

## **Regulamentul Campionatului Național de Time Attack 2020**

1. PREVEDERI GENERALE Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de AutoSlalom care va cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2020, aprobat anual de către Consiliul Federal al FRAS. Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al FRAS, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

### **1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI**

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

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

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

1.1.4. Etapele campionatului vor avea un regulament particular, care va completa amănunțele specifice, programul, dar nu va contrazice cu nimic prevederile regulamentului cadru pe 2020.

### **1.2 LIMBĂ OFICIALĂ**

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Time Attack limba oficială este limba română.

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

### **1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

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

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

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

#### 1.4 VALABILITATE

Acest regulament este valabil până la elaborarea unui nou regulament al CNTA. 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 competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze. Acestea vor fi numerotate și datate fiind documente oficiale ale dosarului etapei.

2.2 COMUNICAT Document scris, oficial, de natură informativă, care este emis de către directorul sportiv sau CCS. 3.

NUMĂR DE COMPETIȚII C.N. T.A , va fi alcătuit din 9 etape, din care 6 etape organizate pe circuite contând pentru clasamentul general si 3 etape pe circuite stradale impreuna cu Campionatul de Super Rally, si se vor accepta numai participanti cu masini de competitie (echipate cu rollbar, stingator automat, intrerupator). Se va intocmi clasamente separate. Se pot organiza si etape comasate (2) / weekend. Intre cele doua etape vor fi minim 15 ore pauză.

#### 4. OFICIALII COMPETIȚIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI

4.1. DIRECTORUL SPORTIV Are în subordine toți arbitrii delegați la competiție. Este responsabil de conducerea operativă, sportivă și tehnică a concursului și de respectarea programului aprobat. Are ca responsabilități principale : - să asigure ordinea pe traseu în colaborare cu organele de ordine;

- să se asigure că toți arbitrii sunt la postul lor și că au toate informațiile și materialele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a funcției lor;

- să cheme automobilele pe linia de start, să le ordoneze și eventual să le dea startul, îndeplinind și funcția de starter;

- să se asigure că organizatorul a luat toate măsurile de securitate necesare pentru siguranța sportivilor, arbitrilor, spectatorilor.

4.2. DELEGAȚI FRAS Următorii delegați pot fi numiți de către FRAS :

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu Directorul sportiv.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL Observatorul federal va inspecta și aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Observatorul federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din rândul membrilor Comisiei Nationale CNTA.. În unele cazuri această funcție va

putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

4.2.3 **RESPONSABILUL DE RELAȚIILE CU CONCURENȚII** Are ca atribuții principale să informeze concurenții și să joace în permanență rolul de mediator. Este delegat de către Comisia Centrală de Arbitri la propunerea organizatorului.

#### 4.2.4 **ȘEFUL SECURITĂȚII**

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

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

4.2.6 **SECRETARUL CONCURSULUI** Colaborează permanent cu Directorul sportiv, adună cererile de participare, verifică datele și numerele de concurs, funcționarea transponderelor, întocmește clasamentele pe clase, sau le verifică pe cele din calculator, le afișează, întocmește anexele pentru premiere, raportează după încheierea concursului la FRAS rezultatele și punctele pentru clasamentul general.

## 5. AUTOTURISME ADMISE

În cadrul C.N. T.A. pot participa atât autoturisme de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, bipost, automobile de formulă, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Autoturismele care au motoarele schimbate cu motoare fabricate de către un alt producător decât cel original sau se adaptează orice altă propulsie de pe un alt autovehicul sau vehicul se considera prototipuri și se încadrează la clasa Open. Autoturismele care au montate motoare fabricate de către același producător ca și motorul de origine și nu necesită modificări ale suporturilor de fixare în caroserie sau a caroseriei nu se considera prototipuri și se încadrează la clasa corespunzătoare cilindrului noului motor. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

5.1 **CLASE:** Clasa junior I (12-16 ani impliniti) automobile cu cilindrul nominal până la 1600 cmc și o putere constructivă de max. 135 cp; Rollbar obligatoriu.

Clasa junior II: (17-21 ani impiniti) automobile cu cilindrul nominal pana la 2000 cmc si o putere constructiva de max. 180 cp; Rollbar obligatoriu.

Clasa 1: automobile cu cilindrul nominală până la 1400 cmc;

Clasa 2: automobile cu cilindrul nominală de la 1400 până la 1600 cmc;

Clasa 3: automobile cu cilindrul de la 1600 până la 2000 cmc;

Clasa 4: automobile cu cilindrul peste 2000 cmc

Clasa Open: Automobile artisanale – modificate (prototipuri), monoposturi, biplace-uri, kit-car, sau orice alt automobil care nu se incadreaza in clasele de mai sus. Pentru motoarele supraalimentate cilindrul nominală se va înmulți cu coeficientul de 1,7 pentru benzină sau de 1,5 pentru motorină iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindrului rezultate. Un automobil poate fi inregistrat la oricare clasa superioara fata de clasa rezultata conform cilindrului motorului dar in nici un caz la o clasa inferioara. O clasa se considera constituita cu minim 3 concurenti validati care au trecut verificarile tehnice, exceptie face Clasa Juniori care se considera constituita indiferent de numarul de participanti. Pilotii de clasele 1-4 cu mai puțin de 3 concurenți validați la start se vor comasa la una din clasele superioare. Se vor face premieri de etapa fara a conta in clasamentul anual: clasament feminin, clasament diesel, etc, cu conditia sa fie minim 3 sportivi la fiecare categorie. Se poate premia si un clasament de etapa pentru echipe daca sunt minim 2 echipe.

CLASAMENTUL STREET : - **Street 1 – automobile cu puterea maxim 180 cp constructiv**

**Street 2 – automobile cu puterea peste 180 cp constructiv . Orice clasament street se premiaza doar daca sunt minim 3 automobile inregistrate La clasamentul street automobilele trebuie sa fie de serie, cu interior complet, fara usurari si modificari mecanice pentru cresterea performantei si obligatoriu cu anvelope de strada, exclus slick si semislick. Se accepta modificarea softului.**

## 5.2 ANVELOPE

Sunt admise orice fel de anvelope (exceptie facand automobilele de la clasamentul Street).

## 6. LICENȚIAȚI

6.1. PILOȚI care dețin o licență FRAS pentru AutoSlalom (sau echivalentă) valabilă pe anul în curs pot participa și pot acumula puncte în C.N. AutoSlalom. Orice persoană care deține un permis național sau internațional de categorie B poate participa în cadrul Campionatului Național de AutoSlalom dar numai în baza unei licențe pe anul în curs sau o licență pe o singura etapa (oneevent). Excepție de la detinerea permisului de conducere fac doar juniorii. Oficialii au dreptul în orice moment să excludă din competiție un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune în pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalți participanți, a spectatorilor, arbitrilor și chiar a celui în cauză.

6.2 Juniori. Juniorii în vârstă de 12-16 ani pot concura cu automobile cu capacitate cilindrică de până la 1600 cmc având motoare aspirate și o putere constructivă de maxim 135 cp. Pilotul trebuie să prezinte înaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii părinți sau a tutorei legale. Piloții cu vârsta între 12 și 14 ani au voie să participe pe toată perioada desfășurării concursului însoțiți. Organizatorul poate supune juniorul unui test teoretic și/sau practic în vederea stabilirii nivelului de aptitudini pentru a aproba admiterea în competiție. Indiferent de rezultatele acestui test preliminar, oficialii au dreptul în orice moment să excludă din competiție un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune în pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalți participanți, a spectatorilor, arbitrilor și chiar a celui în cauză (art. 6.1.) Oficialii sau organizatorii pot interzice să se ia startul în cazul în care constată că poziția pilotului la postul de pilotaj, vizibilitatea, accesul la comenzile automobilului sunt necorespunzătoare.

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

6.4 În C.N. T.A. valoarea licențelor de pilot și de echipă vor fi conform normelor financiare stabilite de FRAS.

## 7. TRASEU.

STRUCTURA COMPETITIEI Competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice sau Circuite. Competiția constă în recunoașteri libere cu automobilul de concurs (sau alt automobil pe care să fie afișat numărul de concurs), 1-2 manse de antrenamente cronometrate (în funcție de numărul de participanți și timpul disponibil desfășurării competiției) și 2 manse de concurs din care se ia mansa cea mai bună. În cazul în care un pilot nu a putut efectua nici o mansa de antrenament cronometrat se va considera mansa 1 de concurs ca și antrenament cronometrat iar în competiție va puncta doar cu mansa 2 de concurs. Mansa de concurs sau de antrenament cronometrat constă în 4 tururi de circuit din care se cronometrează turul 2-3, turul 1 fiind de intrare și încălzire iar turul 4 fiind de răcire și ieșire de pe pista. Turul 1 poate fi incomplet, tururile cronometrate vor fi cu start și finish lansat. În cazul în care traseul are lungimea sub 800 m se pot face 2 tururi de traseu/pista cronometrate iar mansa va fi formată din 4 tururi (împreună cu turul de intrare și de ieșire). Traseul trebuie să aibă minim 6 schimbări ale direcției.

## 8. ÎNSCRIERI.

VALIDĂRI 8.1 Sportivii trebuie să-și anunțe intenția de participare cu cel puțin 2 zile înaintea concursului prin trimiterea cererii de înscriere completată și a dovezii plății taxei de participare

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

8.3 În C.N.T.A sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină dacă concurează la aceeași clasă sau cel mult 3 piloți dacă unul dintre ei participă la o clasă superioară. În acest caz se plătește taxa de participare pentru mașini diferite, numere de concurs diferite. Este responsabilitatea piloților care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și de asemenea să afișeze corect numărul de concurs. Efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat sau de concurs cu numărul de concurs al altui competitor se sancționează cu excluderea din mersul respectiv a ambilor piloți, indiferent dacă au participat sau nu pe unu și același automobil.

8.4 Numărul maxim de concurenți va fi publicat în Regulamentul Particular. Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și la secretariatul competiției și se suspendă la completarea numărului stabilit. Organizatorul poate decide depășirea numărului de participanți stabiliți dacă este cazul.

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

8.6 Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă doar cu acordul organizatorului și cu achitarea unei taxe de 200 lei doar pe automobile ce asigură același nivel de securitate pentru ambii membri ai echipajului și numai la recunoașteri și antrenamente cronometrate. Copilotul este obligat să poarte echipament de protecție similar cu al pilotului.

8.7 Documentele necesare la validarea înscrierii : - Cerere tip de înscriere; - Dovada achitării taxei de înscriere; - Licența de pilot; - Documentul din care rezultă acordarea dreptului de utilizare a automobilului în competiție, din partea proprietarului, de către pilot și un document al mașinii.

9. TAXE DE ÎNSCRIERE 9.1 Taxele maxime de înscriere sunt : Taxa de participare sportiv la o etapă este de maxim 500 lei și se va comunica în regulamentul particular. Taxa de participare a echipei la o etapă este de maxim 150 lei. Piloții fără licența anuală vor trebui să achite pe lângă taxa de participare și licența anuală în valoare de 25 de euro. Pentru depășirea termenului limită de plată (art. 8.1) a taxei de participare prevăzută în regulamentul particular al fiecărei etape se va percepe o taxa de participare majorată cu 25%.

9.2 Înscrierea nu poate fi validată dacă cererea nu e însoțită de dovada achitării taxei de înscriere.

9.3 Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare (locul și dimensiunile spațiului de publicitate rezervate FRAS și organizatorului vor fi

prevăzute în regulamentul particular și se vor încadra în dimensiunile specificate în regulamentele Campionatului Național de Raliuri).

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

## 10. VERIFICĂRI TEHNICE

10.1 Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică

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

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

### 10.3.1. Motor

Sunt permise orice modificări la motor fără să se depășească capacitatea cilindrică a clasei respective.

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

b) Aprinderea : este la libera alegere;

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

d) Sistemul de ungere : este la libera alegere.

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

10.3.3. Transmisia Cutia de viteze este la liber. Ambreiajul este la liber. Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

10.3.4. Suspensia este la libera alegere.

10.3.5. Roțile și anvelopele sunt la liber (art. 5.2), excepție fac automobilele din Clasamentul Street. Nu se admit anvelope cu cuie sau ținte.

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

10.3.7. Direcția Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de producători autorizați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

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

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

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



10.3.11. Rezervorul de combustibil Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie sau de la constructori specializați, trebuie fixat ferm și protejat la impact, împotriva deteriorării mecanice sau a incendiului. Nu este permisă utilizarea rezervoarelor confecționate artizanal ori adaptarea altor recipiente.

10.3.12. Centuri de siguranță sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranță în minim trei puncte, cu condiția să fie într-o stare perfectă. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau de suportii acestora. Este permisă înlocuirea dispozitivului retractor al centurii de siguranță cu sistemul clasic.

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

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

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

10.5. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit, cu ușile deschise. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani, la discreția Comisarilor Sportivi. Sub nici un motiv alimentarea nu se va face în parcul .

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

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

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

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

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

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

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

12. NUMERE DE CONCURS Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs. Pentru concurenții one-event numerele vor fi furnizate de către organizator (contra unei garanții de 50 lei). Cei cu licență FRAS vor purta numărul de licență confecționat personal. Două numere, unul pe fiecare parte, cu o înălțime de 25 cm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804) vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale sau pe cele două portiere față. Pentru pilotii licențiați este indicată și înscrierea numelui pilotului (sau porecla) sub numărul de concurs și/sau pe aripile de față ale automobilului (conform Regulamentului de inscripționare FRAS a automobilelor de competiție).

13. PUBLICITATE 13.1. Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, cu condiția să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS, să nu fie ofensatoare, să nu fie de natură politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spațiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs și să nu obtureze vizibilitatea pilotului și a copilotului.

13.2. Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, lunetă sau parasolar așa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor și/sau a FRAS. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decât în situații speciale.

13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

13.4. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar față de cea de la art.13.2

13.5. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivația lipsei spațiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firmă din domeniul auto (marca de automobile, pneuri, lubrifianți, altele asemenea), taxa de înscriere nu poate depăși dublul taxei uzuale. Oficialii pot solicita în orice moment documente (contracte de publicitate, sponsorizare, etc) pentru publicitatea afișată de concurenți pe automobile sau în paddock ori în zonele adiacente competiției, cu deosebire în cazul conflictului de interese, dar fără clauzele confidențiale, valoarea contractului, etc.

#### 14. SIGURANȚA CONCURENȚILOR

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

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

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

b) Să fie corect menținut în scaun atât prin modelul constructiv al scaunului cât și de centura de siguranță. c) Să păstreze închis geamul sau cel mult întredeschis la circa 2 cm.

d) Echipamentul de protecție al piloților trebuie să fie ignifug și să cuprindă obligatoriu casca și combinezon, optional ghete și manșuri pentru competiții auto.

#### 15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

15.1. Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat amendați cu suma de 400 ron, verificare executată de secretar, iar amenda se va achita până la primul start.

15.2. După efectuarea recunoașterilor se vor efectua antrenamentele cronometrate. Neefectuarea cel puțin a unei manșe de antrenament cronometrat duce la excluderea din competiție a participantului.

15.3. Ordinea de start în manșele de concurs poate ramâne aceeași ca și la manșele cronometrate sau se dă în funcție de timpul obținut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obținut în antrenamentul cronometrat. CCS poate oricând modifica ordinea de start, în mod special când timpii obținuți de un pilot în antrenamentele cronometrate au fost afectați de o defecțiune tehnică, remediate ulterior.

15.4. Pentru participarea in mansele de concurs este obligatorie efectuarea minim a unei manșe de antrenament cronometrat.

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

15.6 Startul se ia din zona parcului la semnalul unui arbitru, și odată cu intrarea pe pista, pilotul este în primul tur de încălzire. Apoi se intră, lansat, în turul/turile cronometrat, iar la traversarea liniei de start/sosire se va intra, lansat, în turul de răcire și părăsirea pistei către parc. Nerespectarea ordinei de start stabilită duce la eliminarea din manșă.. Mansa de concurs sau de antrenament cronometrat reprezinta toate cele 4 tururi nu doar turul cronometrat.

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

#### 15.8. Service interzis

Pentru ca o manșă să fie considerată încheiată, pilotul trebuie sa treacă automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Piloții nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs. Împingerea unui automobil spre sosire este permisă doar pilotului și doar dacă distanța din locul opririi și până la sosire -apreciată de Directorul Sportiv- nu este mai mare de 50 de metri. Împingerea unui automobil oprit pe pistă, de către alt automobil sosit din urmă, indiferent dacă cel împins pornește sau nu, atrage excluderea din manșă a celui împins, ca beneficiar de service interzis.

15.9. Nu sunt interzise depășirile între concurenți in recunoasteri, antrenamente cat si in concurs, iar dacă un concurent este jenat, întârziat, etc. In mansele de concurs va beneficia de repetarea manșei .

Concurentul depasit va primi steag albastru.

Daca un pilot este excus din recunoasteri el va intra direct in antrenamentele cronometrate, iar daca este excus dintr-un antrenament cronometrat va mai putea efectua doar un antrenament cronometrat sau doar o mansa de concurs in cazul in care nu poate efectua alt antrenament cronometrat (este obligatoriu un antrenament cronometrat).

16. PARC INCHIS. Automobilele de competiție se supun regimului de parc închis după ce au trecut linia de sosire din prima manșă efectuată în concurs și până la afișarea rezultatelor definitive și/sau până la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. Schimbul de roți, reparațiile și orice alte intervenții la automobile atunci când acestea se află în regim de parc închis, dacă nu sunt autorizate de Comisarii Sportivi, sunt sancționate cu excluderea din competiție. O cale de acces/evacuare se va păstra liberă pe toată perioada desfășurării concursului. 17. PROTECȚIA MEDIULUI. Se cere fiecărui pilot să asigure o

folie de protecție impermeabilă sub mașina în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc. Lipsa foliei poate face obiectul unei penalități de 50 euro. De asemenea și un sac menajer pentru deșeurile (hârtii sau cârpe, etc.) iar dacă lasă murdar locul din parcul închis, și scapă nepenalizat, i se poate refuza participarea la următoarea etapă ori ștergerea punctelor în clasamentul general.

## 18. PENALIZĂRI

**SANCTIUNI 18.1.** Conform Legii 69/2000 actualizată, modalitatea de exercitare a autorității disciplinare în sport se realizează printr-un sistem coerent de sancțiuni, gradat, în funcție de gravitatea faptelor, diferențierea graduală a acestora în aplicarea sancțiunilor, excluderea posibilității dublei sancțiuni pentru aceeași faptă, excluderea retroactivității în aplicarea sancțiunilor și interdicția de a da sancțiuni pentru fapte săvârșite anterior momentului comiterii faptei în cauză. Se va ține cont de cauzele sau împrejurările care scutesc, atenuează sau agravează răspunderea făptuitorului și vor fi menționate cerințele pentru stingerea sau suspendarea sancțiunii, garantându-se dreptul la apărare prin stabilirea căilor de atac împotriva sancțiunilor aplicate.

**18.2.** Măsurile luate de FRAS în cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau în baza Statutului FRAS și pot fi „penalizări” de cursă, sau „sancțiuni disciplinare”. Penalizările sunt aplicate în cazul încălcărilor „regulii jocului” și au rolul de a restabili clasamentul la competiția respectivă, pe baze echitabile pentru toți competitorii participanți, iar sancțiunile au rol disciplinar, corecțional.

**18.3.** În cazul în care se impune luarea acestor măsuri pe timpul competiției sau la finalul acesteia, Comisarii Sportivi vor stabili prin decizia luată cu majoritate de voturi, care este „penalizarea”. Aplicarea penalizării prevăzute de regulamentele sportive nu reprezintă dubla sancțiune pentru aceeași faptă.

**18.4.** Contestățiile legate de sancțiuni pe linie disciplinară sunt date în competența Comisiei de Disciplină a FRAS, iar penalizările, Comisiei de Competiții. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestații, definitiv și irevocabil în cazul penalizărilor. **18.5.** Penalizările specifice C.N.T.A. sunt de regulă penalizări în timp (secunde, minute adăugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau re poziționarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în manșă, excluderea dintr-o manșă, excluderea din competiție, depunerea pilotului sau a echipei sale, alte penalizări prevăzute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizează în funcție de influența pe care încălcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

**18.5.1** În cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, în CNTA penalizările pot fi : - traseu greșit (abordare inversă a circuitului 20 secunde -depășirea limitei de asfalt a circuitului cu 2 roți se penalizează cu 5 secunde -depășirea limitei de asfalt a circuitului cu 4 roți duce la excluderea din mansa respectiva. -ajutor din exterior acordat (CCS, de la penalizare 10 secunde, până la manșă anulată, în special în cazul împingerii de către un alt automobil din spate) - utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme (Comisarii Tehnici, CCS, refuzul startului, penalizare în timp, amendă, după caz, excludere din manșă în mod special în cazul deșapării unui pneu) - intrarea pe traseul de concurs fără a acorda atenție semnalizării arbitrilor desemnați (CCS, avertisment, amendă, excludere ) - reintrarea pe pistă prin alt loc decât cel în care automobilul a părăsit involuntar pista, dar fără

scurtarea traseului (CCS, avertisment) Penalitatile se aplica in toate cele 4 tururi nu doar in turul cronometrat, mansa de concurs sau de antrenament cronometrat constand din toate cele 4 tururi.

18.5.2 În cazul încălcărilor săvârșite conștient, cu intenție, fără a fi restricționate la acestea, de tipul : - refuzului echipării corespunzătoare impuse de oficiali (cască, cagulă, etc.) - refuzului așezării în ordinea de start stabilită - nesocotirii semnalizării arbitrilor de traseu și/sau a ordinelor oficialilor - pilotajului agresiv, cu punerea în pericol a siguranței manifestării - neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, evitarea unei probe sau a unui jalon, sau traseu incomplet. - ruperea marcajelor, a sigiliilor, înlocuirea nepermisă de repere, altele asemenea, - nerespectarea regulilor de parc închis, service interzis - participarea în competiție cu numărul de concurs al altui pilot. Se penalizează cu excluderea celui vinovat din competiție, iar în cazul participării pe unu și același automobil, excluderea ambilor piloți din competiție.

18.5.3 Sancțiuni pe linie disciplinară. Pe lângă penalizările menționate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sancțiuni disciplinare, în cazul încălcării grave a regulamentelor și în cazul recidivei. În general, sancțiunile pe linie disciplinară vor fi aplicate în conformitate cu Statutul și cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precădere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violență, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru încălcarea ordinelor oficialilor unei competiții, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea în eroare a oficialilor, altele asemenea.

## 19. REZULTATE

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

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

20.1. Se va întocmi un clasament pe clase și pe echipe cat si un clasament pentru CNTA stradal, pentru posesori de licențe FRAS. Pentru 2020 o clasă se consideră constituită la 3 piloți validați. In cazul in care nu se constituie o clasa, pilotii aferenti clasei neconstituite se vor comasa la o clasa superioara. Pentru ca un pilot sa puncteze in clasamentul anual (in campionat) si sa fie premiat la Gala Campionilor FRAS trebuie sa aibe minim 5 participari (jumatate + 1 din nr. total de etape)

20.2. Poziția în clasament este dată de timpul cel mai bun realizat în una din cele două manșe la care se adaugă eventualele penalizări.

20.3. Se vor acorda cupe și diplome pentru primii trei clasafi în fiecare clasă si diplome/medalii de participare tuturor sportivilor care nu au urcat pe podium. - la etape se pot premia: clasament feminin, clasament street ( cu mașini normale , de stradă fără modificări si doar cu anvelope de strada, exclus semislick), clasament diesel, etc cu conditia sa fie constituita categoria respectiva (minim 3 sportivi). Casamentul pe echipe se premiaza si daca sunt inscrise 2 echipe Se atribuie următoarele puncte / loc pentru piloții licențiați 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 loc/ part. ≥5 20 17 15 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 15 13 12 11 3 11 10 9 Numai la clasa juniori in cazul in care sunt 2 sportivi se vor acorda 8 puncte la locul 1 si 6 puncte la locul 2 iar in cazul in care este un singur sportiv se vor acorda 6 puncte.

20.4. În clasamentele generale punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție (și care au trecut de verificarea tehnică) la etapa respectivă : vezi tabel. Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în clasa la care participă. Piloții înscriși pe baza unei licențe One-Event vor fi clasăți, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte pentru clasamentele anuale ale campionatului. În aceste cazuri, piloți licențiați clasăți în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele campionatului, vor urca în clasamentele de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.

20.5. La echipe se va acorda titlul de Campioană Națională indiferent de numărul de echipe participante, dar numai echipe cu licență FRAS de echipă.

20.6. Toți sportivii participanți trebuie să fie prezenți la festivitatea de premiere. Sportivii care nu sunt prezenți la premiere vor fi sancționați cu amenda de 100 lei și imposibilitatea de a mai participa în acest campionat până la achitarea amenzii. Piloții pot lipsi doar în cazuri excepționale în urma admiterii unei cereri scrise către organizator. Dacă un pilot clasat între primii trei la sfârșit de an nu participă la premierea anuală, acesta poate fi sancționat disciplinar de către FRAS și chiar, să nu i se atribue cupa meritată.

## 21. PROTEST, CONTESTATIE, APEL

21.1 PROTEST. Orice protest este înaintat în scris și semnat, datat, cu ora și minutul depunerii și însoțit de o taxă de 500 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relația cu concurenții”. Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Dreptul de a protesta îl au doar competitorii sau reprezentanții acestora, înregistrați în acest scop la FRAS. Pot de asemenea să depună proteste concurenții ai căror piloți au luat startul și au abandonat pe parcursul competiției. Comisarii Sportivi pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație. Dacă reclamația este legată de o neconformitate de ordin tehnic și dacă aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cauțiune suplimentară de 1000 lei față de taxa de protest. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc piesa contestată, nefiind admise proteste generale de genul : motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc. În protestele pe linie sportivă, legate de incidentele de cursă, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. 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. Se recomandă ca protestele legate de neconformități tehnice să fie depuse înainte de verificarea tehnică finală. Indiferent de natura protestului și chiar dacă respectă sau nu recomandarea de a fi depuse înainte de verificarea tehnică finală, acestea trebuie depuse la maxim 15 minute de la afișarea rezultatelor provizorii. În acest scop, rezultatele provizorii vor avea înscrise prin grija secretariatului cursei, ora și minutul la care au fost afișate. Termenele de depunere a protestelor, sub sancțiunea nulității, sunt : - împotriva modului de întocmire a listelor de înscriși (încadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afișare; - împotriva modului de întocmire a ordinii de start, maxim 10 min. de la afișare; - împotriva unei abateri comise într-una din manșe, maxim 15 min. de la sosirea din manșă respectivă. - pentru neconformitate tehnică, ori

împotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afișarea rezultatelor provizorii. În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului sau a unei părți a acestuia, operațiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialilor, iar măsurătorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. În afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi și a Observatorului Federal, la verificările tehnice nu este permisă prezenta altor persoane. Rezultatul verificărilor se va consemna într-un proces verbal semnat de toți cei prezenți, document care va fi depus în dosarul cursei, predat Observatorului Federal. Oficialii pot dispune înregistrarea video a întregii verificări tehnice precum și fotografierea reperelor controlate și a măsurătorilor, care de asemenea vor fi depuse la dosarul competiției prin grija Observatorului Federal. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul, iar taxa de protest se va face venit la bugetul Comisiei Tehnice a FRAS. În măsura în care protestul este întemeiat, cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral reclamantului. Comisarii Sportivi sunt cei care vor stabili partea de cauțiune care va fi returnată, în cazul protestelor parțial întemeiate. Nici una din părți, nici reclamantul, nici cel împotriva căruia s-a depus reclamația, nu au dreptul de a solicita celelalte părți, posibilele diferențe dintre valoarea cauțiunii stabilite prin prezentul regulament și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială. Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa de protest se restituie reclamantului și trece în sarcina celui găsit vinovat, care pe lângă penalizarea pe linie sportivă ca și consecință a neconformității automobilului utilizat, poate fi sancționat disciplinar de FRAS prin suspendare pe una sau mai multe etape, depunere, penalizare în bani, alte sancțiuni disciplinare. Sunt considerate abateri grave : - protestele depuse cu rea-credință; - orice forma de sustragere de la controlul tehnic; - orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform; - ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor; - discuțiile în contradictoriu ale pilotului, 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. - prezenta persoanelor neautorizate în incinta unde se desfășoară controalele tehnice. - falsificarea rezultatelor măsurătorilor. - sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unui protest.

21.2. CONTESTAȚIE Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se consideră nedreptățit poate înainta o contestație către FRAS, după cum urmează: la Comisia de Competiții (pentru penalizări de ordin sportiv), la Comisia de Disciplină (pentru sancțiuni disciplinare). Împotriva hotărârilor celor două comisii, sportivii pot depune apel la Comisia de Apel a FRAS. Intenția de depunere a contestației către FRAS trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare în scris, în maxim 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 maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform Normelor Financiare ale FRAS în vigoare, publicate



pe site-ul oficial [www.fras.ro](http://www.fras.ro) Taxele de proteste/contestații/apeluri sunt : - 400 euro pentru contestații (către Comisia de Competiții sau Comisia de Disciplină a FRAS) - 500 euro pentru apeluri (către Comisia de Apel a FRAS, numai după epuizarea celorlalte cai de atac) În contestație, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Părțile interesate pot solicita să fie audiate și/sau să fie însoțite de un reprezentant legal, dar numai Comisia respectivă va decide dacă se impune sau nu audierea ori prezența acestora. Comisia poate dispune audierea oricărei persoane implicate și de asemenea poate solicita și consulta orice probă considerată a fi relevantă în cauză. Persoanele care au participat în vreun fel la luarea unei decizii contestate, nu pot vota în Comisiile în care se judecă acea contestație. Persoanele care au fost solicitate de Comisie în scris, prin mijloace electronice sau prin afișare pe situl oficial al FRAS cu cel puțin 48 de ore înainte de termen, în scopul audierii și care lipsesc de la acea audiere nemotivat, vor fi sancționate disciplinar.

## 22. DISPOZITII FINALE

22.1 Prezentul regulament a fost elaborat de Comisia Națională de CNTA, cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS și intră în vigoare începând cu data aprobării:\_\_\_\_\_.

22.2 Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al C.N.T.A. Orice reglementare a prezentului regulament contrară precizărilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNTA 2020 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapă de campionat, este neaplicabilă și nu produce efecte.