

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

Redactat: 10 martie 2015

Publicat: 12 martie 2015

### **GENERALITĂȚI**

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015. Campionatul cuprinde raliurile înscrise în Calendarul competițional.

#### **1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI**

**1.1.1** FRAS, prin Comisia Națională de Raliuri, cu avizul Consiliului Federal, elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament.

Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot 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 raliului.

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

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

#### **1.2 LIMBA OFICIALĂ ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV**

**1.2.1** Pentru Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 și raliurile candidate, limba oficială este limba română.

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

#### **1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

**1.3.1** În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

**1.3.2** În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, FRAS va soluționa disputa acordând întâietate prezentului regulament.

**1.3.3** Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament se împart în „penalizări” și „sancțiuni disciplinare”. Penalizările se judecă de către CCS, iar sancțiunile disciplinare, de către Comisia de Disciplină a FRAS.

### 1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile din data aprobării de către Consiliul Federal. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu literă distinctă.

## 2. DEFINIȚII

### 2.1 BULETIN

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

### 2.2 COMUNICAT

Document scris, oficial, de natură informativă, care poate fi emis fie de către Directorul Organizatoric, fie de către Comisarii Sportivi.

### 2.3 ZONĂ DE CONTROL

Suprafața cuprinsă între primul panou galben de avertizare și ultimul panou bej cu trei dungă transversale este considerată zonă de control.

### 2.4 ECHIPAJ

**2.4.1.** Un echipaj este format din două persoane la bordul fiecărui automobil de raliu, nominalizate ca pilot și copilot.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

**2.4.2.** În cazuri cu totul excepționale, copilotul poate conduce în timpul raliului, cel mult până la sosirea în primul parc de service, după care nu poate continua la volan decât cu aprobarea Directorului Sportiv. Cu toate acestea, pentru un copilot debutant, Directorul Sportiv nu va putea aproba continuarea raliului decât dacă după parcul de service și până la finalul raliului nu mai este de parcurs nici o probă specială.

**2.4.3.** Pilotul își asumă responsabilitatea înscrierilor în carnetul de bord atunci când copilotul nu este la bordul mașinii în timpul raliului.

**2.4.4.** **Cu excepția transportării unei persoane rănite, dacă acest lucru este posibil și dacă situația o impune, în afara membrilor echipajului este interzisă admiterea oricărei alte persoane la bordul automobilului de competiții, sub sancțiunea excluderii din competiție.**

**2.4.5.** Membrii echipajului care participă în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru raliu.

Sunt admiși piloți și copiloți – rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene – care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. Posesorilor unei licențe naționale sau internaționale valabile emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui Stat membru al Uniunii Europene li se va elibera licență FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective.

**2.4.6.** Toți piloții și copiloții admiși în competiție, ca și echipele acestora vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de FRAS. Înscrierea în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 se face prin obținerea/eliberarea/echivalarea licențelor de către FRAS până la 15 martie a fiecărui an competițional. După această dată pot fi obținute/eliberate/echivalate licențe, dar piloții respectivi nu vor puncta în clasamentul general (FIA) de sfârșit de an al Campionatului. Piloții cărora li s-au eliberat licențe după această dată vor fi clasați, premiați la etapa respectivă, la clasă și la clasamentul general al etapei, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentul general al Campionatului decât la clasă. În aceste cazuri, piloții clasați la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți care nu punctează la clasamentul general al Campionatului vor urca în acest clasament de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

Piloții și copiloții admiși în competiție, precum și echipele acestora se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Agenția Națională Anti-Doping și Ministerului Tineretului și Sportului.

**2.4.9.** Piloților clasati la o etapă a CNRD în baza unei licențe „one event“ nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele finale de an ale Campionatului, drept care nu se vor regăsi în acestea. În aceste cazuri, piloților deținători de licență anuală clasati la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licență „one event“ li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.

### 2.5 ZI

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

### 2.6 DECIZIE

Un document emis de către directorul sportiv sau comisarii sportivi pentru a anunța concluziile în urma cercetărilor, audierilor sau investigațiilor.

### 2.7 FINALUL EVENIMENTULUI

Evenimentul se termină cu afișarea Clasamentului oficial final sau cu terminarea perioadei de apel, dacă este aplicabilă. Elementele competiționale ale raliului se termină la ultimul control orar.

### 2.8 ZONĂ MEDIA

Zona stabilită în fața controalelor orare de la intrarea în parcurile service, zona de service îndepărtat și parcurile de regrupare.

### 2.9 NEUTRALIZARE

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

### 2.10 PARC ÎNCHIS

Locație bine delimitată în care reparațiile sau asistența din exterior sunt interzise și unde numai oficialii autorizați sunt admiși. Asistența din exterior este permisă numai dacă este în mod expres prevăzută de aceste regulamente sau de regulamentul particular al raliului.

### 2.11 SERVICE INTERZIS

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

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

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

### 2.12 RECUNOAȘTERE

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

### 2.13 PLAN ORAR AL RECUNOAȘTERII

Reprezintă programul specificat în regulamentul particular în cadrul căruia echipajele se familiarizează cu traseul raliului.

### 2.14 REGRUPARE

O oprire stabilită de Organizatori în regim de parc închis, care are o verificare a timpului de intrare și de ieșire, pentru a da posibilitate respectării programului, pe

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

de o parte, și pentru a regrupa automobilele de competiții existente încă în raliu, pe de altă parte. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul.

### 2.15 SECȚIUNE

Fiecare parte a raliului separată de o regrupare.

### 2.16 SERVICE

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

### 2.17 ÎNCEPEREA EVENIMENTULUI

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

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

### 2.18 PROBĂ SUPERSPECIALĂ

O probă specială a unui raliu organizată pe un traseu concentrat, în așa fel încât să poată fi vizionată de un grup mare de spectatori, cu posibilitatea de a lua startul mai mult de o mașină în același timp. Lungimea unei probe SuperSpeciale va fi între 1,2 și 5 km.

### 2.19 CARNET DE CONTROL

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

### 2.20 ZONĂ TEHNICĂ

O zonă separată de două posturi de control în care se pot efectua controale de către Comisarii tehnici.



### **3. OFICIALII UNUI RALIU**

#### **3.1. COMISARIII SPORTIVI**

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

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

#### **3.2. DELEGAȚII FRAS**

Minimum următorii delegați vor participa la o etapă de raliu:

##### **3.2.1. DELEGATUL TEHNIC**

Șeful Comisarilor Tehnici va fi numit de Biroul Federal și va ține legătura cu Directorul Sportiv.

##### **3.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL**

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

Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Consiliul Federal desemnează la începutul sezonului competițional, la propunerea Comisiei Naționale de Raliuri, Grupul Observatorilor Federali (la etapele Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015). Comisia va propune la fiecare

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

etapă, prin rotație, minimum 2, maximum 3 persoane din acest grup, din rândul cărora Biroul Federal va desemna Observatorul FRAS la raliul respectiv.

### 3.2.3. OFICIALUL RESPONSABIL DE RELAȚIA CU CONCURENȚII

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

### 3.2.4. OBSERVATORUL ARBITRILOR

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

### 3.2.5. DELEGATUL ÎNSĂRCINAT CU SECURITATEA

La propunerea Comisiei de Raliuri, Biroul Federal va numi 2-4 arbitri pentru securitatea în competiții în cadrul Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015, dintre care se va delega Șeful Securității pentru fiecare raliu.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### 3.2.6. ȘEFUL DE TRASEU

**Comisia Centrală de Arbitri** va delega, **din tabelul aprobat de către Consiliul Federal**, un arbitru cu experiență pentru funcția de Șef de Traseu.

## 4. AUTOMOBILE ADMISE

### 4.1 SUMAR

- Grupa A – **Automobile cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 2000 cmc, conform art. 255 din Anexa J – FIA;**
- Grupa A Kit Cars dacă sunt echipate cu motor cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 1600 cmc și dacă omologarea FIA este valabilă pentru raliuri.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

- Grupa RGT – automobile conforme cu Anexa J – FIA, art. 256;
- Grupa R (R1/R2/R3/R3T/R3D) (Anexa J – FIA, articolele 260 și 260D);
- Grupa R4 (Anexa J – FIA, art. 260);
- Grupa R5 (Anexa J – FIA, art. 261);
- Grupa N (Anexa J – FIA, art. 254) – aceste automobile pot folosi componente omologate regional FIA (RVO);
- Super 2000 (Anexa J – FIA, art. 254A);
- Super 2000 automobile Rally (conform cu art. 255A) cu motor 1.6 turbo echipate cu un restrictor conform cu Art 255A- 5.1.1-b, cu precizarea următoarelor puncte
  - a) diametrul interior al restrictorului să fie de maximum 30 mm;
  - b) diametrul exterior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 36 mm, valoare care trebuie să fie menținută pe o lungime de 5 mm de o parte și de alta a gâtuirii.
- Clase naționale (clasele 11-15; vezi Nota 1-6).

### 4.2. CLASE

Clasă	Grupă
<b>2</b>	S2000-Rally: motor 1.6 Turbo cu restrictor de 30 mm S2000-Rally: 2.0 Atmosferic Grupa R4 Grupa R5
<b>3</b>	Grupa N; automobile cu cilindrul peste 2000 cmc (fostul N4)
<b>4</b>	RGT
<b>5/6</b>	Grupa A – automobile cu cilindrul de la 1600 cmc și până la 2000 cmc Super 1600 R2C (peste 1600 cmc până la 2000 cmc)

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

	<p>R3C (peste 1600 cmc până la 2000 cmc)</p> <p>R3T (până la 1600 cmc/cilindreea nominală)</p> <p>R3D (până la 2000 cmc/cilindreea nominală)</p> <p>Grupa A – automobile cu cilindreea de la 1400 cmc până la 1600 cmc</p> <p>R2B (de la 1400 cmc până la 1600 cmc)</p> <p>kit-car peste 1400 cmc până la 1600 cmc</p>
<b>7</b>	<p>Grupa A – automobile cu cilindreea până la 1400 cmc</p> <p>kit-car până la 1400 cmc</p>
<b>8</b>	<p>Grupa N – automobile cu cilindreea de la 1600 cmc și până la 2000 cmc</p>
<b>9</b>	<p>Grupa N – automobile cu cilindreea de la 1400 cmc până la 1600 cmc</p> <p>R1B (de la 1400 cmc și până la 1600 cmc)</p>
<b>10</b>	<p>Grupa N – automobile cu cilindreea până la 1400 cmc</p> <p>R1A (până la 1400 cmc)</p>
<b>11</b>	<p>Grupa H – automobile cu cilindreea peste 2000 cmc</p>
<b>12</b>	<p>Grupa H – automobile cu cilindreea între 1600 și 2000 cmc</p>
<b>13</b>	<p>Grupa H – automobile cu cilindreea între 1400 și 1600 cmc</p>
<b>14</b>	<p>Grupa H – automobile cu cilindreea până la 1400 cmc</p>
<b>15</b>	<p>Grupa I – automobile istorice</p>

### Notă:

1. Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată), dar rămân conforme cu un anumit stadiu certificat de fișa de omologare și care corespund din punctul de vedere al normelor de securitate actuale pot fi asimilate și pot participa în cadrul Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice a FRAS. Comisia Tehnică va aviza/respinge cererea, după consultarea Comisiei Naționale de Raliuri. Comisia Tehnică a FRAS poate acorda această prelungire de omologare pe plan național

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

pentru automobilele care au fost omologate FIA la gr. N și A, exclus derivatele acestora, gen A8, WRC, Kit Car etc., pentru care avizul Comisiei Naționale de Raliuri este obligatoriu. Odată stabilită asimilarea și/sau prelungirea omologării pe plan național, aceasta nu mai poate fi retrasă pe parcursul sezonului competițional pentru care a fost acordată.

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

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

4. Automobilele omologate ca fiind Kit Car și care au capacitatea cilindrică cuprinsă între 1400 și 1600 cmc pot fi acceptate dacă respectă art. 255-6.2 „Greutăți“ din Anexa J - FIA.

5. Pentru automobilele din Grupa R4 trebuie respectate modificările impuse obligatoriu în fișa de omologare față de Grupa N (nu se acceptă doar o parte din modificările impuse, iar restul să rămână conform Grupei N).

Un automobil de Grupă N care utilizează cel puțin una dintre extensiile VR4 va fi încadrat la grupa R, ca urmare supunându-se obligativității de la primul alineat al acestui articol.

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

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

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

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

### 4.3. ALTE PRECIZĂRI

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

## 5. CAMPIONATUL DE RALIURI

### 5.1. CALIFICAREA UNUI RALIU PENTRU CAMPIONAT

**5.1.1.** Pentru 2015, etapele din Campionatul Național de Raliuri vor fi punctate în funcție de rapoartele Observatorului FRAS delegat la competiție, Directorului Sportiv, Șefului Securității, Comisarilor Sportivi (3 rapoarte), Șefului Verificărilor Tehnice și ale unui număr de 5 sportivi aleși aleator de conducerea cursei. Sportivii vor face 5 rapoarte dintre care se elimină punctajul maxim și cel minim, rămânând doar 3 rapoarte. Toate aceste rapoarte (Observator FRAS, 3 Comisari Sportivi, Director Sportiv, Șef Securitate, Șef Verificări Tehnice și 3 sportivi) se vor aduna, rezultând punctajul raliului.

Observatorul Federal, Comisarii Sportivi, Directorul Sportiv, Șeful Securității, Șeful Verificărilor Tehnice și cei 5 sportivi vor întocmi rapoartele specifice care vor fi trimise Observatorului Federal în ziua încheierii competiției, urmând ca acesta (Observatorul Federal) să prezinte concluzia raportului efectuat în săptămâna imediat următoare competiției.

Validarea rezultatelor unei etape din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 se va face în săptămâna de după terminarea raliului, de către Comisia de Competiții a FRAS, în cazul în care nu sunt înregistrate proteste a căror soluționare este în curs.

**5.1.2.** În urma punctajelor obținute de către fiecare raliu se va întocmi un clasament al campionatului.

Primele două raliuri din clasamentul astfel obținut vor primi în anul următor coeficient 1,2, ultimele două vor avea coeficient 0,8, iar restul raliurilor vor primi coeficient 1. Raliurile ce primesc coeficient 0,8 pot fi înlocuite în funcție de admiterea cererilor de intrare în calendarul pentru anul viitor a unor raliuri noi. Raliurile noi intrate în calendar vor primi coeficient 0,8.

Raliurile internaționale (exemplu ERC; exclus cele din cupele europene sau etapele comune cu altă țară) pot avea coeficient 2 la propunerea Comisiei de Raliuri, cu aprobarea Consiliului Federal.

În cazul în care un raliu este calificat ca raliu de coeficient 1,2 în CNRD și are coeficient 3 sau 4 în ERT, acesta poate avea coeficient 1,5 la propunerea Comisiei de Raliuri, cu aprobarea Consiliului Federal.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

Atât pentru anul 2015, cât și pentru următorii ani, toate normele financiare (permis de organizare, amenzi, taxă de înscriere, taxă media, taxă de contestație etc.) vor fi înmulțite cu coeficientul raliului.

În cazul în care un raliu nu a obținut jumătate din punctajul maxim al sumei formularelor de raport, acesta va fi eliminat din calendarul competițional pe anul următor, indiferent de numărul etapelor rămase în calendar.

**Raliurile eliminate pot fi propuse pentru anii următori și pot candida ținând cont de faptul că un raliu nou intrat va primi coeficient 0,8.**

Într-un an pot fi maximum două admiteri noi în calendarul competițional.

Niciun raliu nu poate primi coeficient mai mare pentru anul următor, trecând peste o treaptă de coeficienți (ex: dacă în anul în curs un raliu are coeficient 0,8, acesta nu poate primi pentru anul viitor coeficient 1,2 chiar dacă se clasează, la finalul anului, pe primul loc în clasamentul raliurilor.)

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

**5.1.3** Organizatorul din a cărui cauză a fost anulat un raliu care făcea parte din Campionatul anului curent nu va mai putea organiza o etapă înscrisă în campionat în următorii 2 ani, cu excepția cazurilor de forță majoră astfel calificate de către Comisia Națională de Raliuri și/sau de către Consiliul Federal.

### FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

## 5.2. CARACTERISTICILE UNUI RALIU

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

**5.2.2.** Durata maximă programată a unei zile nu poate depăși 18 ore de conducere pentru niciun echipaj. Un total maxim de 3 ore de regrupare poate fi adăugat la acest total. Acest calcul nu se referă la ziua în care se desfășoară doar proba SuperSpecială.

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

Coeficient 0,8	80–110 km
Coeficient 1	110–140 km
Coeficient 1,2	120–160 km ( <b>din 2016: 140–160 km</b> )
Coeficient 1,5	160–200 km
Coeficient 2	200–230 km

Pentru etapele internaționale nominalizate în calendarul ERT, în 2015 se permite o abatere de 10% de la numărul de kilometri de probă specială impus.

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

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

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

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



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### 5.3. SUPER RALLY

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

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

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

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

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

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

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

<b>Locul 1</b>	<b>7 puncte</b>
<b>Locul 2</b>	<b>6 puncte</b>
<b>Locul 3</b>	<b>5 puncte</b>
<b>Locul 4</b>	<b>4 puncte</b>
<b>Locul 5</b>	<b>3 puncte</b>
<b>Locul 6</b>	<b>2 puncte</b>
<b>Locul 7</b>	<b>1 punct</b>

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

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

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

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

### 5.4. DOCUMENTE STANDARD

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

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

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

**5.4.4.** Titulatura integrală oficială a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015, sigla FRAS și logoul oficial atribuit de către FRAS Campionatului, de asemenea și sigla MTS trebuie să apară pe toate formularele raliului (coperta regulamentului particular, roadbook, carnetul de control, pe orice buletin și pe prima pagină a rezultatelor oficiale și neoficiale).

### 5.5 TAXE DE ÎNSCRIERE

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

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

**5.5.2.** Taxa de înscriere pentru un echipaj al cărui automobil de concurs se încadrează la clasele 2–8 și 11 este de 300 de euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății), cu excepția juniorilor (piloți sub 25 ani), pentru care taxa este de 200 de

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

euro. Pentru echipajele al cărui automobil de concurs se încadrează la clasele 9,10 și 12-15, taxa de înscriere este de 200 de euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății). Taxele sunt pentru un raliu de coeficient 1.

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

**5.5.4.** Toate taxele de pe parcursul unui raliu se vor înmulți cu coeficientul raliului

### 5.6. CLASAREA ÎN CAMPIONAT

#### 5.6.1. Atribuirea de puncte

Pentru toate clasamentele individuale, pentru fiecare raliu se vor acorda puncte în funcție de numărul de automobile care au trecut de verificarea tehnică inițială și care au luat startul, conform următorului tabel:

	Minim 5 automobile	4 automobile	3 automobile	2 automobile	1 automobil
Locul 1	25	18	15	12	10
Locul 2	18	15	12	10	
Locul 3	15	12	10		
Locul 4	12	10			
Locul 5	10				
Locul 6	8				
Locul 7	6				
Locul 8	4				
Locul 9	2				
Locul 10	1				

aceste puncte se vor înmulți cu coeficientul raliului

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

**5.6.1.1.** În cadrul clasamentului pentru copiloți (clasament general), acestora li se va acorda la fiecare etapă punctajul prevăzut la art. 5.6.1., în funcție de poziția din clasament, indiferent de pilotul cu care au concurat.

### 5.6.2. Punctaj redus

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

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

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

### 5.6.3. Numărul de etape din campionat

Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2015 se va desfășura pe durata a 9 etape, după sistemul „n-2” unde „n” este numărul total de etape desfășurate. Cele 9 etape vor fi împărțite în două secțiuni (primele 4 etape + următoarele 5), din prima parte urmând să fie luate în calcul cele mai bune 3 rezultate (cele mai bune punctaje), iar din partea a doua, cele mai bune 4 rezultate (cele mai bune punctaje).

În cazul în care este anulat un raliu, indiferent din care secțiune a campionatului, regula pentru acea secțiune, de „n-1”, nu va fi păstrată. Astfel, se vor lua în calcul pentru secțiunea respectivă toate rezultatele rămase.

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

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

Etapa de la care un echipaj a fost exclus pentru abateri de la regulamentul printr-o decizie a CCS sau a Comisiilor FRAS nu va putea fi scăzută în baza regulii „n-1”.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

Pentru Grupa I se vor lua în calcul pentru clasamentul final punctele obținute la toate etapele de asfalt.

### 5.6.4. Clasamentul final al Campionatului

Pilotul și/sau copilotul înscris în CNR – Dunlop 2015 pe baza unei licențe FRAS care a totalizat cel mai mare număr de puncte va fi declarat Campion Național conform prevederilor art. 2.4.

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

**5.6.5.** Se instituie Trofeul Asfalt și Trofeul Macadam în cadrul Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 începând cu Tess Rally 2015. Se adună separat toate punctele de la asfalt și separat de la macadam. Se premiază la Gala Campionilor anuală câștigătorul la clasă și câștigătorul la general FIA cu Trofeul Asfalt, respectiv Macadam.

### 5.7. EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU O ETAPĂ DIN CAMPIONAT

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

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

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

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



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

5.7.5 în cadrul unei etape din campionat, la sfârșitul unei zile sau la finalul raliului, în caz de egalitate, va fi declarat câștigător al zilei sau al raliului echipajul care a avut cel mai bun timp pe prima probă specială a zilei sau raliului, dacă aceasta nu a fost o probă SuperSpecială. Dacă acest criteriu nu este suficient, și egalitatea se păstrează se vor lua în calcul timpurile de pe proba a doua, a treia etc.

### 5.8. NOMINALIZAREA ȘI LICENȚIEREA ECHIPELOR

**5.8.1.** O echipă poate participa și se va clasa în campionat numai pe baza LICENȚEI DE ECHIPĂ FRAS.

Echipele pot obține Licență numai dacă nominalizează două echipaje care participă cu automobile omologate FIA (clasele 2–10).

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

- un echipaj care participă pe un automobil din clasele 11–14 (Grupa H) sau
- un echipaj care participă într-o cupă monomarcă (ex: Dacia) sau
- un echipaj al cărui pilot este junior (sub 25 de ani împliniți până la 31.12 anul precedent).

**5.8.3.** Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a 200 de euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea la cerere a unuia sau a mai multor echipaje sau completarea echipei. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă păstrează aceeași structură a echipajelor dinainte de solicitare. Modificările structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea orei închiderii înscrierilor la etapa respectivă.

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

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

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

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



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

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

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

### 5.9. PILOȚI PRIORITARI

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

- Piloții prioritari desemnați de către FIA, dacă este cazul;
- Campionul *en titre*
- Piloții clasați pe locurile 2–5 în clasamentul general (FIA), dacă au câștigat cel puțin o etapă a CNR Dunlop din anul precedent
- Pilotul de pe primul loc, stabilit pe baza criteriului celor mai multe probe speciale câștigate, desemnat din rândul piloților din clasamentul general (FIA).

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

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

## 6. REGULAMENT PARTICULAR

### 6.1 APROBAREA REGULAMENTULUI PARTICULAR

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

**6.1.1.** Proiectele Regulamentului Particular, ale planului orar și harta traseului raliului și a SuperSpecialei, precum și planurile de securitate ale acestora, documente obligatorii pentru organizatorul unei etape din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015, trebuie să fie trimise la secretariatul Federației Române de Automobilism Sportiv, în atenția Comisiei Naționale de Raliuri, cu minimum 60 de zile înaintea datei începerii raliului.

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

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

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

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

## 6.2 MODIFICĂRI ALE REGULAMENTELOR PARTICULARE – BULETINE

**6.2.1.** Buletinele pot fi emise:

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

**6.2.4.** Buletinele sunt numerotate și datate. Toate buletinele emise în timpul derulării unei ZILE de raliu vor fi distribuite sub semnătură, prin ȘEFUL RELAȚIILOR CU SPORTIVII sau un membru al Secretariatului, tuturor echipajelor participante la competiție, în parcurile de service sau în alte locații importante ale raliului, în momente în care membrii echipajelor, reprezentanții acestora sau șefii de echipă pot fi contactați.

### 6.3. ROADBOOK

**6.3.1.** Echipajele vor primi un roadbook care conține descrierea detaliată a traseului obligatoriu ce trebuie urmat. Roadbookul va fi pus la dispoziția tuturor concurenților începând cu înscrierea pentru Recunoașteri.

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

### 6.4. CARNET DE CONTROL

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

La startul raliului, fiecărui echipaj îi este dat un carnet de control, pe care va apărea timpul acordat pentru acoperirea distanței dintre două puncte consecutive de cronometrare. Acest carnet trebuie predat la controlul de sfârșit de secțiune și înlocuit cu unul nou înaintea startului următoarei secțiuni.

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

Orice corectură sau modificare efectuată în carnetul de control va determina excluderea din competiție pronunțată de către Comisarii Sportivi, dacă o astfel de corectură sau modificare nu a fost aprobată de către un arbitru. În aceste cazuri,

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

arbitrul respectiv va semna în carnet și descifrabil, în dreptul corecturii și va consemna acest lucru în procesul verbal al postului.

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

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

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

**6.4.5.** Echipajul este:

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

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

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

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

### 6.5. PERMIS DE ORGANIZARE

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

### 6.6. ASIGURARE OBLIGATORIE

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

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

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

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

## 7. IDENTIFICAREA CONCURENȚILOR

### 7.1. NUMERE DE COMPETIȚIE

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

**7.1.2.** Două panouri pe portierele din față, măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime, incluzând 1 cm alb de jur împrejur. Fiecare dintre aceste panouri va conține un spațiu de 15 cm x 15 cm pentru numărul de competiție, care va fi întotdeauna în fața panoului. Când numărul de competiție este mai mare de 99, spațiul pentru numărul de competiție trebuie să fie mărit. Numerele vor fi galbene fluorescente (PMS 803) cu o înălțime de 14 cm și cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

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

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


REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

<b>4</b>	Panou de 15 x 49 cm J ORGANIZATOR
----------	---

<b>44</b>	Panou de 15 x 49 cm pentru ORGANIZATOR
-----------	--

<b>444</b>	Panou de 15 x 49 cm pentru ORGANIZATOR
------------	---

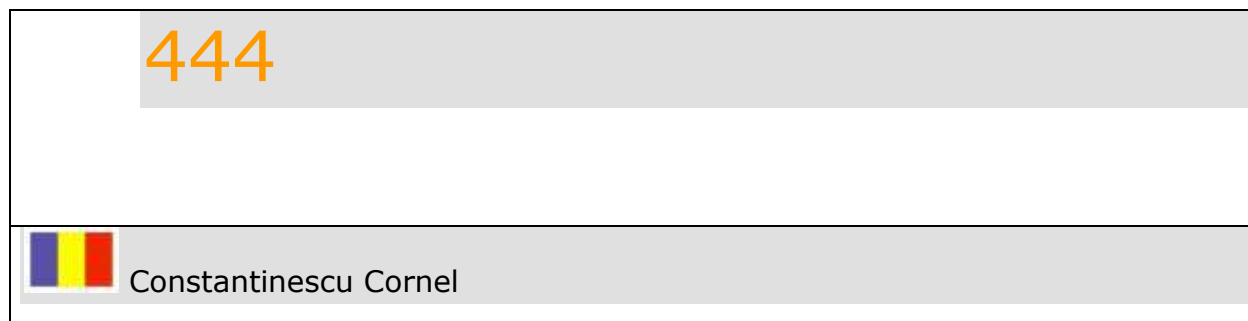
**7.1.5** Un panou pe lunetă, în partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime și de 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv. O suprafață adiacentă de 15 cm<sup>2</sup> conține numărul de competiție cu o înălțime de 14 cm, de culoare orange fluorescent (PMS 804) pe un fundal curat. Acest număr poate fi reflectorizant sau fluorescent și trebuie să fie vizibil din spate la nivelul ochilor.


<b>444</b>



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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



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



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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015



### 7.2. NUMELE PILOTULUI ȘI AL COPILOTULUI

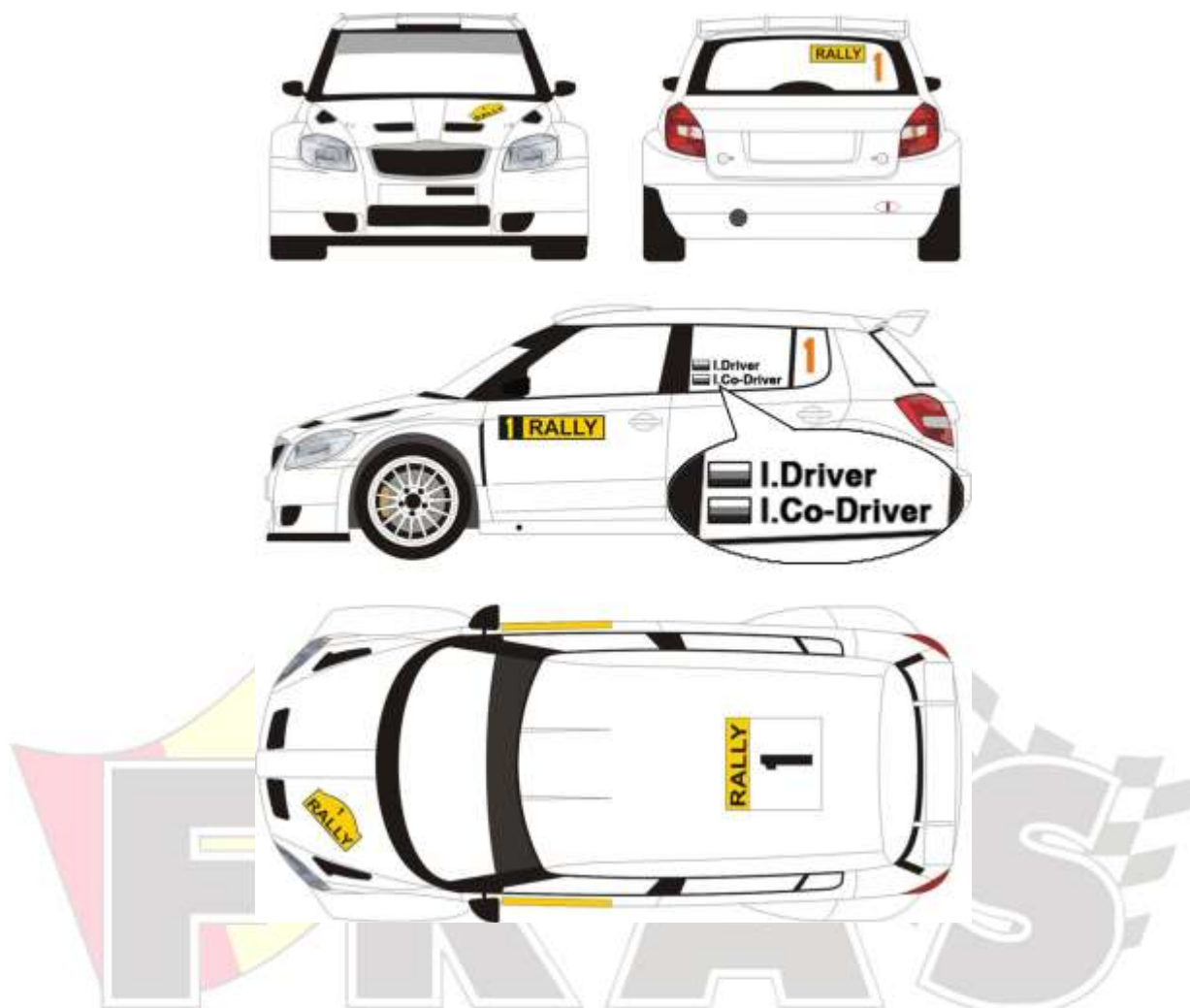
**7.2.1** Numele de familie al piloților sau pseudonimul autorizat la licențiere, împreună cu drapelul țării de rezidență trebuie să apară pe geamurile laterale-spate pe ambele părți ale automobilului, dedesubtul numerelor de competiții. Numele de familie (porecla) al piloților trebuie să fie:

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

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015



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

### 8. PUBLICITATE PE AUTOMOBILELE DE RALIU

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

**8.3.** Organizatorul le poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar față de cea de la art. 8.2. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivația lipsei spațiului disponibil sau a conflictului de interese cu o firmă din același domeniu etc., taxa de înscriere nu poate depăși dublul taxei uzuale. Totuși, nu poate fi impusă nicio taxă suplimentară pentru o reclamă opțională cu referire la o marcă de automobil, de pneuri, de combustibil sau de lubrifiant.

**8.4** Publicitatea obligatorie FRAS:

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

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

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

## 8.5 PUBLICITATEA LA O ETAPĂ DE RALIU

**8.5.1.** Prin **Publicitate sportivă** se înțelege acțiunea/activitatea de promovare de către sportivul participant la o competiție sportivă a numelui/mărcii unui sponsor propriu.

Se considera publicitate sportivă:

- afișarea siglei unui sponsor pe echipamentul de concurs, pe automobilele de competiție și cele auxiliare;
- afișarea siglei sponsorului pe panoul aflat în parcul de service, în fața căruia sportivul acorda interviuri, pe echipamentul staffului tehnic, auxiliar;
- afișarea bannerelor sponsorului în parcul de service în zona rezervată echipajului/echipei (spre exemplu, panourile de delimitare între corturi)
- acțiunile de sampling efectuate cu ajutorul unor hostesse (care pot fi îmbrăcate în echipamentul oficial al echipajului, branduit cu toți sponsorii/partenerii) care vor împărți materiale de promovare ale partenerilor echipajului/echipei conținând în mod obligatoriu poze cu membrii echipajului/echipajelor și/sau cu automobilul de concurs. Aria de distribuție, precum și zona de activitate a hosteselor, în afara zonei de parc service/parc închis, va fi stabilită de comun acord cu deținătorul drepturilor de expunere în locațiile etapei (FRAS, organizator, promotor).

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

**8.5.2.** Prin **Publicitate comercială** se înțelege orice altă acțiune de publicitate/activitate de promovare care nu se încadrează ca publicitate sportivă și prin urmare nu este legată direct de participarea în competiție. Spre exemplu, afișarea siglei/mărcii unui sponsor în zona de desfășurare a raliului, afișarea bannerelor pe traseul de concurs, inclusiv SS, organizarea de standuri promoționale și/sau comerciale în zona parcului de service, alta decât cea special rezervată echipajului/echipei, este considerată publicitate comercială.

**8.5.3.** Acțiunile/activitatea de publicitate comercială desfășurate în zona raliului, programul și locul de desfășurare a acestora se autorizează de către deținătorul drepturilor de expunere în locațiile etapei (FRAS, organizator, promotor) în baza unui contract comercial.

**8.5.4.** „Zona de desfășurare a raliului” sau „zona raliului” în sensul prezentului regulament se definește ca fiind zona aflată la mai puțin de 300 metri de oricare punct al traseului de concurs, parcului de service, secretariatului cursei, conferințelor de presă, premierilor și altor puncte de interes public ale competiției menționate în regulamentul particular al raliului.

**8.5.5.** Contractele încheiate direct de Federația Română de Automobilism Sportiv cu sponsorii generali, principali, parteneri media etc. sunt general obligatorii, cu excepția situațiilor în care sunt generate conflicte de interese cu sponsorii locali ai raliului respectiv. În aceste situații, contractele de organizare vor fi negociate și individualizate de la caz la caz. În acest scop, organizatorii trebuie să depună documente doveditoare, fără a avea obligația dezvăluirii termenilor confidențiali ai contractelor.

**8.5.6.** În funcție de rangul competiției, reglementările în vigoare și clauzele contractelor individuale, organizatorul va reflecta în toate documentele raliului, pe spațiile publicitare folosite, pe poarta de start, la conferința de presă, la festivitatea de premiere sigla și însemnele FRAS și ale partenerilor Federației, aceasta fiind una dintre modalitățile prin care este atestat și adus la cunoștința publicului spectator caracterul oficial al competiției. Dimensiunile însemnelor, siglelor și amplasamentul acestora sunt stabilite în caietul de sarcini sau prin contractele individuale. Modul în care organizatorul va reflecta patronajul FRAS al campionatului în care se înscrie competiția respectivă va fi unul dintre criteriile de evaluare din Raportul Observatorului FRAS.

**8.5.7.** În niciun caz, organizatorul nu poate stabili, determina sau influența competiția din punct de vedere sportiv invocând conflictul de interese comerciale cu un sponsor al unuia sau mai multor concurenți, sau al unei echipe.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

**8.5.8.** Organizatorul va accepta structura grupelor, claselor, a cupelor monomarcă, a grupelor de juniori etc. stabilită de FRAS pentru campionatul în care este înscris raliul respectiv.

### 9. RESPECTAREA CODULUI RUTIER

**9.1.** Echipajul care încalcă normele legale în trafic sau care adoptă un comportament nesportiv față de orice alte persoane, indiferent dacă acestea iau sau nu iau parte la eveniment, va fi penalizat cu amendă în sumă de până la 500 de euro, iar cazul va fi înaintat Comisiei de Disciplină.

**9.2.** Recunoașterea traseului are singurul scop de familiarizare a concurenților cu traseul și nu poate fi în niciun caz considerată antrenament. Pentru siguranța circulației și pentru imaginea evenimentului pe plan local, toate legile rutiere în vigoare vor fi respectate cu strictețe.

**9.3.** Dacă nu sunt prevăzute alte restricții, viteza maximă de deplasare la recunoașteri pe probe speciale de macadam este de 60 km/oră.

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

**9.5.** Încălcările regulamentului pe timpul recunoașterilor, în mod special utilizarea traseului raliului în scopul antrenamentelor pot fi constatate de oficiali sau de ceilalți sportivi. Aceste fapte vor fi sancționate disciplinar chiar dacă, pentru aceeași abatere, membrii echipajului au fost sancționați și de autorități (Poliția Rutieră).

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

**9.7.** Pentru prima încălcare a normelor legale în trafic, alta decât depășirea limitei de viteză: **la discreția Directorului Sportiv.**

**9.7.1.** Pentru a doua încălcare a normelor legale în trafic: **o penalizare în timp de 5 minute aplicată de către Directorul Sportiv.**



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

**9.7.2.** Pentru a treia încălcare a normelor legale în trafic: **excludere aplicată de către CCS.**

**9.8.** Pe secțiunea de legătură destinată circulației publice, automobilul de competiții poate fi condus doar dacă are toate cele patru roți complete, janta și anvelopa în rotație liberă. Orice încălcare a acestei reguli va fi raportată membrilor CCS care vor impune penalizarea **constând în excluderea echipajului.**

9.9. Depășirea vitezei de deplasare se va sancționa cu o amendă de **maximum 5** euro pentru fiecare kilometru pe oră peste limita de viteză legală stabilită de către organizator (se admite o toleranță de 10 km/h)

### 10. COMPORTAMENT NESPORTIV

**10.1.** Orice încercare de a influența evoluția celorlalte echipaje prin: blocarea traseului, încetinirea intenționată, simularea unui abandon sau alte manevre similare se penalizează cu excluderea din raliu și se sancționează disciplinar cu suspendare pe cel puțin 6 etape.

#### 10.2 ECHIPAJELOR LE ESTE INTERZIS:

- să conducă pe proba specială în sensul opus celui în care au luat startul;
- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de începere a zonei postului de control orar (CO) și panoul de terminare a zonei postului de start în proba specială (PS);
- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de intrare în zona postului de SOSIRE și cel de terminare a postului STOP;

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### 11. ÎNSCRIEREA

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

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

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

Documentele necesare la verificările administrative:

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

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

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

### FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

#### 11.3 MODIFICĂRI ALE FORMULARULUI DE ÎNSCRIERE

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

#### 11.4 SCHIMBAREA ÎNSCRIERII

O schimbare a înscrierii este permisă până la momentul închiderii înscrierilor.

Un membru al echipajului poate fi înlocuit cu acordul:

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

Numai FRAS poate autoriza înlocuirea ambilor membri ai echipajului.

### 11.5 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI AL MEMBRILOR ECHIPAJULUI

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

Echipajul, pilot și copilot, șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, odată cu depunerea solicitării de a fi înscriși într-o competiție din CNRD 2015, se supun implicit jurisdicțiilor sportive prevăzute în Statutul FRAS, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.

Sportivii aleși în funcții de conducere ale FRAS, care participă la raliu, nu-și pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective pe perioada unui raliu, de la începerea programului de recunoașteri și până la **finalul evenimentului, așa cum este definit la art. 2.7**

### 12. DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

#### 12.1 RESPECTAREA DATEI DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

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

#### 12.2 DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

Data de închidere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 14 zile înaintea datei de start a verificărilor administrative.

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

FRAS va transmite la Organizator și la Secretarul-șef delegat clasamentele la zi, cu 3 zile înaintea startului raliului.

## 13. TAXE DE ÎNSCRIERE

### 13.1 PUBLICAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

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

### 13.2 ACCEPTAREA FORMELOR DE ÎNSCRIERE

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

### 13.3 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxa de înscriere va fi rambursată în totalitate:

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

### 13.4 RAMBURSARE PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE

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

Taxa de înscriere se returnează :

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

## 14. CLASELE

### 14.1 SCHIMBAREA CLASEI

În momentul verificărilor tehnice, dacă o mașină nu corespunde clasei în care a fost înscrisă aceasta va fi transferată la altă clasă, dacă acest lucru este posibil, la recomandarea comisarilor tehnici, prin decizia Comisarilor Sportivi. Automobilele care au omologare în vigoare la data prezentării la verificările tehnice inițiale ale unei competiții și care nu corespund fișei de omologare **nu** vor putea fi încadrate la clasele corespunzătoare Grupei H. În cazul unui dubiu cu privire la identificarea

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

automobilului sau a corespondenței cu o anumită fișă de omologare, sunt luate în considerare pașaportul tehnic FRAS, apoi marca și seria șasiului din certificatul de înmatriculare ori cartea de identitate RAR.

### 15. RECUNOAȘTEREA

#### 15.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERE

##### 15.1.1 CERINȚE COMUNE:

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

##### 15.1.2 AUTOMOBILE STANDARD

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

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

##### 15.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCȚIE

- Motoarele trebuie să fie motoare de producție (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- Cutia de viteze trebuie să fie cutie de viteze de producție (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- Evacuarea trebuie să fie de producție de serie cu un nivel de zgomot maxim permis în toleranțele legale ale țării organizatoare.
- Suspensia trebuie să fie de serie sau conformă cu reglementările Grupei N.
- Montarea unui rollbar de siguranță din oțel în conformitate cu articolele 253-8.1 la 8.4 din Anexa J este autorizat.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

- Scaunele în culori similare cu cele din interiorul mașinii sunt autorizate.
- Jantele sunt libere în limitele Anexei J, Grupa N și trebuie să fie echipate cu:
  - a) pentru raliurile de asfalt: pneuri omologate conform legislației rutiere;
  - b) pentru raliurile de macadam: pneuri libere cu excepția cazului în care sunt detaliate altfel în regulamentul particular

### 15.2 DURATĂ ȘI RESTRICȚII

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

În timpul recunoașterii, oficialii vor controla startul și sosirea în fiecare probă specială. De asemenea, mai multe controale pot fi efectuate de-a lungul probelor speciale.

Recunoașterea este considerată factor de securitate.

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

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

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

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

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

În afara programului stabilit, recunoașterile sunt interzise.

Organizatorul competiției nu poate fi făcut răspunzător în cazul implicării în evenimente rutiere, accidente și alte asemenea a automobilelor de competiții și/sau a celor de recunoașteri, de rezervă, participante oficial sau neoficial la raliu, în



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

cadrul programului de recunoașteri, pe traseul competiției și/sau în afara acestora, răspunderea revenind exclusiv și în totalitate celor din vina cărora evenimentele s-au produs. Colegiul Comisarilor Sportivi poate refuza startul în competiție echipajului implicat într-un astfel de eveniment numai dacă se poate proba culpa totală sau parțială a echipajului.

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

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

### VERIFICĂRILE TEHNICE

#### 16. ÎNAINTEA STARTULUI

##### 16.1 FIȘA DE OMOLOGARE

Echipajul trebuie să prezinte fișa de omologare completă a automobilului.

##### 16.2 IDENTIFICARE

Comisarii tehnici pot cere identificarea automobilului de competiție. Șasiul (caroseria) și blocul motor pot fi marcate.

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

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

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

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

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

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

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

Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 200 de euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră“ de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control.

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

### 16.3 TERMENUL VERIFICĂRILOR TEHNICE

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

## 17. ÎN TIMPUL RALIULUI

### 17.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

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

### 17.2 RESPONSABILITATEA ECHIPAJELOR

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

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

**17.2.3** Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului ca orice reper, subansamblu, parte din mașină demontate în timpul verificării să fie reinstalate corect.

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

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

## 18. CONTROALE FINALE

### 18.1 PARC ÎNCHIS FINAL

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

Se va proceda la o scurtă verificare a acestuia pentru a se constata dacă corespunde cu automobilul verificat inițial și dacă se impune vreo sancțiune.

### **Verificarea de la sfârșitul raliului va viza minim următoarele componente:**

- Suspensia;
- Frânele;
- Transmisia;
- Starea corespunzătoare a șasiului/caroseriei;
- Restrictorul și turbocompresorul, dacă este cazul.

### **18.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR**

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

### **18.3 TIMPUL DISPONIBIL DE CONTROL FINAL**

Intervalul dintre sosirea automobilelor la locul verificărilor tehnice, așa cum este publicat în regulamentul particular, și afișarea clasamentului provizoriu final nu poate fi mai mic de două ore.

## **SHAKEDOWN**

### **19. SHAKEDOWN**

#### **19.1 DERULARE SHAKEDOWN**

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

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

Sportivilor le sunt interzise testele private, în afara shakedown-ului, în județul în care se desfășoară competiția și în județele imediat adiacente, în săptămâna raliului, iar sancțiunea pentru această abatere este amendă de 1000 de euro.

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

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

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

### 19.2 ANGAJAMENT

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

## 20 CONTROALE

### 20. CONTROALE – CERINȚE GENERALE

#### 20.1 INDICATOARE DE CONTROL

Toate controalele, de exemplu controalele de trecere și orare, startul și sosirea în probele speciale, zonele de control de regrupare și neutralizare, trebuie să fie indicate cu panouri standardizate conform modelului FIA.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

### 20.2 BARIERE DE PROTECȚIE

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

### 20.3 ZONA DE CONTROL

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

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

### 20.4 TIMPUL DE OPRIRE ÎN ZONA DE CONTROL

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

### 20.5 PERIOADA DE FUNCȚIONARE A POSTURILOR DE CONTROL

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

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

### 20.6 SUCCESIUNE DE CONTROALE ȘI DIRECȚIA

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

**20.6.2** Este interzis să se reintre într-o zonă de control.

**20.6.3** Nerespectarea articolelor 20.6.1 și 20.6.2 atrage excluderea din competiție, pronunțată de către Comisarii Sportivi.



## 20.7 INSTRUCȚIUNILE ȘEFILOR DE POST

**20.7.1** Echipajele sunt obligate să urmărească instrucțiunile oficialului-șef din orice post de control.

**20.7.2** Toți oficialii din posturile de control trebuie să poată fi identificați. La fiecare control, șeful oficial va purta o vestă distinctivă.

## 20.8. ZONA MEDIA

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

## 21. CONTROALE DE TRECERE

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

## 22. CONTROALE de TIMP DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### 22.1 FUNCȚIONAREA

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

### 22.2 PROCEDURĂ DE VERIFICARE

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Pentru întârziere: 10 secunde pe minut sau fracțiune de un minut;
- b) Pentru sosire mai devreme: 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

### 22.3 CONTROLUL TIMPULUI, URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

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

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

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

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

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

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

## 23. EXCLUDEREA PENTRU ÎNTÂRZIERE

### 23.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ

Orice întârziere de peste 15 minute de la timpul prevăzut între două controale de timp, la startul raliului/zilei, la startul unei secțiuni sau o întârziere mai mare de 30 minute cumulate la o secțiune sau o zi, va avea ca rezultat excluderea echipajului în cauză, de către CCS. În calcul pentru o astfel de excludere se ia timpul real, și nu penalizarea în timp (10 secunde pe minut).

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

Echipajul poate totuși reîncepe raliul, în conformitate cu dispozițiile prevăzute specifice.

### 23.2 SOSIREA ÎN AVANS

Sosirea în avans nu va permite sub nicio formă echipajelor să-și reducă sau să-și compenseze din întârzierea ce contează pentru excludere.

### 23.3 NOTIFICAREA PENTRU EXCLUDERE

Excluderea pentru depășirea întârzierii maxime permise poate fi anunțată doar la sfârșitul unei secțiuni sau la sfârșitul Zilei.

## 24. CONTROALE ÎN REGRUPARE

### 24.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎNTR-O REGRUPARE

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

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

### 24.2 PROCEDURĂ LA IEȘIRE DIN REGRUPARE

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

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

Exemplu:

120 de automobile la startul raliului

Prima regrupare de 4 ore

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

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

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

Momentul de start pentru automobilul Nr.1 12h01

Momentul de start pentru automobilul Nr.120 13h00

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

-3h16 pentru automobilul Nr.1

-1h10 pentru automobilul Nr. 120.

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

### PROBE SPECIALE

#### 25. GENERAL

##### 25.1 CRONOMETRARE

Cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.

##### 25.2 VITEZA MEDIE MAXIMĂ ÎN PROBELE SPECIALE

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

##### 25.3 OBSERVATORUL

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

- cu o oră înainte de Start pleacă automobilul cu CRONOMETRORUL-ȘEF și OBSERVATORUL ARBITRILOR;
- cu 45 de minute înainte de ora de start pleacă automobilul cu ȘEFUL DE TRASEU;
- cu 30 de minute înainte pleacă automobilul cu ȘEFUL SECURITĂȚII traseului;
- cu 15 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 000.
- cu 12 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere nr. 00.
- cu 8-10 minute înaintea primului echipaj pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 0.
- după ultimul echipaj din raliu pleacă arbitrul RESPONSABIL CU DESCHIDEREA TRASEULUI cu automobilul de deschidere.

**25.4** În cazul ieșirii de pe traseul PROBEI SPECIALE ca urmare a unei manevre de scurtare a traseului, echipajul va fi penalizat după cum urmează: abaterea de la traseu va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza echipajul cu amendă în valoare de 500 de euro și 2 minute de penalizare.

În cazul în care echipajul iese de pe traseu în mod accidental, neintenționat, greșeala va fi considerată „incident de cursă”, iar echipajul nu va fi penalizat.

## 26. START ÎN PROBELE SPECIALE

### 26.1 PUNCTUL DE START

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

### 26.2 PROCEDURĂ DE START

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



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

### 26.3 PROCEDURĂ DE START MANUAL

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

### 26.4 ÎNTÂRZIERIA STARTULUI DIN VINA ECHIPAJULUI

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

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

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

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### 26.5 ÎNTÂRZIERE PE PROBA SPECIALĂ

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

### 26.6 START ANTICIPAT

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

- Prima abatere: 10 secunde pentru fiecare secundă cu care s-a anticipat startul;
- A doua abatere: 1 minut;
- A treia abatere: 3 minute.

Alte abateri ulterioare: la discreția Comisarilor Sportivi.

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

### 26.7 INTERVALUL DE START

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

## 27. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ

### 27.1 LINIA DE SOSIRE

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

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### 27.2 PUNCTUL STOP

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

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

- la start, excluderea din competiție pronunțată de CCS;
- la stop: penalizare de 5 minute.

### 28. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE

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

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

Echipajul care blochează intenționat proba specială va fi sancționat de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție. De asemenea, echipajul care are posibilitatea de a elibera traseul pentru a nu stânjeni trecerea celorlalte echipaje, dar nu o face riscă aceeași sancțiune. Ambele cazuri vor fi înaintate către Comisia de Disciplină a FRAS.

## 29. SIGURANȚA CONCURRENTULUI

### 29.1 ECHIPAMENTUL PILOȚILOR ȘI COPILOȚILOR

Pe parcursul probelor speciale, piloții și copiloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (casă, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși – pentru piloți, HÂNS) și să-și cupleze centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care vor aplica o penalizare între 100–300 de euro. Pentru abateri grave, cum ar fi rularea în regim de probă specială fără casă de

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

protecție/HÂNS sau fără cuplarea centurilor, Comisarii Sportivi vor aplica penalizări de la 500–1000 de euro, putând decide în același timp și excluderea echipajului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiție prin forțele proprii ale echipajului, în scopul eliberării traseului sau al reluării parcurgerii probei respective.

Nu este permisă parcurgerea probelor speciale cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis dacă e coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția „închis complet”. Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, echipajul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu amendă de 200 de euro. Sancțiunea poate fi anulată/suspendată în cazul în care deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Echipajului i se va permite remedierea defecțiunii la primul parc de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nicio penalizare, dar pentru siguranța echipajului, oficialii pot decide oprirea automobilului din cursă.

În Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015, utilizarea dispozitivelor HÂNS este obligatorie.

### 29.2 SEMNELE SOS/OK

**29.2.1** Fiecare roadbook trebuie să conțină, lângă coperta spate, în format **A3** (îndoit), un semn roșu „SOS”, și pe verso un semn verde „OK”.

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

**29.2.3** Orice echipaj spre care este arătat semnul roșu „SOS” sau care are în raza vizuală un automobil ce a avut un accident major, cu ambii membrii ai echipajului la bord, cu sau fără indicarea „SOS”, se va opri imediat și fără excepție pentru a acorda ajutor. Al doilea automobil ajuns la locul accidentului va pleca să informeze următorul post cu stație radio, dar al treilea și următoarele se vor opri la locul accidentului, în așa fel încât să lase drum liber pentru autovehiculele de urgență.

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

**29.2.4** În situația unui accident în care nu se impune intervenție medicală imediată, semnul „OK” trebuie arătat de către un membru al echipajului următoarelor automobile și oricărui elicopter ce încearcă să ofere ajutor.

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

**29.2.6** Roadbookul trebuie să conțină o pagină cu procedura în caz de accident.

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

### 29.3 RAPORTAREA ACCIDENTULUI

În cazul oricărui accident în care a fost implicat un spectator, arbitru sau oricare altă persoană din public, cu vătămarea corporală a acesteia, echipajul în cauză este obligat să raporteze acest lucru la următorul punct de radio, așa cum se specifică în roadbook și a fost indicat pe traseu.

### 29.4 TRIUNGHIUL ROȘU

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

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

### 29.5 UTILIZAREA STEAGURILOR GALBENE

**29.5.1** La semnalizarea cu steagul galben, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să mențină această reducere a vitezei până la sfârșitul probei speciale și să urmeze instrucțiunile oricărui oficial sau conducătorilor mașinii de securitate. Steagurile vor fi afișate la toate punctele intermediare cu stație radio înainte de incident. Nerespectarea acestei reguli va atrage după sine o penalizare la discreția Comisarilor Sportivi.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

**29.5.4** Pe parcursul unei probe speciale, singurul steag utilizat este cel de culoare galbenă.

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

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

## 30. PROBA SUPER SPECIALĂ

### 30.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE

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

**30.1.2** Organizarea unei probe SuperSpeciale este obligatorie. Aceasta va face parte integrantă din raliu și se va desfășura în conformitate cu art. 5.2.7.

### 30.2 DESFĂȘURAREA UNEI PROBE SUPERSPECIALE

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

În cazul ieșirii de pe traseul SUPERSPECIALEI (probă-spectacol) ca urmare a unei manevre de scurtare a traseului, echipajul va fi penalizat cu 10 secunde pentru fiecare greșală, penalizări care se vor adăuga la timpul realizat efectiv. În cazul în care echipajul iese de pe traseu în mod accidental, neintenționat, greșeala va fi considerată „incident de cursă”, iar echipajul nu va fi penalizat.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

### 30.3 PLAN DE SECURITATE

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

### 30.4 ORDINEA DE START

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

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

- Piloții clasei 15 - grupa I
- Piloții celorlalte clase 2-14
- Piloții prioritari

### PARC ÎNCHIS

## 31. REGULI DE PARC ÎNCHIS

### 31.1 APLICARE

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

Automobilele sunt supuse regulilor de parc închis:

**31.1.1** Din momentul în care intră în parcul de regrupare sau parcul de sfârșit de Zi până când îl părăsesc.

**31.1.2** Din momentul când intră într-o zonă de control până când o părăsesc.

**31.1.3** Din momentul în care ajung la sfârșitul raliului până când Comisarii Sportivi au autorizat deschiderea parcului închis.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### 31.2 PERSONALUL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS

**31.2.1** De îndată ce și-au parcat mașina în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul, iar echipajul trebuie să iasă din parcul închis. Nimeni în afară de oficialii raliului nu are acces în parcul închis.

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

### 31.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS

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

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

### 31.4 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS

**31.4.1** În cazul în care Comisarii Tehnici ai raliului constată la automobilul de concurs deficiențe tehnice care ar putea să afecteze siguranța, **cu permisiunea Directorului Sportiv sau, după caz, a CCS**, această mașină trebuie să fie reparată în parcul închis, în prezența unui comisar tehnic. **Unui membru al echipei îi va fi permis să intervină la elementele de securitate (ex: centuri de siguranță, stingător etc.)**

**31.4.2** **Cu aprobarea expresă a Directorului Sportiv**, sub supravegherea unui Comisar tehnic echipajul și cu maximum 3 mecanici se pot schimba geamurile.

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

**31.4.4** **În parcurile închise, înaintea startului unei Zile**, sub supravegherea unui Comisar Tehnic sau de parc, este permisă **înlocuirea a cel mult două roți numai dacă acestea sunt pe pană**, de către echipaj, cu mijloacele avute la bord și, de asemenea, îi este permisă pornirea automobilului de concurs cu ajutorul unei baterii auxiliare.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### STARTUL ȘI RE-STARTUL

#### 32. CEREMONIA DE START

O ceremonie de start trebuie să fie organizată cu scopul de a îmbunătăți promovarea și interesul mass-media pentru raliu. Intervalul de start și ordinea pentru ceremonia de start sunt la discreția organizatorilor. Programul și locul de desfășurare a ceremoniei trebuie să fie indicate în regulamentul particular. Unui echipaj căruia i s-a defectat automobilul de competiții la shakedown i se va permite participarea la raliu cu condiția ca pilotul și copilotul să ia parte la ceremonia de start la timp (cu sau fără automobil).

### 33. ZONA DE START

#### 33.1 STARTUL RALIULUI

Organizatorii pot convoca toate mașinile de concurs într-o zonă de start cu cel mult 4 ore înainte de startul efectiv, lucru ce va fi detaliat în regulamentul particular.

#### 33.2 STARTUL ZILEI

Oricare echipaj care întârzie mai mult de 15 de minute față de timpul său de start este declarat abandonat.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### 34. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START

#### 34.1 ORDINEA DE START

Ordinea de start la primul raliu/etapă din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 va fi următoarea:

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

La următoarele etape din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015, ordinea de start va fi stabilită după aceeași metodă, dar în funcție de clasamentele la zi.

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

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

### 34.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR

Directorul Sportiv, cu acordul Comisarilor Sportivi, poate, din motive de siguranță, să-i re poziționeze pe piloți sau să schimbe intervalul de timp dintre mașini, ca în art. 141 din Cod.

### 34.3 INTERVALUL DE START

La startul fiecărei Zile, CCS va programa startul automobilelor de concurs la un interval de cel puțin un minut pentru etapele desfășurate pe asfalt și două minute pentru cele desfășurate pe macadam.

Intervalul dintre timpul de start pentru N piloți prioritari (N fiind numărul invariabil de piloți prioritari înscriși la startul raliului) va fi de cel puțin 2 minute pentru prima zi.

## SERVICE

### 35. SERVICE – CONDIȚII GENERALE

#### 35.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI

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

#### 35.2 PERSONALUL ECHIPEI & SERVICE RESTRICȚIONAT

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

- în parcurile de service, service îndepărtat și pentru un membru al echipei pe mașină în zona spălătoriei auto, dacă este inclusă în program;
- în zona de realimentare;
- în cazul în care este permis printr-un buletin;
- pe proba specială (de la semnul galben de la începutul zonei de control până la semnul de sfârșit de zonă Stop);
- în timp ce automobilul se află în zona media;
- înmânarea către sau de la echipaj de produse alimentare, băuturi, îmbrăcăminte și informații (cardul de date, roadbook etc.) este permisă în parcurile service, service-ul îndepărtat, regrupare sau când automobilul de concurs se află în zona media;
- în cazul în care automobilele de concurs folosesc un traseu fixat în roadbook și este necesar a utiliza același traseu, în același timp cu personalul echipei, cu condiția ca acestea să nu se oprească în același loc (minimum 1000 m distanță) și în același timp.

## 36. PARCURI DE SERVICE

### 36.1 IDENTIFICAREA PARCULUI DE SERVICE

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

### 36.2 PROGRAMUL PARCULUI DE SERVICE

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

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

Controlul tehnic ar putea avea loc în interiorul parcului închis.

**36.2.2** 30 de minute între două grupuri de probe.

Maximum 15 minute pentru service îndepărtat (ZSI)

Precedate de un control de 3 minute – Zona tehnică –, care poate fi în interiorul regrupării.

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

Controalele tehnice vor fi efectuate în interiorul parcului închis.

**36.2.4** 10 minute de service înainte de sfârșitul raliului.

Precedate de un control de 3 minute – Zona tehnică –, care poate fi în interiorul regrupării

### 36.3 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR DE SERVICE

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



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

În parcul de service este permis transportul anvelopelor, canistrelor cu combustibil și a diverselor piese de schimb și accesorii auto cu ajutorul unui ATV sau scuter. Viteza de deplasare a acestor vehicule în parcul de service nu va depăși 20 km/oră.

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

### **37. VEHICULE PERMISE ÎN PARCURI SERVICE**

#### **37.1 NUMĂRUL DE AUTOMOBILE DE SERVICE**

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

#### **37.2 VEHICULE AUXILIARE**

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

#### **37.3 ACCES PARC DE SERVICE**

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

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

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

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

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

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

### 37.4 SERVICE ÎNDEPĂRTAT

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

În acest parc de service, pentru fiecare automobil de competiție sunt admiși maximum 4 mecanici în afară de membrii echipajului.

**37.4.1.** Operațiunile, echipamentul și sculele permise în acest service:

- cricul, rampele, prezoane/piulițe de roți, cheie dinamometrică, scule de mână;

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

- folosirea echipamentului sau a pieselor de schimb și sculelor aduse la bordul automobilelor de competiție;
- folosirea sculelor pe bază de baterii, inclusiv orice sursă de lumină necesară;
- completarea cu apă a sistemelor automobilului folosindu-se dispozitive de umplere (exclus antigel, ulei etc.);
- folosirea echipamentelor și consumabilelor de curățire a automobilului;
- montarea farurilor suplimentare;
- schimbul de roți/anvelope;
- este permis a conecta automobilul de competiție la computerul poziționat în interiorul zonei de service îndepărtat și operat de către personal adițional (o singură persoană, alta decât cei 4 mecanici alocați acestui service).

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

**37.4.2** Este obligatorie folosirea prelatei de protecție așezată sub motor și cutie de viteze.

**37.4.3.** Farurile suplimentare, anvelopele și sculele necesare montării acestora pot fi transportate în ZSI în automobilul de service.

**37.4.4.** Orice echipament sau părți ale automobilului de competiție vor fi lăsate în Service-ul Îndepărtat, și apoi mutate din acesta după plecarea automobilului de competiții.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### **37.4.5. AUTOMOBILE ADMISE ÎN SERVICE ÎNDEPĂRTAT**

Un singur autovehicul de service (pentru fiecare automobil de competiție) va fi avizat de către Organizator să intre în Service-ul Îndepărtat, pentru transportul personalului echipei, echipamentului și sculelor acceptate în această zonă.

### **37.5 ZONĂ DE MONTARE A FARURILOR SUPLIMENTARE**

În fiecare zonă de montare a farurilor suplimentare:

- în interiorul zonei delimitate, nu este permisă nicio altă intervenție decât cea a montării luminilor suplimentare de către maximum 2 mecanici care pot folosi scule

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

de mână. Aceștia vor fi supravegheați de către 2 Arbitri și/sau 1, 2 Comisari Tehnici pe întreaga durată a operațiunii;

- cei 2 mecanici pot intra (fără auto) în zona de montare a farurilor, numai după ce automobilul de concurs a intrat în zona postului de control orar, ei trebuind să părăsească zona imediat după ce luminile suplimentare au fost fixate;
- farurile auxiliare și sculele pentru fixarea acestora pot fi transportate până în apropierea controlului orar cu un automobil de service.

**37.6.** Automobilele de competiții vor staționa în „Parcul Închis“, cel de Service, regroupare, pe o prelată rezistentă la uleiuri și combustibili, în scopul protejării solului. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de 300 de euro care se achită la Organizator (la cursul BNR din ziua plății).

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

### 38. GOLIREA REZERVORULUI ȘI/SAU REÎNCĂRCAREA ÎN PARCUL SERVICE

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

### 39. FLEXISERVICE - 45'

#### 39.1 GENERALITĂȚI

Flexiservice-ul de 45' permite mutarea automobilelor de competiție de la un parc închis la un parc de service adiacent (graniță comună) și care are control al timpului la intrare și ieșire.

#### 39.2 FUNCȚIONAREA FLEXISERVICE-ULUI ȘI PROGRAMUL

**39.2.1** Pentru operațiuni ale flexiservice-ului de 45 de minute, echipele vor intra în parcul închis.

**39.2.2** Ulterior, echipajele fie intră în parcul de service, fie își lasă mașinile în parcul închis.

**39.2.3** Automobilele de concurs pot fi conduse de un reprezentant autorizat și vor intra o singură dată din parcul închis în parcul service și viceversa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de bord.

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

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

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

### REZULTATE & CERINȚELE ADMINISTRATIVE DUPĂ EVENIMENT

#### 40. REZULTATELE RALIULUI

##### 40.1 STABILIREA REZULTATELOR

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

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 se vor întocmi următoarele clasamente:

- clasament general (din clasele 1-10)
- clasament pe clase

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

- clasament pe echipe
- clasament juniori
  
- clasament piloți debutanți
  - clasamente cupe monomarcă
  - clasament automobile două roți motrice (2RM)

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

În CNRD 2015, în vederea stabilirii clasamentelor de sfârșit de an, individuale, pe clase, se acordă punctaj numai dacă clasa a fost constituită – minimum 5 automobile care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul.

### Clasamentul pe echipe

În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult două echipaje.

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

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

Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minimum 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă, iar în celelalte cazuri va fi la libera decizie a organizatorului. La festivitatea de premiere pot fi nominalizate și echipele înscrise care nu au obținut puncte, fără a li se acorda cupe sau premii.

La sfârșit de an, echipele se clasează după punctajul efectiv acumulat la toate etapele din Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015.

### **40.2 PUBLICAREA REZULTATELOR**

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

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

**40.2.2** Clasamente parțiale neoficiale: clasamentele publicate la sfârșitul Zilei.

**40.2.3** Clasamentul Final Provizoriu: Clasamentul publicat la sfârșitul raliului, până la trecerea timpului de contestație (30 min. de la afișare)

**40.2.4** Clasamentul Final Oficial: clasamentul aprobat de Comisarii Sportivi după perioada de depunere a contestațiilor.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

### 40.3 EGALITATEA ÎNTR-UN RALIU DIN CAMPIONAT

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

### 40.4 RELATAREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ A EVENIMENTELOR

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

### 40.5 PROMOVARE A REZULTATELOR

Este interzisă orice formă de publicitate care promovează rezultatul unei singure Zile de raliu, dacă prin aceasta s-ar înțelege că rezultatul este al întregului raliu.

Organizatorul raliului va trece obligatoriu în comunicatele de presă difuzate faptul că etapă este organizată sub egida FEDERAȚIEI ROMÂNE DE AUTOMOBILISM SPORTIV, cu sprijinul MINISTERULUI TINERETULUI ȘI SPORTULUI. De asemenea, comunicatele vor cuprinde denumirea CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI – DUNLOP 2015, pe lângă toate celelalte denumiri: ale raliului, sponsorilor, autorităților centrale și locale implicate în organizarea raliului etc.

## 41. PROTESTE ȘI APELURI

### 41.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU APEL

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

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

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

### 41.2 TAXA DE PROTEST

Taxele de proteste sunt următoarele:

- |                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| - pentru protest pe linie sportivă   | 200 de euro  |
| - pentru protest tehnic pt. un reper | 500 de euro  |
| pt. un subansamblu                   | 1000 de euro |
| pt. toată mașina                     | 2500 de euro |

### 41.3 DEPOZIT

În cazul în care un protest necesită demontare și reasamblare a unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistem 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 raliului.

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cauțiunea pe baza prețului de catalog (al reprezentanței mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manoperă se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Niciuna din părți nu are dreptul de a solicita celeilalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

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

În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care, în plus, va

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu rea-credință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea 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 de minute de la afișarea rezultatelor la panoul oficial de afișaj.

### 41.4 CHELTUIELI

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

**41.4.2** În cazul în care protestul este neîntemeiat, iar 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.

### 41.5 APELURI

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

- pentru proteste la Comisia de Competiții 400 de euro
- pentru proteste la Comisia de Disciplină 400 de euro

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

- pentru apeluri la Comisia de Apel 500 de euro

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se consideră nedreptățit 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, e-mail etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementarilor în vigoare.

### 42. PROCES-VERBAL & RAPORT FINAL

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

### 43. FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI

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

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

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 este recomandat ca toți participanții, echipajele și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori și arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

### 44.3 GALA CAMPIONILOR F.R.A.S.

Toate echipajele clasate pe primele 3 locuri în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 trebuie să fie prezente la GALA CAMPIONILOR (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT. Se vor acorda cupe, medalii, premii etc.

Echipajul deținător de licență FRAS care a realizat cel mai mare punctaj în cadrul unei clase 2–15 a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 va fi declarat CAMPION NAȚIONAL la CLASĂ, dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional minimum 10 piloți și dacă clasa a fost constituită la minimum 5 etape, **excepție fiind clasa 15, pentru care minimul este de 4 etape de asfalt.**

În oricare altă situație (fie nu au punctat minimum 10 piloți, fie nu s-a constituit clasa la minimum 5 etape pentru clasele 2–14, respectiv minimum 4 etape pentru clasa 15), echipajul va fi declarat CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI. Se vor acorda cupe, medalii, premii etc.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2015 va fi declarată CAMPIOANĂ NAȚIONALĂ.

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

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

## COMBUSTIBILUL - REALIMENTARE

### 45. ZONELE DE REALIMENTARE ȘI PROCEDURI

#### 45.1 GENERALITĂȚI

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

#### 45.2 PROCEDURĂ DE REALIMENTARE

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

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

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

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

**45.2.4** Responsabilitatea pentru realimentare este numai a echipajului.

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

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

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

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

**45.2.7** În scopul de a asista și/sau efectua realimentarea mașinii lor, maximum 2 mecanici ai echipajului au acces în această zonă.



## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

**45.2.8** O mașină poate fi împinsă în afara zonei de către echipaj, oficiali și/sau cei 2 mecanici fără a atrage o sancțiune. Dacă împingerea automobilului se face în scopul pornirii motorului, echipajul va fi exclus din competiție.

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

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

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

În funcție de decizia FIA în legătură cu impunerea în raliuri a combustibilului comercial, pentru unificarea specificației combustibilului utilizat la toate etapele naționale/internaționale desfășurate pe teritoriul României, în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2015 se preconizează utilizarea combustibilului comercializat la stațiile de benzină.

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

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

### **PNEURI ȘI ROȚI**

### **46. GENERALITĂȚI**

#### **46.1 CONFORMITATE**

Toate pneurile trebuie să fie în conformitate cu prezentul articol.

## **46.2 PNEURI CU PROFIL**

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu pneuri profilate.

## **46.3 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI PNEURILOR**

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

## **46.4 ÎNTÂRZIEREA PROBEI**

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

## **46.5 TĂIEREA MANUALĂ**

Modificarea modelului de pneu de pe sau din mașină este permisă numai în parcul de service.

În cadrul CNRD 2015, la etapele pe zăpadă se admite folosirea anvelopelor de tip Monte Carlo omologate/admise pentru utilizarea în acest gen de competiții.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

## **46.6 ROȚI DE REZERVĂ**

Automobilele pot transporta maximum două roți de rezervă.

## **46.7. MARCAREA ANVELOPELOR/ZONA DE CONTROL**

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

În zona de marcare a anvelopelor pot fi prezenți maximum 2 membri ai echipei de asistență și sunt permise numai acțiunile direct implicate în activitățile de marcare a acestora. Echipajul va opri automobilul și va aștepta instrucțiunile Comisarilor Tehnici sau ale Directorului Sportiv, dacă aceștia sunt prezenți.

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

### 46.8 TRATAMENT

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

Este interzisă utilizarea oricărui dispozitiv pentru încălzirea anvelopelor odată ce acestea sunt montate pe jante.

### 46.9 JENTI

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

## COMPONENTE MECANICE

### 47. MOTOARE

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

### 48. ȘASIU

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

## 49. RESTRICȚII PE COMPONENTE

### 49.1 TURBOCOMPRESOR

**49.1.1** Turbocompresorul și compresorul vor fi denumite „compresor“ în continuare.

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

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

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

În cazul în care nu există un turbocompresor repartizat individual pe etapă din cadrul unui raliu, este permisă împrumutarea unui turbocompresor doar cu condiția anunțării Comisarilor Tehnici și cu condiția respectării tuturor celorlalte impuneri ale prezentelor precizări (anunțarea oficialilor, prezentarea piesei schimbate la

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2015

---

verificare, turbocompresorul sigilat etc.). Orice încălcare asociată acestei acțiuni poate mări cuantumul penalizării, până la excluderea din competiție.

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

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

Se recomandă Comisarilor Tehnici care observă intenția de schimbare a unei astfel de piese să-l atenționeze pe concurent cu privire la obligațiile sale, în scopul prevenirii încălcării acestor norme. Cu toate acestea, niciunul dintre oficialii cursei nu poate fi făcut răspunzător de încălcarea de către concurenți a acestor prevederi.

Turbocompresorul înlocuit rămâne la dispoziția concurentului pentru eventualitatea reutilizării. În orice moment al cursei, concurentul este obligat să le prezinte oficialilor (la cerere) toate turbocompressoarele pe care le are la dispoziție. De asemenea, turbocompressoarele trebuie prezentate obligatoriu la verificarea tehnică finală. Neprezentarea tuturor compresoarelor utilizate în raliu și/sau a celor rămase de rezervă se sancționează, după caz, cu penalizare de la 600 de euro până la excluderea din competiție.

În prezentele precizări se face referire doar la sigiliul de individualizare, nu la cel destinat restrictorului de aer.

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



## 49.2 TRANSMISIA

**49.2.1** Pentru fiecare mașină poate fi utilizat în fiecare raliu un număr nerestricționat de cutii de viteze de rezervă și seturi de diferențiale de rezervă (față și/sau de centru, precum și/sau din spate).

## 50. NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE

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

În toate cazurile, în orice moment pe secțiunile de drum, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu legislația rutieră

## 51. CAMERE ON BOARD

Se recomandă ca automobilele de competiții să fie dotate cu camere on board sau orice dispozitive de înregistrare ce vor fi montate la verificările tehnice inițiale. La cerere, înregistrările vor fi puse la dispoziție comisiilor de specialitate FRAS (Comisia Tehnică, Comisia de Competiții, CCS, Biroul Federal etc.) **În protestele legate de incidentele de cursă este permisă anexarea de înregistrări video în susținerea protestului. Acestea trebuie depuse odată cu protestul scris. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau reține aceste înregistrări, care vor fi predate Observatorului Federal odată cu dosarul competiției.**

## 52. SISTEMUL DE MONITORIZARE

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

***Prezentul Regulament al CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI – Dunlop 2015 a fost aprobat de Consiliul Federal al FRAS în ședința din 13 ianuarie 2015 și modificat prin Hotărârea nr. 5 a Consiliului Federal FRAS din data de 10 martie 2015.***

Redactat: 10 martie 2015 Publicat: 12 martie 2015