motive i s-a oprit motorul pe pista, va reporni prin propriile sale mijloace, fara a-i jena pe ceilalti piloti, ajutorul din exterior fiind interzis.

5.12 Decizia de a rula cu pneuri de ploaie sau de uscat este numai a pilotului sau a staffului tehnic al acestuia .

5.13 Este interzisa iesirea din pista cu toate cele patru roti in zona liniei drepte a startului si pe interiorul si/sau exteriorul virajelor, daca aceasta se face fara oprire, cu intentia de a se obtine un avantaj sau de a scurta traseul. Iesirea de pe pista in alta parte a traseului decât in zonele enumerate mai sus, nu va fi penalizata. Prin pista se intelege si zona vibratoarelor

5.14 Arbitrii care supravegheaza zona liniei drepte a startului si cei aflati in viraje constata daca iesirea cu patru roti a automobilului in afara pistei in zonele mentionate a fost intentionata sau accidentala . Aceasta constatare va fi raportata Comisarilor Sportivi pentru cazul in care va fi cazul unei penalizari .

5.15 - Startul

5.15.1 Se folosesc doua tipuri de starturi:

- start de pe loc .
- start in miscare in spatele safety-car

Tipul startului va fi precizat in regulamentul particular al concursului.

5.15.2 Startul se va da cu semafor (sau in caz de defectare a acestuia, cu drapelul national) iar la mansele cronometrate cu fanion verde.

5.15.3 Procedura startului de pe loc este urmatoarea :

-cu 10min inaintea startului , se va deschide accesul in pista si se va pleca in turul de recunoastere pana la grila de start unde pilotii se aseaza in ordinea timpilor obtinuti la mansa de calificari (crono) sau la mansa anterioara de concurs , dupa caz . Dupa ocuparea locului pe grila motoarele vor fi oprite .

-se vor afisa pe rand panouri cu 5min, 3min , 1min, 30 sec , reprezentand timpul ramas pana la start

- la afisarea panoului cu timpul de 3min pana la start , staffurile echipelor vor parasi grila de start , ramanand numai doi mecanici

- la afisarea panoului cu 1min , se vor porni motoarele si toti mecanicii vor trebui sa parasasca zona startului

- dupa afisarea ultimului panou cu 30sec , la semnalul starterului, pilotii vor porni si efectua turul de incalzire , ruland grupat cu viteza moderata , in ordinea pozitiilor grilei , fara a se depasi , revenind dupa parcurgerea acesui tur la locurile prestabilite de pe grila asteptand cu motoarele pornite semnalul de start .

-când se constata ca toti pilotii si-au ocupat locurile prestabilite pe grila de start, comisarul din spatele grilei va prezenta un fanion verde iar pilotii vor fi la ordinele starterului. Acesta va initia secventa automata de aprindere a semaforului electric , respectiv , cele cinci lumini rosii se vor aprinde la interval de o secunda, una dupa alta .

-in intervalul de 2 secunde dupa aprinderea completa a semaforului, starterul va da startul prin stingerea semaforului cu comanda manuala (in cazul startului dat cu drapelul, acesta va fi coborat rapid)

- daca unul din automobile nu poate porni pentru a lua startul , pilotul va ramane in habitacul pana ce toate automobilele vor trece de linia de start , urmand ca ulterior comisarii impreuna cu tehnicienii sa scoata automobilul de pe pista , degajandu-l in zona boxelor .

-se considera start anticipat punerea in miscare spre inainte a automobilului inainte de semnalul de start. Startul anticipat se penalizeaza cu 3-10 secunde in functie de gravitate sau chiar cu trecerea pe la boxe (drive through).

-pe parcursul turului de formare este strict interzisa simularea starturilor , cu plecarea de pe loc .

5.15.4 Procedura startului in miscare :

Se poate utiliza si procedura startului in miscare in spatele safety-carului .

- se urmeaza aceiasi proceduri premergatoare startului ca si la startul de pe loc

- in situatia acestui start in fata grilei de start se va afla inasa safety-carul

- la semnalul de stingere al semaforului, safety-carul cu girofarul aprins si/sau luminile de avarie , va porni in turul de formare , urmat de coloana de automobile

- in a doua jumatate a turului de formare la comanda directorului cursei , safety-carul va stinge girofarul (sau avariile) iar coloana de automobile se va deplasa cu viteza moderata . Se ruleaza in aceasta formatie pana in apropierea ultimului viraj , inaintea liniei startului

- pilotul aflat in prima pozitie a grilei are obligatia de a rula pana la iesirea din ultimul viraj inainte de linia de start , cu o viteza moderata , in asa fel incat sa permita safety-carului sa paraseasca pista pe breteaua care duce la boxe .

- daca conducerea cursei considera ca ordinea de start este corecta va stinge luminile semafoarelor , considerand procedura de start lansat indeplinita .

- nu este permisa nici o depasire inaintea stingerii semaforului

- in cazul in care conducerea cursei considera ca nu au fost indeplinite corect procedurile de start lansat va decide intrarea celui de al doilea safety-car si efectuarea unui alt tur la finalul caruia sa se reia procedura de start lansat .

- orice abatere a acestor proceduri de start , se sanctioneaza cu drive-through si daca va fi cazul cu stop/go de 5-10sec , pentru pilotul care a savarsit abaterea .

- daca unii din piloti din diverse motive , nu pot pastra ritmul de deplasare al formatiei de start , ei se vor retrage in spatele coloanei fara sa impiedice pe ceilalti piloti si vor iesi la boxe la incheierea turului respectiv.

- daca unul din automobile , din diverse motive se opreste in turul de formare , pilotul are obligatia de a-l scoate in afara pistei , intr-o pozitie care sa ofere siguranta pentru desfasurarea ulterioara a cursei

5.16 – Sosirea, intreruperea mansei, clasamentele unei competitii/etape

5.16.1 Toate sosirile sunt lansate. Dupa incheierea numarului de tururi prestabilit si/sau a timpului stabilit de regulamentul specific al competitiei , sosirea este semnalizata cu steagul sah, incepând cu primul pâna la ultimul pilot care trece linia de sosire.

5.16.2 Pilotii vor reduce viteza imediat dupa linia de sosire si vor efectua inca un tur de circuit , la finalul caruia vor iesi pe linia boxelor pentru procedura de cantarire si revizie tehnica finala

5.16.3 Parcursul efectuat de la linia de sosire pâna in parcul inchis este in regim de parc inchis, pilotul neavand dreptul sa faca nici o modificare automobilului .

5.16.4 O mansa poate fi intrerupta de Directorul Cursei si/sau cu consultarea CCS , numai in cazul unui incident major care impune accesul pe pista al masinilor de interventie si face imposibila procedura statului lansat cu safety-car . Startul se va relua cu grila in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de start/sosire la turul anterior intreruperii cursei . Daca mansa a fost intrerupta inainte de parcurgerea a 75% din numarul de tururi planificate, CCS poate decide:

a. un nou start pentru restul de tururi neefectuate. Grila pentru noul start se formeaza in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de start la turul anterior intreruperii cursei

b. in cazul in care nu este posibil un nou start, mansa este omologata in ordinea de sosire din turul anterior intreruperii, pentru Campionat acordandu-se pilotilor 50% din punctaj.

Daca in momentul intreruperii au fost efectuate peste 75% din tururile planificate (75% rotunjit la urmatorul numar intreg) atunci clasamentul se face in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de start la turul anterior intreruperii, pentru Campionat acordandu-se pilotilor punctaj intreg.

5.16.5 Directorul de concurs va hotari reluarea mansei in conformitate cu prevederile articolului de mai sus, la minim 30 de minute de la momentul intreruperii.

5.16.9 In afara situatiei in care se aplica prevederile art. 5.16.4, mansele se incheie in momentul in care primul competitor parcurge numarul de tururi prestabilite si/sau a timpului stabilit pentru competitia respectiva

5.16.10 Pilotilor care ruleaza in turul final (ultimul tur al pilotului din frunte) li se arata fanionul sah la trecerea prin dreptul liniei de sosire, chiar daca au acoperit mai putine tururi decat acesta. Mansa se incheie pentru acesti piloti din momentul trecerii liniei de sosire in turul final, indiferent daca acestia observa sau nu fanionul sah si in general, indiferent sub ce motivatie ar continua un nou tur de pista.

5.16.11 Clasamentul unei manse se alcatuieste astfel: pe baza ordinii relative de trecere prin dreptul liniei de sosire a pilotilor care ruleaza in turul final si care au acoperit numarul prestabilit de tururi. In urma acestora sunt clasati pe baza ordinii relative de trecere prin dreptul liniei de sosire pilotii care ruleaza in turul final, dar care incheie mansa cu un numar mai mic de tururi decat cel planificat: primii se claseaza cei care au acoperit un numar mai mare de tururi . **Primesc puncte numai cei care au trecut linia de sosire in mansa respectiva.**

5.16.12 In cazul in care cel putin un competitor a incheiat toate tururile planificate pentru mansa finala, castigatorul cursei este declarat pilotul care a trecut primul linia de sosire in mansa finala.

5.16.13. Pentru clasarea echipelor la o etapa, se insumeaza cel mai mare punctaj obtinut conform art. 5.17.3 de cel mult 3 componente ai unei echipe.

5.16.14. Echipetele puncteaza si in cazul in care se inscriu sau se claseaza la o etapa cu un numar mai mic de piloti decat numarul celor nominalizati pe licenta, obligatorie fiind doar trecerea de verificarile administrative si tehnice .

5.16.15. In eventualitatea unei egalitati in clasamentul pe echipe al unei competitii, pentru departajare se va lua in calcul **cel mai bine clasat pilot de la clasa Nationala sau Monomarca** . Daca acest criteriu nu este suficient , atunci se acorda ambelor echipe acelasi punctaj si acelasi loc iar urmatoarei echipe punctaj la un loc diferenta.

5.17. Puncte atribuite in Campionat, clasamentele Campionatului de CIRCUIT 2015

5.17.1. Campionatul National de Circuit 2015 va avea 6 etape , fiecare etapa si pentru fiecare grupe/clase vor fi manse de antrenamente libere , o mansa de calificari (crono) si doua curse de concurs , respectiv cursa I-a si cursa a II-a , ale caror numar de tururi sau

limita de timp se vor stabili prin regulamentul particular al fiecărei competiții . Fiecare cursă respectiv cursa I și cursa II , se vor trata ca două curse complet independente , fiecare cu clasament și premiere separate .

Numai Consiliul Federal al FRAS poate decide în cazuri de forță majoră (imposibilitatea organizării unei etape) reducerea numărului de etape a C.N.Circuit 2015 În oricare din situații, pentru stabilirea clasamentului final în campionat, se vor lua în calcul punctele realizate de competitori la toate etapele desfășurate și validate.

5.17.2 Titlul de Campion National se acordă în baza clasamentului de sfârșit de an competițional, stabilit pentru fiecare grupă/clasă prin însumarea punctajului acumulat de fiecare pilot detinator al unei licențe valabile FRAS la toate etapele, în conformitate cu art 5.17.3.

În mod similar se va acordă la sfârșitul sezonului competițional titlul de "Campiona Natională pe Echipe", prin însumarea punctajului obținut de echipe la toate etapele.

5.17.4. Pilotilor li se acordă următorul punctaj:

Mansa de calificari (crono) :

- locul 1 – 4pct.
- locul 2 – 2pct.
- locul 3 – 1pct

Cursa I și Cursa II

- locul 1 - 25pct.
- locul 2 - 18 pct.
- locul 3 – 15pct.
- locul 4 – 12pct.
- locul 5 – 10pct.
- locul 6 – 8pct.
- locul 7 – 6pct.
- locul 8 – 4pct.
- locul 9 – 2pct.
- locul 10- 1pct.

5.17.5. Se atribuie puncte numai pilotilor care au trecut linia de sosire în mansele de concurs

5.17.6. Castigatorul Campionatului National de Circuit 2015 este declarat pilotul care în condițiile prezentului regulament a obținut cele mai multe puncte în toate cele trei manse de concurs , calificari , mansa unu , mansa doi crono , ale fiecărei competiții înscrise în Campionatul National de Circuit 2015 .

5.17.7. În eventualitatea în care la sfârșitul sezonului competițional pilotii acumulează punctaj egal, aceștia vor fi departajați după clasarea în confruntări directe în mansele finale. În cazul în care egalitatea se păstrează, ambilor piloti li se va acordă aceeași poziție la finalul campionatului, următorul pilot fiind clasat la o poziție diferentă. Ex.: doi piloti se clasează pe locul doi la sfârșitul de campionat, dacă la punctaj acumulat egal, numărul de victorii directe unul asupra celuilalt este același, indiferent de poziția ocupată de castigator, respectiv de invins, în mansele de concurs . În acest caz ambii sunt declarați vicecampioni și următorul clasat va ocupa locul patru.

5.17.8. În caz de egalitate în clasamentul pe echipe la sfârșitul sezonului, se va lua în calcul numărul mai mare de locuri 1, 2, 3, obținute în clasamentele pe echipe ale etapelor și dacă egalitatea se menține, se ia în considerare criteriul celui mai bine clasat pilot la clasa Natională sau la cea Monomarca la finalul campionatului. Dacă aceste criterii nu sunt suficiente pentru departajare, atunci ambelor echipe li se va acordă aceeași poziție în clasamentul final, următoarea clasată situându-se la un loc diferentă.

5.18 – Semnalizari, fanioane

5.18.1 Semafoarele utilizate sunt:

- semaforul de start – lumini: rosie

5.18.2 Fanioanele utilizate sunt:

- drapelul national - pentru start;
- fanionul sah - pentru sosire;
- fanionul verde, cu trei semnificatii:
 - a. sfârșitul unei zone de alerta. Se foloseste dupa depasirea pericolului semnalizat cu fanionul galben;
 - b. pentru chemarea pilotilor in mansa de calificari(crono) sau in turul de recunoastere sau cel de formare dinaintea startului
- fanionul galben - pentru situatii periculoase. Acesta se prezinta in doua moduri:
 - a. fanion fix = atentie, pericol pe traseu, depasirea interzisa !
 - b. fanion agitat = atentie, pericol, traseu obturat, incetiniti, depasirea interzisa
- fanionul albastru - aratat pilotului ce urmeaza a fi depasit. Se prezinta in doua moduri:
 - a. fanion fix = atentie in spate, urmeaza sa fiti depasit, pastrati-va trasa !
 - b. fanion agitat = permiteti pilotului din spate sa va depaseasca !

Fanionul albastru se prezinta pilotilor ajunsi din urma cu un tur de pilotii fruntasi.

- fanionul negru cu disc portocaliu insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = parasiti pista catre linia boxelor , pentru remedierea defectiunii !
Aveti dreptul sa reveniti pe traseu dupa remedieri.

- fanionul negru cu alb (doua triunghiuri unite pe diagonala) insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = sunteti avertizat pentru ultima oara pentru comportament nesportiv pe pista !

- fanionul negru insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = ati fost exclus din mansa, parasiti imediat pista si prezentati-va la Directorul sportiv !

- fanionul rosu - utilizat exclusiv de Directorul sportiv pentru oprirea imediata a mansei.

5.18.3 Fanioanele vor avea dimensiunile de 60 x 80 cm (cel rosu si cel sah 80 x 100 cm) si lungimea mânerului de un metru. Panoul de culoare neagra care insoteste fanioanele va avea dimensiunea de 30 x 40 cm.

5.18.4 Toate posturile comisarilor de traseu vor fi marcate prin panouri cu dimensiunile 20 x 25 cm, numerotate cu cifre negre pe fond alb, incepând de la linia de start. Panourile vor fi asezate in locuri vizibile si sigure.

5.18.5 In zona liniei de start-sosire va fi afisat numarului de tururi pâna la „Sosire”. In cazul in care nu exista aceasta posibilitate, directorul sportiv dispune afisarea ultimelor trei tururi.

6. AUTOMOBILE ADMISE – GRUPE ȘI CLASE

Regulamentul particular va defini grupele și clasele pentru fiecare competiție.

Sunt admise să participe in C.N. Circuit 2015 , toate automobilele care se supun prevederilor Anexei J a Codului Sportiv International al FIA și Regulamentului tehnic al Federației Române de Automobilism Sportiv, pentru următoarele grupe:

6.1. *Automobile de Grupa N* – (Anexa J, art. 254) și celelalte asimilate acestei grupe (art.6.3., si art 6.4.). Pe clase de cilindree echivalentă :

Clasa N1 < 1600 cmc

Clasa N2 1600-2000 cmc

Clasa N3 > 2000 cmc

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

6.2. *Automobile de Grupa A* – (Anexa J, art. 255) și celelalte asimilate acestei grupe (art 6.3. si art 6.4.). Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa A1 < 1600 cmc

Clasa A2 1600-2000 cmc

Clasa A3 > 2000 cmc

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

6.3. *Automobile de Grupa R : R1, R2 și R3* care se echivalează conform tabelului de mai jos

ECHIVALENTA GRUPELOR N/A CU

GRUPA R

GRUPA A/N GRUPA R 2012

Clasa N1 <1600 cmc R1A (<1400 cmc)

Clasa N1 <1600 cmc R1B (1400-1600 cmc)

Clasa A1 <1600 cmc R2B (1400-1600 cmc)

Clasa A2 (1600-2000 cmc) R2C (1600-2000 cmc)

R3C (1600-2000 cmc)

R3T (<1600 cmc)

R3D: (<2000 cmc, cilindree

nominală)

Automobilele de Grupa R vor fi înscrise în 2015 în grupa N, respectiv A, conform echivalării din tabel.

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

Automobilele Super 2000, R4 și R5 se asimilează în C.N.Circuit 2015 grupei N, clasa N3.

6.5. Automobile de Grupa H – automobile care nu întrunesc condițiile impuse grupelor N/A, cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa H1 < 1600 cmc

Clasa H2 1600-2000 cmc

Clasa H3 > 2000 cmc.

6.6. Se constituie deasemenea pentru anul competitional 2015 doua clase monomarca , Clasa Nationala si Clasa Lupo , care vor avea regulament propriu de functionare aprobat de Consiliul Federal al FRAS .

6.7. *Monoposturile* se vor incadra in clasa D/E

6.8. Masa minima a automobilelor va fi conform cu clasa de cilindree si anume :

- Pana la 2000cmc : 900Kg

- Peste 2000cmc pana la 3100cmc: 1010Kg

- Peste 3100cmc pana la 4000cmc: 1170Kg

- Peste 4000cmc pana la 5000cmc: 1250Kg

- Peste 5000cmc:1340Kg

Cântărirea se va face fara pilot , cu toate rezervoarele de lichid (lubrifiant, răcire, frână, etc.) umplute la nivelul prescris de constructor, cu excepția rezervorului de lichid de parbriz Masa minimă poate fi controlată pe tot parcursul competitiei și va trebui să corespunda clasei de cilindree , sub sancțiunea excluderii din competiție in cazul depasirii acesteia .

6.9. O clasa va fi constituita cu minim 5 automobile inscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul in calificari . In caz contrar punctele alocate la o etapa vor fi reduse la jumătate.

6.8. La grupa N si A pentru automobilele cu motoare supraalimentate nu este obligatorie dotarea cu restrictoare si catalizatoare descrise în art. 254.6.1 si 255.5.8.3 ale Anexei J.

6.10. Automobile istorice

Se definesc ca si automobile istorice toate automobilele care sunt conform cu anexa K de la FIA, pana la perioada I (31/12/1981) cu exceptia monoposturilor sau prototipurilor. Regulamentul tehnic al grupei I va fi acelasi cu cel din Camp National de Viteza in Coasta , respective cu grupele I1 si I2 .

7. FORMATUL UNEI ETAPE IN C.N. CIRCUIT

7.1. Automobilele vor fi grupate pe grupe de concurs constituite din clase cumulate astfel :

- **Grupa 1 - clasele N1 , A1 , H1 sau echivalentele , vor concura impreuna in aceeaasi mansa , clasificarea si premiarea facandu-se separat pentru fiecare clasa**

- **Grupa 2 - clasele N2, A2 , H2 sau echivalentele vor concura impreuna in aceasi mansa , clasificarea si premiarea facandu-se separat pentru fiecare clasa**

- **Grupa 3 - clasele N3 , A3 , H3 sau echivalentele , vor concura in aceasi mansa , clasificarea si premiarea facandu-se separat pentru fiecare clasa .**

- **Grupa 4 - cele doua clase istorice , I1 si I2 , vor concura in aceasi mansa , clasificarea si premiarea facandu-se separat pentru fiecare clasa**

- **Grupa 5 - clasa Nationala conform regulamentului propriu**

- **Grupa 6 – clasa Monomarca Lupo conform regulamentului propriu**

- **Grupa 7 – clasa E/D – monoposturi , barchete**

In functie de solicitari se mai pot constitui si alte grupe de concurs , cu conditia ca numarul de automobile inscrise , care trec de revizia tehnica si participa la antrenamentele libere sa fie de minim 10 pentru grupa de concurs respectiva. O grupa de concurs este valida daca va avea la startul manselor de concurs (cursa I si cursa II) un numar minim de 10 automobile . In cazul in care nu este constituita o grupa de concurs , componentii acesteia vor concura impreuna cu alta grupa decisa de CCS in functie de performantele automobilelor din clasele respective , clasificarea si premiarea facandu-se dupa criteriul claselor.

7.2. Modul de desfasurare si programul fiecarei etape vor face obiectul Regulamentelor Particulare ale fiecarei etape de campionat . Regulamentul particular trebuie să fie în conformitate totală cu următoarele reglementări:

- Codul Sportiv Internațional;

- Prezentul Regulament al Campionatului Național de Circuit 2015 ;

- Regulamentul standard pentru o etapă a C.N. Circuit , emis de Federația Română de Automobilism Sportiv.

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

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

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

8. NUMERE DE LICENȚĂ

Atribuirea numerelor de licență pentru Campionatului National de Circuit editia 2015 se va face în ordinea prezentării cererilor de licență.

8.1. Panourile și numere de competiție

Sunt aceleași cu numerele de licență ale piloților.

Numerele și panourile aplicate pe automobilele de competiții, prin grija pilotului, trebuie să fie, obligatoriu, conform dimensiunilor, culorilor și pozițiilor prevăzute mai jos:

8.1.1. Pe portierele din față se aplică (stânga și dreapta) două panouri măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime, de culoare negru mat, incluzând un chenar alb de jur împrejur cu lățimea de 1 (un) cm. Fiecare dintre aceste panouri va conține un spațiu de 15X15 cm pentru numere de competiții, plasate întotdeauna înspre partea din față a panourilor.

Când numărul de competiție este mai mare de 99 panoul trebuie să fie mărit corespunzător cu lățimea unei cifre. În cazul numerelor de competiții formate din trei cifre (401, 402, 444, etc.) panourile vor avea 75 cm lungime și 17 cm înălțime.

Numeralele vor avea culoarea galben fluorescent (cod PMS 803) cu o înălțime de 14 cm și cu grosimea cifrei de 2 cm pe fundalul negru mat.

Suprafața rămasă liberă din panou după aplicarea numărului format din 1, 2 sau 3 cifre este rezervată, obligatoriu, pentru uzul organizatorului competiției.

Între număr și zona rezervată organizatorului va exista o linie verticală de culoare albă cu lățimea de 1 cm.

Pentru automobilele din Grupa I (istorice) pe portierele din față se aplică un panou rotund cu diametrul de 45 cm de culoare alba iar numerele vor avea culoarea neagra și vor fi cu o înălțime de 18 cm și cu grosimea cifrei de 2,5 cm

8.1.2 Fiecare panou va fi plasat orizontal la aliniamentul fiecărei portiere din față, cu numărul înspre față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat la 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

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

8.1.4 Pe lunetă se aplică un panou care va măsura maximum 15 cm înălțime pe toată lungimea lunetei fiind rezervat pentru publicitatea obligatorie a FRAS. Acest panou va fi poziționat în partea de sus a lunetei.

Pe lunetă, în partea dreaptă, este rezervată o suprafață pe care se aplică un număr de competiție cu o înălțime de 14 cm și grosimea cifrei de 2 cm, de culoare orange fluorescent (cod PMS 804) pe un fundal curat, sub spațiul rezervat publicității obligatorii a FRAS. Acest număr poate fi reflexiv și trebuie să fie vizibil din spatele automobilului la nivelul ochilor.

8.1.5. Pe geamurile din spate, stânga și dreapta, se aplică numere pe fiecare parte cu înălțimea de 25 cm și o grosime a cifrei de 2,5 cm de culoare orange fluorescent (cod PMS 804) care poate fi reflexivă. Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor laterale din spate, iar sub acestea se va plasa numele pilotului (vezi Art 9.2).

8.2 Numele pilotului

8.2.1 Numele pilotului, împreună cu drapelul național din pașaportul național vor fi aplicate pe geamurile laterale din spate (stânga și dreapta) pe ambele părți ale automobilului, sub numerele de competiții.

I.- PANOURILE DE PE UȘILE AUTOMOBILULUI DE COMPETIȚII

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

Fondul panourilor : NEGRU MAT

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

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

Fontul (Caracterul) cifrei este: HELVETICA

Culoarea cifrelor: GALBEN FLUORESCENT Cod PMS 803

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

Fontul (Caracterul) cifrei este : HELVETICA

II.- NUMERALE ȘI NUMELE PE GEAMURILE LATERALE SPATE

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

Fontul (Caracterul) cifrei: HELVETICA

Culoare: ORANGE FLUORESCENT Cod PMS 804

Imediat sub număr se aplică numele pilotului, nu pseudonume/poreclă, astfel:
Înălțimea literelor numelui este de 6.0 cm, grosimea de 1.0 cm.

444
Constantinescu C.

Înălțimea cifrei 14 cm. Grosimea cifrei 2,0 cm.
Fontul (Caracterul) cifrei: HELVETICA
Culoare: ORANGE FLUORESCENT Cod PMS 804
Imediat sub RECLAMA FRAS, în partea dreaptă a lunetei.

III.-NUMĂR PE LUNETĂ ÎN DREAPTA SUB RECLAMA FRAS

Înălțimea cifrei 14 cm. Grosimea cifrei 2,0 cm.
Fontul (Caracterul) cifrei: HELVETICA
Culoare: ORANGE FLUORESCENT Cod PMS 804
Imediat sub RECLAMA FRAS, în partea dreaptă a lunetei.

9. ASIGURĂRI

- a.- Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de minimum 50.000 lei, care este valabilă începând cu recunoașterea oficială și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalficarea sau excluderea pilotului.
- b.- Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.
- c.- Prin semnarea cererii de înscriere, concurentul și pilotul scutesc pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răni mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

10.- ECHIPAMENTE PENTRU SECURITATEA PILOȚILOR

10.1.- Echipamentele de securitate ale automobilelor de competiții trebuie să corespundă pe tot parcursul competiției exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici, stabilite pe baza Codului Sportiv Internațional, Anexa J art. 253, a regulamentului specific grupei din

care automobilul face parte și a regulamentelor în vigoare FRAS, cu privire la protecția conductelor și racordurilor prin care circulă fluide, a rezervoarelor și a instalației de alimentare, la siguranța sistemului de frânare, a sistemului de închidere a capotelor, a centurilor de siguranță și la scaune, a stingătoarelor de incendiu, a armăturilor de securitate (rollbar/rollcage) a prinderilor și a ranforsărilor corespunzătoare acestora, cu privire la oglinzile retrovizoare, la parbriz și la celelalte geamuri, la cârligul de remorcare și intrerupătorul general, etc.

10.2.- Un automobil de competiții a cărui construcție și/sau stare tehnică este considerată periculoasă, poate fi exclus din competiție în orice moment de Comisarii Sportivi pe baza constatării Comisarilor Tehnici. În acest sens, vor fi examinate suplimentar automobilele care au suferit avarii pe timpul desfășurării competiției. Raportul Comisarilor Tehnici sau decizia Comisarilor Sportivi, de oprire din competiție a automobilului considerat periculos nu pot fi urmate de niciun fel de despăgubiri sau returnări de taxe de înscriere reclamate de concurent/echipă și/sau de pilotul acestuia. Decizia, împreună cu fotografiile automobilului avariat, Pașaportul Tehnic al acestuia și raportul Comisarilor Tehnici va fi depusă la dosarul oficial al concursului, Comisia Tehnică a FRAS urmând să se pronunțe asupra oportunității înscrierii acestui eveniment în Pașaport și/sau asupra returnării acestuia dacă după reparație, automobilul va corespunde exigențelor de securitate.

10.3.- Pe parcursul competiției, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (casă, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși, HANS – după caz) și să-și lege centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care

vor aplica o penalizare de până la 200 euro. Pentru abateri grave cum ar fi rularea în competiție fără cască de protecție sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi pot aplica penalizări de până la 1000 euro, putând chiar decide excluderea pilotului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiții prin forțele proprii ale pilotului, în scopul eliberării traseului și/sau a reluării parcurgerii traseului.

10.4.- Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția "închis complet". Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de

11.- REGULAMENT PARTICULAR

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

- Codul Sportiv Internațional;
- Prezentul Regulament al Campionatului Național de Circuit 2015 ;
- Toate reglementările și interpretările ulterioare publicate în Buletinul Oficial al FIA.
- Toate reglementările, modificările, completările și precizările ulterioare, publicate prin Comunicate ale Federației Române de Automobilism Sportiv și transmise celor interesați.
- Regulamentul particular, avizat de către FRAS, va fi publicat pe site cu minim 30 zile înaintea datei concursului.

12.- RECLAMĂ ȘI PUBLICITATE

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

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

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

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

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

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

12.6.- Denumirea titlaturii: CAMPIONATUL NAȚIONAL DE CIRCUIT 2015 este obligatoriu să apară pe ecusoane arbitri, sportivi, mecanici, etc. și pe toate documentele competiției.

12.7.- Organizatorul competiției va trece obligatoriu în comunicatele de presă difuzate faptul ca etapa este organizata sub egida FEDERAȚIEI ROMÂNE DE AUTOMOBILISM SPORTIV, cu sprijinul MTS. Comunicatele vor cuprinde deasemenea denumirea oficiala completa:

"CAMPIONATUL NAȚIONAL DE CIRCUIT 2015", pe lângă toate celelalte denumiri ale competiției, sponsorilor, autorităților centrale și locale implicate în organizare, etc.

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

13.- ÎNSCRIERI – FORMULARE DE ÎNSCRIERE

13.1.- Prin înscrierea în competiție, piloții accepta arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară

primează celei generale și conform Statutului acesteia.

13.2.- Oricare posesor de licență care dorește să participe la competiție trebuie să-și trimită formularul de înscriere prin e-mail semnat și completat în mod corespunzător, împreună cu dovada plății prin transfer bancar cu minimum 8 zile înaintea competiției, la adresa de mail a

organizatorului, specificată în regulamentul particular. Plata se va efectua în contul care va fi specificat în cadrul regulamentului particular.

13.3.- Cererile de înscriere vor fi acceptate de către FRAS numai după publicarea regulamentului particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.

13.4.- Numărul de automobile admise/piloți admiși trebuie specificat în regulamentul particular al competiției.

13.5.- Plata taxelor de înscriere pentru piloți și echipe și invitați se va face prin OP sau cash la FRAS. În cazul în care un pilot sau invitat nu va participa la competiție acestuia i se vor returna taxele de înscriere.

13.6.- Taxele de înscriere sunt în conformitate cu Normele financiare ale Federației Române de Automobilism Sportiv.

13.7.- Pilotul, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din Campionatul National de Circuit 2015 se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Codul Sportiv International și Anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.

13.8.- Nici o modificare nu poate fi făcută pe formularul de înscriere, cu excepția cazurilor prevăzute în prezentul Regulament. Totuși, competitorul/concurentul poate înlocui automobilul declarat în formularul de înscriere cu un altul până în momentul verificărilor tehnice.

13.9.- Taxa de înscriere se majorează cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative. Taxa va fi încasată de către FRAS.

13.10.- Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime :

- Competitorilor cărora nu le-a fost acceptată înscrierea.

- În cazul anulării competiției, dar nu din motive de forță majoră.

- Sportivilor care au achitat taxa de înscriere și din motive justificate nu mai pot participa

13.11.- Taxele de înscriere pot fi rambursate parțial în condițiile prevăzute în Regulamentul particular.

13.12.- Data de încheiere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 8 zile înaintea datei de start.

13.13.- Lista înscrierilor se va publica cu 3 zile înainte de data startului.

13.14.- Clasamentele la zi vor fi trimise de către FRAS la organizator și secretarului șef delegat, cu 3 zile înainte de startul competiției.

13.15.- Sportivii alesi în funcții de conducere ale FRAS, care participă la o competiție sportivă, nu pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective, pe perioada acesteia, de la începerea programului de antrenamente libere și până la sfârșitul festivității de premiere, cu excepția convocării unei sesiuni a Consiliului Federal care va avea loc în perioada competiției, la care nu se discută probleme referitoare la această competiție.

13.16.- Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.

14.- VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

14.1.- Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din regulamentul particular.

14.2.- Programul și locul de desfășurare al verificărilor administrative vor fi prevăzute în regulamentul particular, în funcție de grupele de automobile.

14.3.- La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele :

- Regulamentul particular;
- O hartă a traseului circuitului
- Ecusoane pentru pilot – 1 buc. , 4 buc pentru stafful pilotului (sef de team , mecanici etc)
- Ghidul competiției/spectatorului.
- doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.

15.- VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE

15.1.- Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat.

Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi raportată Comisarilor Sportivi.

15.2.- Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în regulamentul particular iar locul va fi în parcul service al fiecărei competiții

15.3.- Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele, drapelul național al piloților pe geamurile laterale, numerele de competiții, panourile de competiție (cf. Art. 9.1 și 9.2), publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului (cf. Art 12), toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, automobilul respective nu va fi admis în concurs.

15.4.- Verificarea tehnică inițială nu constituie confirmarea faptului că automobilul este în conformitate cu prescripțiile tehnice și reglementările în vigoare.

15.5.- Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit în stare "rece".

15.6.- Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului de competiții și a tuturor documentelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc. Dacă acestea nu sunt prezentate, Comisarii Sportivi pot aplica o penalizare care poate merge până la refuzul permisiunii startului automobilului respectiv.

15.7.- Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora : căști, combinezoane, etc.

Atât elementele de securitate ale automobilului, cât și echipamentul de protecție a pilotului trebuie să fie cu omologare valabilă la prezentarea la verificarea tehnică inițială. Piloții și/sau automobilele cu echipamentul de protecție și elementele de securitate neconforme NU VOR FI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.

15.8.- Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 100 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control.

15.9.- După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la antrenamentele libere și a mancelelor de concurs , va fi publicată și afișată de secretariatul competiției la panoul de afișaj.

15.10.- Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.

15.11.- Dacă după verificările tehnice se descoperă un automobil care nu corespunde reglementărilor tehnice și/sau de securitate, comisarii sportivi pot stabili un termen limită înaintea căruia automobilul trebuie făcut să corespundă acestora.

Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.

15.12.- Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului, conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență, echipamente de securitate, etc.).

15.13.- Verificări suplimentare, ale concurenților/sportivilor, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției.

Concurentul/sportivul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata competiției.

Orice abatere va fi sancționată cu excluderea din competiție de către Colegiul Comisarilor Sportivi

15.14.- În condițiile în care anumite repere sunt sigilate, marcate, pilotul poartă responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora până la sfârșitul competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor duce la excluderea din competiție, dacă prin prezentul regulament nu se prevede altfel.

15.15.- Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/sportivului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării este reînaltată corect. Orice fraudă descoperită și în special cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatinsse, dar de fapt falsificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza cu excluderea din competiție a pilotului automobilului respectiv și vor înainta cazul Comisiei de Disciplina a FRAS cu propunerea de suspendare pentru un număr de etape viitoare.

Vor fi sancționate de asemenea și persoanele care au favorizat fraudă sau cele care au avut cunoștința de aceasta faptă și nu au raportat-o directorului sportiv al competiției.

16.- TRAFIC

16.1.- Pilotul le este interzis să conducă în sensul opus celui stabilit în Regulamentul particular al etapei respective a Campionatului Național de Circuit respectiv, inclusiv în zona pit-lane din fața boxelor .

29. PROTESTE , APELURI

29.1.1. Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.

29.1.2. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

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

TAXA DE PROTEST

Taxele de proteste sunt următoarele:

- pentru protest pe linie sportivă - 200 Euro
- pentru protest tehnic pt un reper - 500 Euro
- pt un subansamblu - 1000 Euro
- pt toata masina - 2500 Euro

29.1.4 DEPOZIT

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

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii

respective) corespunzator pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopere se va adauga 10% din totalul reperelor demontate.

Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celeilalte posibilele diferente dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare initiala.

Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

În măsura în care protestul este intemeiat, taxa și cautiunea depusa se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu reacredința;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

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

29.1.5 CHELTUIELI

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

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

29.2. Contestație / Apel

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

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

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi 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.

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 reglementărilor în vigoare.

30.- PREMII ÎN BANI

30.1.- Acestea vor fi specificate în Regulamentul particular al concursului și sunt rezervate piloților.

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

30.2.- Pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă-Dunlop 2014 aceste prevederi sunt facultative, în funcție de resursele și disponibilitatea organizatorului.

31.- APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

31.1.- FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor generale și a regulamentului Campionatului Național de Circuit 2015

32. PERSPECTIVE REGLEMENTARI PENTRU REGULAMENTUL 2016

32.1. În perspectiva anilor următori, tendința viitoarelor reglementări va fi în concordanță cu deciziile FIA, de încurajare a claselor monomarca prin care se poate evidenția în cea mai mare măsură departajarea concurenților prin stilul de pilotaj abordat.