

Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Istorice – DUNLOP 2019

Regulamentul Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice de Competiție– DUNLOP 2019

PRINCIPII GENERALE

1. CONDIȚII GENERALE

În conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizarile și modificările ulterioare și ale normelor de aplicare ale acesteia (HG 884/2001) și în conformitate cu propriul Statut, Federația Română de Automobilism Sportiv este unică structură sportivă de interes național și de utilitate publică, autorizată să reglementeze, să organizeze, să controleze și să coordoneze activitățile de automobilism sportiv desfășurate pe teritoriul României, în rândul acestora numărându-se și activitatea de raliuri pentru automobile istorice.

Prin Lege, Federația Română de Automobilism Sportiv are în atribuții organizarea activităților și competițiilor sportive oficiale la nivel național, în baza normelor și regulamentelor adoptate potrivit statutului propriu (L. 69, art. 37.1, lit. b); FRAS elaborează și realizează planurile de pregătire și de participare a sportivilor de performanță români din cadrul reprezentativelor naționale la competițiile internaționale (lit. d); exercită puterea disciplinară în termenii prevăzuți de lege și potrivit statutelor și regulamentelor proprii (lit. e); organizează sau tutelează competițiile oficiale cu caracter internațional care au loc pe teritoriul României, cu avizul Ministerului Educației Cercetării, Tineretului și Sportului (lit. f); asigură reprezentarea României în competițiile sportive și în organismele internaționale la care sunt afiliate (art. 37.2).

Respectând art. 36.5 din Legea 69/2000, Federația Română de Automobilism Sportiv este organizată și funcționează în baza Statutului propriu elaborat în conformitate cu Statutul Federației Internaționale Corespondente, care este Federația Internațională a Automobilului. După modelul FIA, FRAS elaborează prin intermediul Comisiei Naționale de Autovehicule Istorice, cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competițional intern, regulamentele, instrucțiunile și normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum și orice alte reglementări necesare activității de raliuri automobile istorice, practicate pe teritoriul României; de asemenea urmărește și controlează aplicarea întregului cadru normativ specific, la nivel național.

CNAI-FRAS coordonează și supraveghează organizarea și desfășurarea Campionatului Național de Raliuri Automobile Istorice din România precum și a celorlalte competiții de automobilism oficiale, desfășurate pe teritoriul României, cu respectarea normelor și regulamentelor naționale, elaborate de FRAS după standarde FIA și după modelele ale țărilor avansate recunoscute internațional.

În cadrul FRAS și în întreaga activitate de automobilism din România nu este permisă discriminarea politică, religioasă, sexuală sau rasială. Influențele politice în automobilism sunt interzise. Pe timpul participării la competițiile de automobilism din România, toate persoanele fizice sau juridice angajate politic se supun regulamentelor și hotărârilor FRAS.

Comisia Națională de Automobile Istorice a FRAS gestionează și coordonează Campionatul Național de Raliuri Automobile Istorice pe baza prezentului regulament.

Etapele din „CNRID” se organizează concomitent cu etapele de CNRD-2019, dar pot fi și etape distincte (separate).

1.1.1 APLICARE

1.1.1 Doar FRAS poate acorda derogări de la prezentul regulament.

Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisariilor Sportivi, care pot impune penalizări conform Art.12.2 și Art.12.3 din Codul Sportiv Internațional. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a lua decizii (Art 11.9 din Cod).

1.1.2 Directorul Sportiv este responsabil cu aplicarea acestui regulament și al regulamentului particular al

<p>raliului înainte și în timpul desfășurării raliului. El trebuie să informeze Comisarii Sportivi despre orice incident important apărut, care necesită aplicarea acestui regulament sau a regulamentului particular.</p> <p>1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres în acest regulament este interzis.</p>
<p>1.2.1 LIMBA OFICIALĂ</p> <p>Diversele documente, în mod special regulamentele particulare și buletinele, trebuie redactate cel puțin în limba Română. Documentele redactate în alte limbi sunt la discreția și responsabilitatea organizatorului. În cazul competițiilor înscrise și în Campionatele, Cupele sau Trofee Europe de Raliuri, documentele vor fi elaborate în limbile Engleză și Română, iar în cazul unei dispute, textul în Engleză va prevala.</p>
<p>1.2.2 INTERPRETARE</p> <p>În cazul unor divergențe de interpretare a acestor regulamente, doar Comisia de Raliuri sau dacă e cazul Consiliul Federal, are autoritatea să ia o decizie.</p>
<p>1.4 VALABILITATE</p> <p>Aceste regulamente sunt valabile începând cu data de 20 februarie 2019.</p>
<p>2. DEFINIȚII</p> <p>2.1 ÎNCEPEREA RALIULUI</p> <p>Raliul începe în ziua verificărilor administrative sau a recunoașterilor (în funcție de cea care primează). Elementele competitive ale raliului încep cu primul control orar.</p> <p>2.2 BULETIN</p> <p>Document oficial scris cu intenția de a modifica, clarifica sau completa regulamentul particular al raliului, după cum se precizează în Anexa II.</p> <p>2.3 COMUNICAT</p> <p>Document oficial scris, de natură informativă care poate fi emis fie de către Directorul Sportiv sau Organizatoric fie de către Comisarii Sportivi.</p> <p>2.4 ZONA DE CONTROL</p> <p>Zona cuprinsă între primul panou galben de avertizare și ultimul panou bej cu trei dungi transversale este considerată zonă de control.</p> <p>2.5 ECHIPAJ</p> <p>Un echipaj este format din două persoane la bordul fiecărui automobil de raliu, nominalizate ca pilot și copilot.</p> <p>Ambii membri ai echipajului pot conduce pe sectoarele de legătură.</p> <p>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 competiție, sub sancțiunea excluderii din competiție.</p> <p>2.5.1 Membrii echipajelor care participă în Campionatul Național de Raliuri ISTORICE – Dunlop 2019 trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru raliu.</p> <p>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.</p>
<p>2.13 SERVICE INTERZIS</p> <p>Se consideră service interzis utilizarea sau primirea de către echipaj a oricăror materiale fabricate (solide sau lichide, cu excepția celor furnizate de organizatori), a pieselor de schimb, a uneltelor sau echipamentelor, altele decât cele transportate în automobilul de competiție precum și prezența personalului echipei conform definițiilor din prezentul regulament.</p> <p>2.14 RECUNOAȘTERI</p> <p>Este definită ca recunoaștere prezența, în orice condiții, pe probele speciale, a oricărui pilot sau copilot care intenționează să se înscrie în raliu după anunțarea traseului.</p> <p>2.15 REGUPARE</p> <p>Oprire prevăzută de organizatori, în regim de parc închis, cu un control orar la intrare și unul la ieșire, care are rolul de a permite respectarea programului și/sau regrouparea automobilelor rămase în competiție. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul.</p>

2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ

Parte a traseului care nu este folosită pentru probele speciale.

2.17 SECȚIUNE

Fiecare parte a raliului separată de o regrupare.

2.18 SERVICE

Este considerat service orice intervenție (lucru) la mașina cu excepția cazurilor stipulate în acest regulament.

2.19 PROBA SUPER SPECIALĂ

Orice probă specială ale cărei reguli de desfășurare diferă de cele prevăzute în prezentul regulament și sunt detaliate în regulamentul particular și/sau o probă specială concepută special pentru spectatori cu posibilitatea de a avea mai mult de o mașină la start în același timp.

2.20 CARNET DE CONTROL

Carnet folosit pentru înscrierea timpilor înregistrați în diversele puncte de control prevăzute pe traseul raliului.

2.21 ZONA TEHNICĂ

Zonă delimitată de două posturi de control orar în care comisarii tehnici au posibilitatea de a efectua verificări tehnice.

2.22 CARTONAȘ GALBEN

Pentru probleme grave de securitate la raliuri Comisia de Raliuri poate aplica un cartonaș galben unui organizator care a comis această abatere. După 2 cartonase galbene acumulate în 2 ani consecutivi, organizatorul va fi penalizat de către Comisia de Raliuri.

OFICIALI

3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI

3.1 COMISARIII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS-ul) este întotdeauna compus din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui raliu sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componența Colegiului și stabilește Președintele acestuia.

Între CCS și Directorul Sportiv trebuie să existe o comunicație permanentă. În timpul desfășurării raliului, cel puțin unul dintre Comisarii Sportivi trebuie să fie în imediata apropiere a comandamentului raliului.

3.2 DELEGAȚI FRAS

Următorii delegați pot fi numiți de FRAS și fiecare dintre ei va întocmi un raport cu privire la aspectele acoperite de responsabilitățile sale din timpul raliului:

3.2.1 Delegatul Sportiv FRAS. Președintele sau vicepreședintele Comisiei de Raliuri și/sau Directorul Sportiv FRAS. Președintele Comisiei de Raliuri sau Directorul Sportiv FRAS va figura în dispozitivul de oficiali cu toate drepturile și obligațiile ce revin atât acestuia cât și organizatorului, fără însă a figura pe statul de plată.

3.2.2 Delegatul Tehnic FRAS

Delegatul Tehnic FRAS va fi Șeful Comisarilor Tehnici, responsabil pentru toate aspectele tehnice și va ține legătura cu Directorul Sportiv.

3.2.3 Delegatul Securitate FRAS

Delegatul Securitate FRAS este responsabil în special cu monitorizarea siguranței publicului și a media. Are puterea să amâne startul unei probe speciale cu maxim 30 de minute în cazul în care apreciază că condițiile de securitate nu sunt satisfăcătoare.

3.2.4 Delegatul Media FRAS

Delegatul Media FRAS este responsabil cu toate aspectele referitoare la media inclusiv conferințele de presă pre și post raliu.

3.2.5 Delegatul Medical FRAS

Delegatul Medical FRAS va colabora cu Medicul Șef al raliului în privința tuturor aspectelor medicale inclusiv briefingul dinaintea raliului.

3.2.6 Observatorul FRAS

Observatorul FRAS va inspecta și verifica toate aspectele raliului și va completa un raport în care sunt evidențiate toate aspectele referitoare la organizarea raliului. Va fi informat despre toate deciziile, care prin

efectul acestora se modifică rezultatele sau clasamentul etapei respective.

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

În cazul apariției unor proiecte noi de etape sau dacă se va pune problema reducerii numărului de etape, etapele aflate pe ultimele două locuri vor putea fi înlocuite. Pentru cazuri grave de nerespectare a caietului de sarcini sau al contractului de colaborare FRAS/Organizator, Consiliul Federal, în urma unui raport al Comisiei de Raliuri poate înlocui, anula sau suspenda în orice moment permisul de organizare al oricărui organizator.

3.3 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII (RRC)

Misiunea principală a ofițerului RRC este să ofere concurenților informații sau clarificări privind regulamentele și desfășurarea raliului. La fiecare raliu trebuie să fie delegat cel puțin un responsabil pentru relațiile cu concurenții. Aceștia trebuie să fie ușor de identificat de către concurenți și vor fi prezenți în diversele puncte, conform programului stabilit.

AUTOMOBILE ADMISE

4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI ISTORICE

4.1 SUMAR

Acestea sunt automobile conform anexei K pentru vehicule istorice de competiție ce se afla în Regulamentul Tehnic al acestora.

4.4 PREVEDERI SUPLIMENTARE

Vehicule Istoric” vor folosi aceeași documentație ca și concurenții din CNRD, vor parcurge același traseu de concurs și se vor supune acelorași reguli ce privesc desfășurarea competiției.

CAMPIONATE ȘI PUNCTE

5. FORMATUL CAMPIONATULUI

5.1 PUNCTAJ

5.1.1 Atribuirea punctelor

Pentru fiecare clasament individual anual, se vor acorda puncte pentru fiecare raliu la care echipajul a luat startul, în funcție de poziția obținută în clasament

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

5.1.2 În clasamentul general al fiecărei zile se vor acorda **puncte bonus** conform următorului tabel. Pentru ca punctele bonus să fie atribuite, fiecare zi trebuie să cuprindă cel puțin 25% din lungimea totală a probelor speciale.

Locul 1	7 puncte
Locul 2	6 puncte
Locul 3	5 puncte
Locul 4	4 puncte
Locul 5	3 puncte
Locul 6	2 puncte

Pentru a obține punctele bonus, mașina trebuie să rămână în parcul închis la finalul zilei.

5.1.3 Pentru Clasamentul General (FIA) și pentru toate celelalte clasamente, vor fi atribuite puncte suplimentare pentru clasarea în Power Stage (Art.13.3) conform următorului tabel :

	≥5	4	3
Locul 1	5	4	3
Locul 2	4	3	2
Locul 3	3	2	1
Locul 4	2	1	
Locul 5	1		

Pentru a acumula punctele bonus la clasa respectivă, trebuie să ia startul în Power Stage cel puțin trei echipaje.

5.1.4 Punctaj redus

Daca un raliu nu s-a putut desfășura în totalitate, punctele vor fi acordate în funcție de clasamentul stabilit pentru probele desfășurate astfel:

- toate punctele dacă s-a desfășurat peste 50% din lungimea programată a probelor speciale.
- jumătate din puncte dacă s-a desfășurat între 25% și 50% din lungimea programată a probelor speciale.
- niciun punct, dacă s-a desfășurat mai puțin de 25% din lungimea programată a probelor speciale.

Aceasta se aplică atât pentru punctele din campionat cât și pentru punctele bonus.

Pentru sezonul 2019 se vor întocmi un Clasament Open pentru categoria I, doua clasamente corespunzatoare categoriei I - clasele de cilindree sub 1600 cc numita I2 si peste 1600 cc numita I3, clasament Open pentru categoria J, clasament ptr toate automobilele apartinand Grupelor 1, 3 si N, indiferent de cilindree (minim 3 automobile) si Clasa Nationla Dacia (minim 3 automobile).

Modul de artibuire a punctelor se face identic ca in CNRD pentru Clasamentul Open.

5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL

5.2.1 Numărul etapelor care vor conta pentru alcătuirea clasamentelor finale individuale ale CNRI-2019 va fi Na +Nm unde Na este numarul de etape de asfalt si Nm numarul de etape de macadam din CNR. În cazul în care o etapă este anulată, nu se mai păstrează regula n-1, toate etapele vor conta în clasament. Pilotul (și copilul) care au totalizat cel mai mare număr de puncte vor fi declarați Campioni Naționali.

5.2.2 Se va lua în considerare cel mai bun Punctaj la N-2 raliuri indiferent dacă echipajul a participat sau nu la toate etapele organizate.

5.2.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT

Campionatul Național de Raliuri Istorice Dunlop 2019 va fi alcătuit din 8 raliuri.

6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2019

6.1 Licențe

Nu se vor elibera licențe pilot/copilot/dacă cluburile la care sunt legitimați au la data solicitării restanțe financiare la FRAS

Licența anuală, cea pe baza căreia se pot acumula puncte în orice clasament anual, trebuie luată cel târziu până la 30 iunie 2019.

Un sportiv cu licență anuală va puncta în toate clasamentele.

6.2 Licențe One-Event

Piloții înscriși într-un raliu pe baza unei licențe One-Event vor fi clasați, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele anuale ale Campionatului, inclusiv ale clasamentului pe echipe. În aceste cazuri, piloți clasați în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele generale ale Campionatului, vor urca în clasamentele de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător

pozițiilor rămase libere.

10. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT

10.1 PILOȚI ȘI COPILOȚI

Pentru stabilirea clasamentelor finale ale campionatelor, regulile care îi vor departaja pe piloții și copiloții care au obținut exact același număr de puncte vor fi următoarele:

1. Pilotul care a condus vehiculul mai vechi (conform art. 3 al Anexei K) va fi desemnat castigator. Dacă un pilot folosește mai mult de un vehicul, la stabilirea vechimii va fi luat în considerare acela cu care s-au obținut cele mai multe puncte (comisarii tehnici ai CTVI vor rezolva orice litigiu privind vechimea vehiculelor).
2. Dacă egalitatea persista, piloții respectivi vor fi clasati pe aceeași poziție.

FRAS poate refuza acordarea titlului în caz de prezenta insuficientă.

Pentru stabilirea clasamentelor finale ale campionatelor, regulile care îi vor departaja pe piloții și copiloții care au obținut exact același număr de puncte vor fi:

10.1.1 În funcție de numărul cel mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei etc., obținute în clasamentele finale ale respectivului Campionat, luându-se în calcul doar acele raliuri care au servit la constituirea punctajului total.

10.1.2 În funcție de numărul mai mare al celei mai bune poziții obținute în clasamentele finale ale respectivului Campionat, luându-se în calcul doar acele raliuri în care toți piloții și copiloții implicați au participat, un loc 11 valorând mai mult decât oricâte locuri 12, un loc 12 valorând mai mult decât oricâte locuri 13 și așa mai departe.

10.1.3 În eventualitatea unei noi egalități, FRAS va decide câștigătorul și îi va departaja pe ceilalți piloți și copiloți aflați la egalitate, pe baza considerentelor considerate ca adecvate.

12. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI

12.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI PROGRAMULUI SPORTIV

12.1.1 Cu excepția cazurilor de forță majoră, Directorul Sportiv trebuie să se asigure că traseul este respectat.

12.1.2 Nicio obiecție făcută imediat înainte sau în timpul desfășurării raliului nu va fi luată în considerare decât în cazul în care este aprobată de Delegatul FRAS însărcinat cu Securitatea.

13. CARACTERISTICILE UNUI RALIU

13.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU

13.1.1 Suprafața de rulare a probelor speciale trebuie să fie aceeași pe tot parcursul raliului. Superspeciala poate avea o altă suprafață de rulare. Cu toate acestea, în cazul în care este absolut necesară utilizarea limitată a unor suprafețe diferite de rulare, o solicitare în acest sens va fi trimisă Comisiei de Raliuri.

13.1.2 Distanța totală a probelor speciale va fi cuprinsă între 100 și 140 Km (cu excepția raliurilor înscrise în calendarul ERT).

- Nu este definită lungimea minimă sau maximă a unei probe speciale. Totuși, nu vor fi mai mult de 60 km de probe speciale între două treceri prin parcul de service sau asistență îndepărtată.

- Pe nicio probă specială sau parte a acesteia nu se poate trece de mai mult de trei ori într-un raliu, cu excepția super-specialelor.

13.2 PROGRAM

În afara respectării următoarelor criterii, organizatorii sunt încurajați să dezvolte caracteristicile proprii ale raliului lor.

13.2.1 Programul unui raliu va fi în ordinea următoare:

Etapele de raliu vor respecta pe cât posibil următorul program :

- Opțional **Miercuri, 18:00-20:00** Înscrieri pentru Recunoașteri. Recomandabil să nu se efectueze

recunoașteri.

- **Joi**, 08:00-19:00 Înscrieri pentru recunoașteri/Recunoașteri. Verificări administrative opționale dacă este prevăzut în regulamentul particular.
- 19:00- Verificări administrative și tehnice
- **Vineri**, 08:00-09:00 Reverificări și Verificări Tehnice la cerere(amânate), cererea trebuie depusă la secretariat odată cu înscrierea pentru recunoașteri
- 09:00-13:00 Shakedown, clasele 2,3 5,11
- 10:30-13:00 Shakedown, restul claselor
- 13:00-14:00 Recunoașteri SS(dacă este posibil)
- După ora 17:30 Prezentarea Oficială, în echipament de concurs.
- După ora 19:00 Start Raliu.
- Superspeciala obligatoriu vineri .
- **Sâmbătă**, Probele Speciale.
- 21:00 Festivitatea de Premiere.

Pentru etapele comune cu CNRally 2, programul acestuia este la latitudinea organizatorului. Acest program poate fi identic pentru anumite activități.

- Raliul propriu-zis care se termină în mod obligatoriu cu „Power Stage” conform. Art 13.3.

13.2.2 Partea competitivă a raliului se va desfășura de-a lungul a 1,5 zile. Orice modificare a acestui format poate fi făcută doar cu acordul FRAS și Comisia de Raliuri.

13.2.3 Programul recunoașterilor trebuie să fie cuprins doar în ziua de joi și vineri pentru CNRally 2.

Recunoașterile la Superspeciala se vor face:

- fără restricții, la liber, cu respectarea regulilor de circulație
- fără restricții, pe jos
- se va pune la dispoziția echipajelor o dictare făcută de un echipaj desemnat de organizator
- în cadrul unui program, cu mașina(chiar și cu mașina de concurs), dacă este posibil

13.2.4 Programul raliurilor înscrise și în calendarul FIA ERT va fi stabilit în conformitate cu prevederile FIA RRSR.

Orice solicitare de modificare a programului trebuie justificată temeinic (cu argumente)de de către organizator și aprobată de FRAS și Comisia de Raliuri.

13.3 ‘POWER STAGE’

13.3.1

În fiecare etapă a Campionatului Național de Raliuri Dunlop 2019 organizatorii trebuie să includă o probă specială numită ‘Power Stage’ cu scopul creșterii mediatizării raliului.

13.3.2 Caracteristici

Această probă trebuie :

- să fie ultima probă specială a raliului;
- să fie desfășurată la o oră acceptată de FRAS;
- să fie parcursă în regim de probă specială de către toți concurenții clasati în clasamentele finale ale raliului;
- să fie reprezentativă pentru raliu;
- să aibă o distanță de minim 6 km;
- Alegerea ei să se facă după consultarea și aprobarea Comisiei de Raliuri.

13.3.3 Detalii privind desfășurarea probei trebuie incluse în Regulamentul Particular.

13.3.4 Atribuirea punctelor ‘Power Stage’

Punctele vor fi acordate conform prevederilor Art 5.1.3.

Pentru alocarea punctelor, clasamentul Power Stage va fi calculat adunând la timpul pe probă toate penalizările primite pe probă, inclusiv cele pentru start anticipat.

Pentru a primi punctele, pilotul trebuie să fie clasat în Clasamentele Finale Oficiale ale raliului.

Dacă Power Stage este oprită definitiv înaintea parcurgerii ei de către toți concurenții, nu se acordă punctele.

13.4 CONFERINȚE DE PRESĂ

13.4.1 Conferința de presă inițială

La fiecare raliu din campionat, un număr de maxim 6 piloți / copiloți / membri ai echipelor vor fi selecționați de ofițerul de presă pentru a participa la conferința de presă. Aceasta se va desfășura în centrul media la ora stabilită de organizator, conform programului din regulamentul particular.

13.4.2 Conferința de presă finală

Primele 3 echipaje din clasament trebuie să participe la conferința de presă care se va desfășura la centrul media la finalul fiecărei etape de raliu.

În scopul creșterii mediatizării, organizatorii sunt îndemnați să includă în programul raliurilor și următoarele aspecte :

13.4.3 "Întâlnire cu echipajele"

La finalul shakedown-ului și a fiecărei secțiuni înaintea unei regrupări de noapte, primii 3 piloți din clasament pot fi solicitați să participe la sesiuni de „întâlnire cu echipajele” pentru media și spectatori. Acestea se vor desfășura în parcul de service la orele stabilite de ofițerul de presă în colaborarea cu delegații principalelor echipe. Alți piloți și membri ai echipelor pot fi solicitați să participe la aceste sesiuni.

Organizatorii pot opta pentru a înlocui aceste sesiuni cu interviuri în zona de service a concurenților cu condiția ca acestea să fie transmise live pe internet și pe televizoare / ecrane amplasate în parcul de service și în centrul media.

13.4.4 Sesiuni de autografe.

Pot fi nominalizați un număr de piloți care urmează să fie disponibili pentru sesiuni de autografe, în fața standurilor proprii, cel puțin 10 minute după sosirea lor în zona de service.

13.4.5 Acțiunile promoționale

Organizatorii pot solicita federației participarea echipajelor și a membrilor echipelor la diverse acțiuni promoționale în timpul recunoașterilor sau a raliului. Programul raliului trebuie adaptat pentru buna desfășurare a acestor activități, iar cei implicați trebuie anunțați cu cel puțin 15 zile înaintea începerii raliului.

Organizatorii trebuie, totuși, să trimită către FRAS justificările necesare pentru aceste schimbări ale programului.

DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE

14. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS

14.1 GENERALITĂȚI

Pentru următoarele documente trebuie respectate formatul și procedura prevăzute în Anexa II:

- Regulamentul Particular (în format electronic, și tipărit obligatoriu pentru oficiali, opțional pentru echipaje)
- Buletinele (în format electronic și tipărit)
- Rally Ghid 1 și/sau 2 (în format electronic)
- Planul Orar (în format electronic și tipărit)
- Road Book (tipărit)
- Carnet de Control (tipărit)
- Cerere de înscriere (în format electronic și tipărit)
- Lista de înscrieri (în format electronic)
- Liste de start și rezultatele raliului (în format electronic și tipărit)
- Media safety book (în format electronic și tipărit), opțional

Documentele care sunt publicate electronic, odată publicate nu vor putea fi modificate pe website-ul organizatorului decât în cazul în care toți concurenții și oficialii sunt informați iar modificările sunt evidențiate. Toate documentele care necesită aprobarea FRAS înainte de publicare nu vor fi modificate fără acordul FRAS.

14.2 ROAD BOOK

Toate echipajele vor primi un Road Book care conține o descriere detaliată a traseului obligatoriu. Road Book-ul explică traseul obligatoriu al raliului prin diagrame ale direcției drumului și, între diagrame, prin drumul dintre acestea. În plus, pe probele speciale, organizatorii pot amplasa bariere sau alte obstacole acolo unde concurenții au deviat de la traseu în timpul recunoașterilor sau a primei parcurgeri a probei.

Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi.

14.3 CARNET DE CONTROL

14.3.1 Fiecare echipaj este responsabil pentru :

- propriul carnet de control;
- prezentarea carnetului la controale și acuratețea înregistrărilor;
- orice înregistrare făcută în carnetul de control.

Prin urmare, este datoria echipajului să prezinte oficialilor carnetul de control la timpul corect, și să verifice înregistrarea corectă a timpului în carnet.

14.3.2 Doar oficialii din posturi au dreptul să completeze carnetul de control, cu excepția câmpurilor din rubrica "pentru uz concurent".

14.3.3 În cazul absenței unei ștampile / semnături de la orice control, absenței unui timp de la un control orar, sau a neprezentării carnetului la toate controalele, echipajul în cauză va fi eliminat din clasamente. Această informație va fi pronunțată de Directorul Sportiv la finalul secțiunii.

14.3.4 Orice diferență dintre timpii înregistrați în carnetul de control al echipajului și cei înregistrați în documentele oficiale ale raliului vor face obiectul unei investigații a Directorului Sportiv.

15. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS

Vezi Anexa IX - Cerințe Organizatorice . Permisul de Organizare va fi acordat de către FRAS doar cu avizul Comisia de Raliuri.

ASIGURĂRI

16. ACOPERIRE

16.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE

În Regulamentul Particular trebuie oferite detalii referitoare la aria de acoperire a asigurării raliului făcute de către organizator. Pe poliță trebuie menționați concurenții și echipajele, FRAS și oficialii raliului (descrierea riscurilor asigurate și sumele acoperite). Suma asigurată trebuie să fie exprimată în USD sau Euro.

Asigurarea va fi intermediată de către FRAS și este obligatorie pentru toți organizatorii. Asiguratorul tuturor etapelor din CNRD 2019 este societatea "GENERALI", partener FRAS.

16.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ

16.2.1 Asigurarea premium care trebuie inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze o acoperire corespunzătoare pentru eventualele pagube produse unor terțe părți (răspundere civilă).

16.2.2 Asigurarea de răspundere civilă va suplimenta și nu va prejudicia în niciun fel asigurarea personală deținută de concurenți sau de oricare alte persoane fizice sau juridice care iau parte la raliu.

16.2.3 Asigurarea trebuie acopere cel puțin perioada shakedownului și apoi, pentru echipajele care parcurg traseu raliului, de la startul primului element competițional până la finalul raliului sau până în momentul abandonului definitiv sau al excluderii. Automobilele care abandonează dar reiau startul nu vor fi considerate ca abandon permanent.

16.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE

Vehiculele de service și mașinile folosite pentru recunoașteri, chiar și cele care identificate cu plăci speciale distribuite de către organizatori, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.

IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR

17. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL

Pentru raliurile care contează doar pentru CNRI 2019, numerele de concurs vor fi aceleași cu numărul de licență al pilotului alocate de secretariatul FRAS până la data de 01 martie 2019, conform clasamentului general pe 2016, a regulamentului de licențiere și a cererilor de număr preferential.

În cazul raliurilor înscrise și în calendarul FIA-ERT, organizatorii pot distribui alte numere de concurs, conform prevederilor FIA.

Întreg setul de numere de concurs, panourile de pe ușile laterale (care vor conține și logo-ul campionatului), precum și publicitatea obligatorie FRAS vor fi furnizate de către FRAS odată cu eliberarea licenței.

Contravaloarea acestora va fi achitată odată cu achitarea licenței. Numele copilotului va fi deasemenea comunicat. Pentru oricare din etapele următoare concurenții pot solicita un nou set de numere cu cel puțin 7 zile înaintea startului în etapă.

18. NUMERE DE CONCURS ȘI PUBLICITATE

18.1 GENERALITĂȚI

18.1.1 Orice publicitate conținută în interiorul acestor numere este obligatorie și nu poate fi refuzată de către

concurenți. Nicio modificare nu este permisă la aceste panouri.

18.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ

Numerele de concurs vor fi de culoare neagra pe fondul unei buline albe cu diametru cuprins între 440 mm și 500 mm (pentru J un panou patrat cu laturile de 440-500mm), la alegere, în funcție de mărimea automobilului. Este obligatorie postarea lor pe portiere și optional pe capota motorului și portbagaj.

18.3 LUNETĂ

Un panou pe partea de sus a lunetei, de minim 90 cm lungime și de 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv.

18.4 GEAMURI LATERALE

Două numere pe fiecare geam lateral spate, de cel puțin 20 cm înălțime și grosime de cel puțin 25 mm de culoare negru.

18.5.2 Publicitatea organizatorului trebuie să se încadreze într-un spațiu de aceeași lățime (50cm) și 14 cm înălțime (sau 2 x 7 cm înălțime), situat deasupra sau dedesubtul numărului.

18.5.3 Distribuirea panourilor de acoperiș către concurenți este la latitudinea organizatorului.

18.6 PANOU FRONTAL (CĂMILĂ)

Un panou care se încadrează într-un dreptunghi de 43 cm lungime și 21.5 lățime care include cel puțin numărul de competiție și numele complet al raliului.

18.7 RESTRICȚII PRIVIND PUBLICITATEA

18.7.1 Concurenților le este permis să aplice în mod liber orice publicitate pe automobile, cu următoarele condiții:

- să fie autorizată de legislația națională și de regulamentele FIA și FRAS;
- să nu fie de natură ofensatoare;
- să nu fie de natură politică sau religioasă;
- să nu-i blocheze echipajului vizibilitatea prin ferestre.

18.7.2 Textul publicității obligatorii a fiecărui organizator trebuie clar indicat în regulamentul particular, sau într-un buletin înainte de închiderea înscrierilor în raliu.

18.8 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS

Toți concurenții înscriși în Campionatul Național de Raliuri Dunlop sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, care poate fi:

- 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;
- c.- În lateralul de pe ușile laterale (care conțin numărul de concurs și publicitatea organizatorului), un panou de aceeași lungime și cu lățimea de 8 cm cu denumirea Campionatului, și siglele FRAS și MTS).

19. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI

19.1 ARIPILE FATA

- Pe aripile fata în partea superioară a lor trebuie să apară inițialele și numele de familie atât al pilotului cât și al copilotului, alături de steagul național al țării de licențiere a acestora. Numele trebuie să fie:

- scrise cu caractere Helvetica, culoare albă;
- Inițialele și prima literă a fiecărui nume cu majuscule, restul cu litere mici;
- 6 cm înălțime (majusculele) și o grosime de 1 cm.

Numele pilotului trebuie să fie poziționat deasupra numelui copilotului, pe ambele laturi ale automobilului.

CONDUITA LA VOLAN

20. COMPORTAMENT

20.1 REGULI GENERALE

20.1.1 Concurenții trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră compatibilă cu spiritul sportiv.

20.1.2 Atât timp cât automobilele sunt în regim de parc închis (Art 42.1), pot fi împinse doar de către echipaj

și oficiali; în orice alte cazuri oricine poate împinge cu mâna mașina. Orice modalitate de a deplasa mașina, alta decât prin propriile mijloace sau împinsul cu mâna este interzisă, dacă nu este prevăzut altfel în acest Regulament.

20.1.3 Echipajele trebuie să se deplaseze întotdeauna în sensul de parcurgere a probelor speciale (cu excepția manevrelor de reintrare pe probă).

20.1.4 Pe secțiunile de legătura destinate circulației publice, automobilele de competiție pot fi conduse doar cu patru roți și patru pneuri în rotație liberă. Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi care pot impune o penalizare.

20.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR

20.2.1 Se accentuează faptul că recunoașterile nu sunt antrenamente. Toate regulile de circulație trebuie strict respectate, siguranța și drepturile celorlalți participanți la trafic trebuie respectate.

20.2.2 Viteza excesivă în timpul recunoașterilor va atrage o amendă aplicată de Directorul Sportiv după cum urmează:

- pentru depășirea vitezei cuprinsă între 10 și 20 de km/oră amendă 25 euro. În acest caz depășirea vitezei trebuie să fie pe o durată mai mare de 10 secunde.

- pentru depășirea vitezei cu peste 20 de km/oră, amendă 50 euro

- pentru depășirea vitezei cu peste 50 km /oră, amendă 100 euro

- alte sancțiuni pot fi aplicate de către Directorul Sportiv

Amenzile se plătesc către FRAS până la prima ședință CCS, sub sancțiunea refuzului startului.

Pentru a doua sau pentru următoarele amenzi cuantumului acestora se dublează.

20.2.3 Orice alte abateri de la regulile de circulație în timpul recunoașterilor vor atrage o amendă aplicată de către Comisarii Sportivi.

20.2.4 Valoarea acestei amenzi nu va fi modificată în cazul unei amenzi aplicate de poliție.

20.2.5 Valoarea amenzii va fi dublată în cazul unei a doua abateri în timpul aceluiși raliu.

20.3 VITEZA EXCESIVĂ ÎN TIMPUL RALIULUI

20.4 CODUL RUTIER

20.4.1 Pe întreaga durată a raliului, ambii membri ai echipajului trebuie să fie în posesia unui permis de conducere valabil și să respecte codul rutier. Abaterile vor fi aduse la cunoștința Directorului Sportiv.

20.4.2 Ofițerii de poliție sau oficialii care observă o încălcare a regulilor de circulație comise de un echipaj participant la raliu, trebuie să-l informeze pe acesta, în aceeași manieră ca pe un orice alt participant la trafic.

ÎNSCRIERI

21. PROCERURA DE ÎNSCRIERE

21.1. GENERALITĂȚI

Înscrierile trebuie să se desfășoare în conformitate cu Articolele 3.8 - 3.20 din Cod.

21.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE

Orice echipaj sau echipă posesoare de licență FRAS care dorește să ia parte într-un raliu trebuie să plătească taxa de înscriere datorată și să transmită cererea de înscriere completată la secretariatul raliului înainte de data închiderii înscrierilor, așa cum este aceasta specificată în regulamentul particular.

Toate cererile de înscriere se vor trimite on-line. Dacă programul de înregistrare a cererilor sesizează că o cerere este incompletă sau unul din membrii echipajului cât și cluburile la care sunt înscriși are datorii către FRAS cererile vor fi respinse automat. Concurenții trebuie să prezinte originalul semnat corespunzător al cererii de înscriere la verificările administrative.

Concurenților care au restanțe financiare nu li se vor valida înscrierea la etapa respectivă. Refuzul validării înscrierii se produce și dacă cluburile la care sportivii sunt membrii au restanțe financiare la FRAS. Eșalonarea unor plăți de către FRAS (probată cu documente) nu se consideră restanță financiară.

În cazul în care există neclarități sau orice fel de dubii cu privire la componența sau eligibilitatea concurenților înscriși pe licența de echipă secretariatul competiției va colabora cu secretarul FRAS prezent la eveniment pentru respectarea regulamentului CNRI. Secretarul șef al competiției va solicita orice fel de informații despre

sportivii sau echipele înscrise secretarului FRAS prezent, va colabora cu acesta în toate privințele în ceea ce privește validarea acestora pe lista de înscrieri.

21.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE

Concurenții pot modifica / înlocui automobilul declarat în cererea de înscriere cu altul din aceeași grupă și clasă, până în momentul verificărilor tehnice inițiale.

21.4 ACCEPTUL ASN

Pentru concurenții străini, piloți și copiloți, autorizația poate fi acordată conform Art 3.9 din Cod.

21.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI/SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

Schimbarea competitorului este permisă până la închiderea înscrierilor.

După închiderea înscrierilor, un membru al echipajului poate fi înlocuit cu acceptul :

- organizatorului, înainte de verificările administrative.
- Comisarilor Sportivi, după începerea verificărilor administrative și înaintea publicării listei echipajelor admise la start.

Doar FRAS și Comisia de Raliuri poate autoriza înlocuirea ambilor membri sau a competitorului.

21.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

Prin semnarea cererii de înscriere, participanții se supun jurisdicției sportive specificate în Cod și anexele sale, în acest regulament și în regulamentul particular al raliului.

22. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR

Data închiderii înscrierilor va fi ziua de vineri în săptămâna dinaintea raliului, ora 20:00. Nu se acceptă cereri de eliberare a licenței echipelor după această data. După această data, în cazuri excepționale se pot elibera doar licențe One- Event.

Cererile de înscriere, doar pentru echipaje, sosite după această dată pot fi acceptate cu plata taxei de înscriere majorată cu 20% din valoarea ei inițială.

23. TAXE DE ÎNSCRIERE

23.1 CUANTUM

23.1.1 ECHIPAJ

- – 300 euro

23.2 ACCEPTAREA CERERII DE ÎNSCRIERE

Cererile de înscriere vor fi acceptate doar dacă sunt însoțite de plata integrală a taxei de înscriere

23.3 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxele de înscriere vor fi restituite în totalitate:

- concurenților a căror înscriere nu a fost acceptată
- în cazul în care raliul nu are loc

23.4 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxele de înscriere vor fi restituite parțial:

- 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.

24. CLASE

24.1 SCHIMBAREA CLASEI

Dacă la verificările tehnice inițiale se constată că o mașină nu corespunde grupei și/sau clasei în care a fost înscrisă, Comisarii Sportivi o pot transfera în grupa / clasa corespunzătoare recomandate de comisarii tehnici.

RECUNOAȘTERI

25. RECUNOAȘTERI

25.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI

25.1.1 Prevederi comune:

- Sunt permise scuturile de protecție (conform regulamentului Grupei N).
- Este permisă folosirea a două faruri suplimentare omologate.
- Echipajul poate folosi un sistem "light" de intercomunicație (fără căști).
- Pot fi montate echipamente de navigație.

Pot fi folosite următoarele tipuri de automobile :

25.1.2 Automobile standard

- Automobile standard nemodificate, cele oferite spre vânzare publicului larg.

25.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCȚIE

- Motorul trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N).

- Cutia de viteze trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N).

- Evacuarea trebuie să fie producție de serie cu un nivel maxim de zgomot cuprins în toleranțele legale ale țării organizatoare.

- Suspensiile trebuie să se conformeze regulamentelor Grupei N.

- Este autorizată montarea unui rollbar din oțel conform cu prevederile Art. 253-8.1 - 8.3 din Anexa J.

- Sunt autorizate scaune „cupă” în aceeași culoare cu interiorul mașinii

- Jantele sunt la liber în limitele Anexei J Grupa N.

25.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI

Anvelopele utilizate la recunoașteri pot fi:

a) Pentru asfalt - anvelope de serie omologate conform legislației rutiere

b) Pentru macadam - la liber, dacă în regulamentul particular nu este prevăzut altceva

25.3 RESTRICȚII

Începând cu data publicării regulamentului particular, orice pilot, copilot, sau alt membru al unei echipe înscrise sau care intenționează să se înscrie în raliu și care dorește să conducă pe orice drum care este sau care poate fi folosit ca probă specială a raliului, poate să facă aceasta doar după obținerea acordului scris al organizatorului. Nerespectarea acestei reguli va fi semnalată Comisarilor Sportivi.

25.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR

25.4.1 Program

Recunoașterile trebuie să se desfășoare conform programului stabilit de organizator. Participarea la recunoașteri nu este obligatorie.

25.4.2 Respectarea programului de recunoașteri

Deplasarea (altfel decât pe jos), după publicarea regulamentului particular, pe traseul probelor speciale ale raliului a oricărei persoane legate de un echipaj înscris este permisă doar cu acordul expres al Directorului Sportiv.

25.4.3 Numărul de treceri

Fiecare echipaj are dreptul la două treceri pe fiecare probă specială sau, când este cazul, sector de probă (probele speciale care se parcurg de două ori se consideră o probă). Recunoașterile vor fi monitorizate cu arbitri amplasați la startul și opțional la stopul fiecărei probe, care vor nota numărul de treceri. Concurenții pot intra pe probe doar pe la start și pot ieși doar pe la sosire. Pe traseul probelor speciale se pot efectua și alte controale.

25.4.4 Viteza la recunoașteri

Organizatorii pot specifica limitele de viteză permise pe probele speciale. Aceste limite trebuie consemnate în regulamentul particular și pot fi verificate oricând, pe perioada desfășurării recunoașterilor.

25.4.5 Shakedown

Nu este obligatorie includerea shakedown-ului în programul de recunoașteri. Shakedown-ul este considerată ca o probă specială. Cel puțin o mașină”0” și o mașină de securitate”S1”,S2” trebuie să parcurgă traseul.

Directorul Sportiv sau un adjunct trebuie să monitorizeze(conducă) desfășurarea shakedown-ului.

Locul copilotului la shakedown poate fi ocupat doar de persoanele cu vârsta peste 18 ani, pe bază de declarație pe propria răspundere însoțită de copia după cartea de identitate. Cererea trebuie aprobată de către directorul sportiv.

Pentru a oferi posibilitatea de reglaje, ajustări specific la mașinile de concurs, programul Shakedown-ului va fi făcut astfel:

- întreg programul, mașinile din clasele 2,3,4,5,11

- program restricționat(reduc) pentru celelalte clase

25.4.6 Numărul de persoane

Pe probele speciale, la bordul automobilului sunt admiși doar membrii echipajului.

VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE

26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI

26.1 GENERALITĂȚI

26.1.1 Verificările administrative pot fi făcute și la înscrierile pentru recunoașteri, dacă acest lucru a fost specificat în regulamentul particular.

Amânarea verificărilor administrative peste ora programată poate fi făcută doar cu aprobarea șefului secretariatului și contra unei sume de 20 euro.

Echipajele/sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRI 2019 vor prezenta cu ocazia verificărilor administrative următoarele documente :

- Licența pilot/copilot valabilă pe anul 2019
- Permisul de conducere pilot și copilot, sau dovadă înlocuitoare valabilă. (Sunt exceptați concurenții sub 18 ani).
- Documentele mașinii de concurs : talon, RCA
- Declarație pe propria răspundere/contract de închiriere, dacă mașina de concurs nu este proprietate personală.

Cererea de înscriere va fi obligatoriu semnată de către pilot și copilot.

Ulterior, la următoarele etape vor fi prezentate doar documentele care nu mai corespund cu ocazia primei verificări administrative. Permisul de Conducere și RCA-ul mașinii de concurs sunt obligatorii de prezentat.

Pentru etapele internaționale se vor respecta regulamentele specifice.

Pe parcursul competiției oficiali din cadrul secretariatului competiției pot face verificări ale documentelor.

Concurenții sunt obligați să dețină în permanență la ei sau în parcul de service documentele amintite mai sus.

Neconformitatea, nedeclararea lipsei unui document sau imposibilitatea de a prezenta documentele solicitate cu ocazia controalelor inopinate la etapa respectivă va fi penalizată cu amendă de minim 100 euro, până la excludere, pronunțată de către Directorul Sportiv.

26.1.2 Automobilele pot fi prezentate la verificările tehnice inițiale de către un membru al echipei, dacă regulamentul particular nu prevede altceva. Organizatorii pot folosi acest prilej ca o oportunitate de a prezenta publicului prezent echipajele și automobilele de concurs. În acest caz, toți membrii echipajelor trebuie să participe la verificările tehnice inițiale conform programului anunțat în regulamentul particular sau într-un buletin emis de organizator.

26.1.3 Sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRI 2019 sunt obligați să prezinte întreg echipamentul cu ocazia verificărilor tehnice. Prezentarea echipamentului la următoarele etape nu mai este necesară (dacă regulamentul particular nu prevede altfel), cu excepția cazului când o parte din echipament se înlocuiește.

Regulamentul Particular, sau un buletin emis de către organizator /directorul sportiv poate să prevadă verificări ale articolelor de îmbrăcăminte, căști, hans, etc. în cadrul verificărilor tehnice inițiale.

O fișă individuală cu detalii despre echipamentul fiecărui sportiv va fi completată și trimisă de către fiecare sportiv comisiei tehnice FRAS , până la închiderea înscrierilor la prima etapă la care sportivul participă. Orice neconcordanță înscrisă în această fișă, constatată pe parcursul sezonului competițional de către comisarii tehnici va fi sancționată cu amendă de minim 50 euro pronunțată de către directorul sportiv sau cu alte sancțiuni la latitudinea CCS.

26.1.4 Trebuie prezentată în original fișa completă de omologare FIA/FRAS a automobilului.

26.1.5 Comisarii tehnici vor solicita marcarea șasiului și a blocului motor.

26.1.6 După verificările tehnice inițiale, pentru automobilele la care s-au descoperit neconformități din punct de vedere tehnic și/sau securitate, Comisarii Sportivi pot stabili un termen de remediere a problemelor depistate, sau pot refuza startul.

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

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

Echipajele care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiție, completat, semnat și ștampilat,

nu vor fi admise.

26.2 PROGRAM

Sigilarea componentelor, verificarea greutateii automobilelor și verificările tehnice inițiale se vor desfășura conform unui program stabilit prin regulamentul particular sau printr-un buletin emis de organizator.

26.2.1 Întârzierea la VTI va fi sancționată astfel :

- cu până la 15 minute, amendă 50 euro
- între 15 și 30 minute, amendă 75 euro
- între 30 minute și o oră , amendă 150 euro
- peste o oră, amendă 200 euro și/sau altă penalizare la discreția Directorului Sportiv.

Amenzile vor fi achitate la secretariat, până la prima ședință a CCS sub refuzul startului în concurs.

Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 200 euro. În cazul contraviziilor 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

27. ÎN TIMPUL RALIULUI

27.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

Verificări ale echipamentelor de siguranță, inclusiv a articolelor de îmbrăcăminte, precum și a automobilului, pot fi desfășurate oricând în timpul desfășurării raliului, inclusiv în timpul shakedown-ului.

27.2 RESPONSABILITATEA CONCURRENTILOR

27.2.1 Concurantul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata raliului.

27.2.2 Este responsabilitatea concurentului păstrarea intactă a semnelor de identificare (dacă s-au aplicat) de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului sau până când regulamentele permit îndepărtarea lor.

Lipsa lor va fi raportată Comisarilor Sportivi.

27.2.3 Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului să verifice reinstalarea corectă a oricărui element al mașinii demontat la verificări.

27.2.4 Orice fraudă descoperită și în special semnele de identificare prezentate ca originale și care au fost modificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi.

28. VERIFICĂRI FINALE

28.1 PARC ÎNCHIS FINAL

După terminarea formalităților de la sosirea festivă, toate automobilele trebuie plasate într-un parc închis unde vor rămâne până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea acestuia.

28.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR

Automobilele demontate la verificările tehnice finale vor fi selectate fie la discreția Comisarilor Sportivi fie ca urmare a unei contestații sau a recomandării Directorului Sportiv.

28.3 FIȘA DE OMOLOGARE

La verificările tehnice finale trebuie puse la dispoziție fișa de omologare FIA completă, în original precum și toate celelalte certificări necesare. Pentru mașinile cu omologare națională trebuie puse la dispoziție documentele corespondente emise de FRAS.

SHAKEDOWN

29. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL

29.1 GENERALITĂȚI

Shakedown-ul poate fi organizat atât ca o oportunitate de mediatizare și promovare cât și pentru a da concurenților posibilitatea de a-și testa mașinile.

Includerea shakedown-ului în programul raliului este opțiunea organizatorului.

29.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI

29.2.1 Desfășurarea shakedown-ului va fi identică cu cea a unei probe speciale a raliului, inclusiv toate măsurile de securitate necesare.

29.2.2 Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei probe super-speciale sau pe o parte a traseului unei probe speciale a raliului.

29.2.3 Pentru aplicarea Art 20.2, shakedown-ul este considerat ca făcând parte din recunoașteri.

29.2.4 Suprafața de desfășurare a shakedown-ului trebuie să fie aceeași ca suprafața majorității probelor

speciale.

29.3 PROPRIE RĂSPUNDERE

Orice persoană aflată la bordul unui automobil în timpul shakedown-ului, care nu este înscrisă în raliu, trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere, pusă la dispoziție de către organizator.

29.4 CERINȚE TEHNICE

Înainte de shakedown mașinile trebuie să treacă de verificările tehnice inițiale. Acolo unde se aplică, blocul motor, transmisia și părțile mecanice prevăzute în acest regulament trebuie sigilate.

29.5 DEFECȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI

Concurenții ale căror mașini s-au defectat în timpul shakedown-ului trebuie totuși să participe la startul festiv.

29.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR

Orice persoană aflată la bordul automobilelor participante la shakedown trebuie să poarte cască omologată, îmbrăcămintea și întregul echipament de securitate prevăzute în Capitolul III al Anexei L - Echipamentul concurenților și să aibă centurile de siguranță corect fixate. Orice abatere va fi penalizată.

29.7 SERVICE

În timpul shakedown-ului operațiunile de service se pot desfășura în parcul principal de service sau în alt parc adițional de service dacă acesta este prevăzut în regulamentul particular.

30. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI

Nu sunt prevăzute.

POSTURI DE CONTROL (CONTROALE)

31. CONTROALE – CERINȚE GENERALE

31.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL

Toate posturile de control, adică controalele orare și de trecere, începutul și sfârșitul probelor speciale, zonele de regrupare, vor fi semnalizate prin panouri conform standardelor aprobate de FIA conform schițelor și distanțelor prevăzute în Anexa I.

31.2 BARIERE DE PROTECȚIE

Pentru buna desfășurare a operațiunilor de control, posturile de control trebuie protejate cu bariere de protecție pe ambele părți ale drumului, pe o distanță de cel puțin 5m înainte și după.

31.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL

Perioada de staționare în zonele de control este limitată la timpul necesar efectuării operațiunii de control.

31.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE

31.4.1 Controalele trebuie să fie funcționale cu cel puțin 30 de minute înainte de timpul programat pentru trecerea primului automobil din competiție.

31.4.2 Dacă Directorul Sportiv nu decide altceva, controalele își vor încheia activitatea la 15 minute după timpul ideal al ultimului concurent plus întârzierea maximă admisă.

31.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR

31.5.1 Concurenții sunt obligați să respecte succesiunea corectă a controalelor și direcția de parcurs a raliului.

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

31.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR

31.6.1 Concurenții sunt obligați să respecte instrucțiunile arbitrilor din orice post de control.

31.6.2 Toți oficialii din posturi trebuie să poată fi identificați. În fiecare post de control, șeful de post va purta o vestă distinctivă.

31.7 ZONE MEDIA (DACĂ ESTE CAZUL)

Pot fi amenajate zone împrejmuite, special pentru media, înaintea panourilor galbene al controalelor orare de intrare în zonele de service, service îndepărtat, regrupare sau în cadrul zonei de așteptare dinaintea sosirii festive. Accesul în aceste zone media este permis doar persoanelor acreditate corespunzător. Organizatorii pot concepe programul raliului și planul orar astfel încât echipajele să poată petrece cel puțin 15 minute în zona media.

31.8 PUNCTE DE SCHIMB A DATELOR DE PE CAMERELE ON-BOARD

Organizatorii pot stabili pe traseul raliului puncte de schimb a datelor de pe camerele on-board. Aceste

puncte trebuie indicate printr-un buletin (care poate fi emis de Directorul Sportiv) și singurele operațiuni permise sunt schimbarea filmărilor și reglarea / mentenanța camerelor. Cu acordul Directorului Sportiv aceste operațiuni sunt permise și în zonele media, în regrupări sau parcuri închise și la ieșirea din zonele de alimentare îndepărtată. Dacă aceste operațiuni pot fi efectuate doar în prezența unui membru al echipei, echipa trebuie să solicite aceasta Directorului Sportiv, înainte de startul raliului. Toate aceste operațiuni pot fi efectuate doar sub supravegherea unui arbitru sau oficial.

32. CONTROALE DE TRECERE

La aceste controale, identificate prin panouri conform Anexei I, arbitri trebuie doar să ștampileze și/sau semneze carnetul de control, imediat după ce l-a primit de la echipaj, fără a menționa timpul trecerii.

33. CONTROALE ORARE

33.1 FUNCȚIONAREA

În aceste controale, arbitri vor completa în carnetul de control ora și minutul când acesta a fost predat. Înregistrarea timpului se face la minut împlinit.

33.2 PROCEDURA DE PONTARE

33.2.1 Procedura de pontare începe în momentul în care mașina trece de panoul de intrare în zonă.

33.2.2 Între panoul de intrare în zona și punctul de control, echipajului îi este interzis să se oprească din mers sau să conducă cu o viteză anormal de mică, indiferent de motiv.

33.2.3 Cronometrarea și înscrierea timpului în carnetul de control poate fi efectuată doar dacă ambii membrii ai echipajului și mașina sunt în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control.

33.2.4 Timpul de pontare corespunde momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează carnetul de control arbitrului din post.

33.2.5 Acesta înscrie în carnet, fie manual fie cu ajutorul unui dispozitiv de imprimare, timpul efectiv de pontaj și nimic altceva.

33.2.6 Timpul de pontare se obține adunând timpul ideal la timpul de start în proba specială sau la timpul de pontare în precedentul CO, timpii fiind exprimați în minute.

33.2.7 Timpul de pontare este numai responsabilitatea echipajului, care poate consulta cronometrul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să le dea nicio informație cu privire la acest timp.

33.2.8 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru pontare în avans dacă mașina intră în zona de control în timpul minutului de pontare sau a minutului anterior.

33.2.9 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru întârziere dacă actul înmânării carnetului către arbitru din post are loc în timpul minutului ideal de pontare.

33.2.10 Orice diferență dintre timpul efectiv și timpul ideal de pontaj va fi penalizată după cum urmează :

- a) Pentru întârziere : 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut.
- b) Pentru avans : 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

33.2.11 În cazurile prevăzute în regulamentul particular al raliului sau într-un buletin ulterior, organizatorii le pot permite echipajelor să pondeze în avans fără să primească vreo penalizare.

33.2.12 Dacă se constată că un echipaj nu a respectat regulile procedurii de pontare, arbitru șef de post va face un raport scris care va fi trimis imediat Directorului Sportiv

33.2.13 La dispoziția Directorului Sportiv, pentru un echipaj care a fost penalizat pentru pontare în avans poate fi dată o neutralizare pe durata necesară pentru ca acesta să plece mai departe la timpul prevăzut inițial.

33.3 CONTROL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

În cazul în care un control orar este urmat de un control de start într-o proba specială, se aplică procedura următoare:

33.3.1 La controlul orar de la finalul unei secțiuni de legătura, arbitru din post va înregistra în carnetul de control atât timpul de pontare al echipajului cât și timpul de start proba specială. Între cei doi timpi trebuie prevăzut un ecart de 3 minute, pentru a-i permite echipajului să se pregătească pentru startul probei și să ajungă la linia de start.

33.3.2 Dacă două sau mai multe echipaje pondează în același minut, timpul lor previzionat de start va fi acordat în funcție de timpul lor de pontare la precedentul control orar. Dacă și acești timpi sunt identici, se va

lua în considerare timpul de pontare în penultimul control orar și așa mai departe.

33.3.3 După ce a pontat în controlul orar, automobilul de competiție trebuie condus în postul de start al probei speciale, de unde echipajul va lua startul conform procedurii descrise în acest regulament.

33.3.4 În cazul în care exista o diferență între timpul previzionat și timpul efectiv de start, va fi luat în considerare timpul înscris de arbitrul de la startul probei speciale, cu excepția cazurilor în care Comisarii Sportivi decid altceva.

33.3.5 Timpul de start în proba specială va fi timpul de referință pentru calcularea timpului de pontare la următorul control orar.

33.3.6 Carnetul de control va fi redat echipajului în minutul precedent startului.

34. ÎNTÂRZIERE

34.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ

Orice întârziere care depășește cu peste 15 minute orice timp ideal individual (între două controale succesive sau la startul unei secțiuni) sau care depășește 30 de minute la finalul unei secțiuni sau zile, va avea ca efect scoaterea din clasamente a concurentului respectiv, de către Directorul Sportiv. Echipajul poate totuși relua startul în raliu, în condițiile prevăzute de regulament. Pentru calcularea acestei întârzieri, se folosește timpul efectiv și nu penalizările (10 secunde pe minut) aplicate.

34.2 SOSIREA ÎN AVANS

Pontarea în avans nu le va permite sub nicio formă echipajelor să-și reducă întârzierea.

34.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE

Depășirea întârzierii maxime admise poate fi anunțată doar la sfârșitul unei secțiuni.

35. CONTROALE DE REGRUPARE

35.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE

35.1.1 La intrarea într-o regrupare, echipajele vor primi instrucțiuni privind ora lor de ieșire din regrupare.

După aceea, vor parca mașina conform indicațiilor arbitrilor. Motoarele vor fi oprite și echipajele trebuie să părăsească parcul închis.

35.1.2 Toate echipajele trebuie să fie pregătite să se prezinte pentru maxim 5 minute într-o zonă de autografe, organizată lângă controlul orar și accesibilă publicului.

35.1.3 Când o regrupare nu depășește 15 minute, echipajele pot rămâne în interiorul acesteia.

35.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE

După o regrupare din timpul unei zile, concurenții vor lua startul în ordinea intrării în regrupare.

PROBE SPECIALE

36. GENERALITĂȚI

36.1 CRONOMETRARE

Pentru probele speciale și Power Stage, cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.

37. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ

37.1 PUNCTUL DE START

Startul în probele speciale se dă de pe loc, cu mașina plasată la linia de start.

37.2 PROCEDURA DE START

37.2.1 Procedura de start electronică trebuie clar vizibilă pentru echipajul de pe linia de start. Se poate utiliza un ceas cu numărătoare inversă, un sistem secvențial de lumini sau un ceas digital care funcționează în ordine normală. În oricare dintre cazuri, sistemul trebuie descris în regulamentul particular.

37.2.2 Procedura de start electronică poate fi cuplată cu un dispozitiv de detecție și înregistrare a mașinilor care pleacă de pe linia de start înaintea semnalului corect (start anticipat). Acest dispozitiv trebuie poziționat la 40cm după linia de start.

37.3 PROCEDURA DE START MANUAL

În cazul în care se folosește procedura de start manual, după returnarea carnetului de control către echipaj, starterul va număra invers cu voce tare : 30" - 15" - 10" și ultimele cinci secunde una câte una. Când ultimele 5 secunde au trecut, va fi dat semnalul de start.

37.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI

37.4.1 În cazul unui start întârziat din vina echipajului, arbitrul va înscrie un nou timp de start în carnetul de control, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut întârziere.

37.4.2 Orice echipaj care refuză startul într-o probă specială la timpul alocat va fi raportat Comisarilor Sportivi, indiferent dacă proba specială este în desfășurare sau nu.

37.4.3 Orice automobil care nu poate să pornească de pe linia de start în termen de 20 de secunde după semnal va fi considerat abandonat și va fi imediat re poziționat într-un loc sigur. Acest automobil va putea relua startul în ziua următoare conform prevederilor Art.46.

37.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE

Când derularea unei probe a fost întârziată cu mai mult de 20 de minute, spectatorii trebuie anunțați că proba este pe punctul de a fi reluată înaintea trecerii următorului automobil de competiție. Altfel, proba va fi oprită.

37.6 START ANTICIPAT

Startul anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării semnalului de start, va fi penalizat după cum urmează:

- prima abatere : 10 secunde;
- a doua abatere : 1 minut;
- a treia abatere : 3 minute.

Următoarele abateri : la discreția Comisarilor Sportivi.

Aceste penalizări nu-i împiedică pe Comisarii Sportivi să impună penalizări mai drastice, dacă ei consideră necesar. Pentru calculul timpului se va folosi timpul efectiv de start.

38. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ

38.1 LINIA DE SOSIRE

Probele speciale se termină cu o sosire lansată, care ar trebui poziționată într-un loc în care se așteaptă ca mașinile să circule mai încet, și cu cel puțin 200m înaintea punctului Stop. Zona dintre sosire și stop ar trebui să fie lipsită de viraje periculoase, strânse sau înșelătoare, sau de alte riscuri precum porțile sau alte obstacole periculoase. Oprirea între panoul galben de presemnalizare și panoul de stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor Sportivi. Timpul cronometrat va fi înregistrat pe linia de sosire, folosind fascicule electronice (celule), și va fi dublat cu alte cronometre. Cronometrării trebuie să se poziționeze în dreptul liniei de sosire, semnalizată prin panouri reprezentându un steag cadrilat pe fundal roșu

38.2 PUNCTUL STOP

Echipajul trebuie după aceea să se oprească în postul stop, semnalizat cu panou "STOP" roșu, pentru a a-i fi înscris în carnetul de control timpul de sosire (oră, minut, secundă, zecime și, unde se aplică, miime de secundă). Dacă timpul exact de sosire nu poate fi transmis imediat arbitrilor de la stop, aceștia doar vor ștampila (semna) carnetul de control al echipajului urmând ca timpul să fie înscris în următoarea zonă regrupare.

39. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE

Când o probă specială este întreruptă sau oprită, indiferent de motiv, fiecărui echipaj afectat îi va fi alocat de către Directorul Sportiv un timp, considerat a fi cel mai echitabil. Totuși, niciun echipaj care este responsabil sau co-responsabil pentru oprirea probei nu va beneficia de această măsură.

40. SIGURANȚA CONCURENȚILOR

40.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR

Atunci când automobilul este în mișcare, pe orice tip de probă specială, echipajul este obligat să poarte căștile omologate, toate echipamentele și îmbrăcămintea de siguranță necesare conform Anexei L Capitolul III – Echipamentul concurenților și să aibă centurile de siguranță corect fixate.

40.2 SEMNELE SOS / OK

40.2.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibă la bord un panou (carton), cu dimensiunile de cel puțin 42 x 29.7cm (A3), inscripționat cu „SOS” roșu pe o parte și cu „OK” verde pe cealaltă parte.

40.2.2 În cazul în care se necesită îngrijire medicală de urgență, dacă este posibil, semnul “SOS” roșu trebuie afișat imediat către următoarele mașini și către orice elicopter care încearcă să intervină.

40.2.3 Orice echipaj căruia îi este arătat semnul “SOS” roșu, sau care vede o mașină care a suferit un accident major cu ambii membri ai echipajului în interiorul mașinii dar nu afișează semnul “SOS” roșu, trebuie imediat și fără excepție să oprească pentru a acorda ajutor. A doua mașină ajunsă la locul accidentului va pleca să

informeze următorul post radio. Următoarele automobile trebuie să lase drumul liber pentru autovehiculele de urgență. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedură li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

40.2.4 În cazul unui accident în care nu este nevoie de îngrijire medicală de urgență, semnul „OK” verde trebuie vizibil afișat, de unul dintre membrii echipajului, către următoarele mașini și către orice elicopter care încearcă să intervină.

40.2.5 Dacă echipajul părăsește automobilul, semnul „OK” verde trebuie afișat astfel încât să fie clar vizibil pentru ceilalți concurenți.

40.2.6 Orice echipaj care ar fi putut respecta aceste reguli dar nu a făcut-o, va fi raportat Directorului Sportiv.

40.2.7 Road book-ul trebuie să conțină o pagină cu procedura în caz de accident.

40.2.8 Orice echipaj care abandonează trebuie să anunțe organizatorul despre aceasta cât se poate de repede, cu excepția cazurilor de forță majoră. În acest caz carnetul de control trebuie predat la următorul post de control sau oficialului din automobilul de deschidere. Orice echipaj care nu respectă această regulă va fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

40.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR

Dacă un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public a suferit o vătămare corporală, pilotul sau copilul implicați trebuie să rămână la locul accidentului și să-l oprescă pe următorul concurent, acesta trebuind să anunțe evenimentul la următorul post radio specificat în road book și semnalizat pe traseu. Trebuie de asemenea respectate legile rutiere referitoare la procedura în caz de accident. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedură li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

40.4 TRIUNGHIUL ROȘU

40.4.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibe în dotare un triunghi reflectorizant care, în cazul în opririi mașinii pe proba specială, trebuie plasat într-o poziție vizibilă de către unul din membrii echipajului, la cel puțin 50 de metri înaintea mașinii, pentru a-i avertiza pe următorii concurenți. Orice echipaj care nu respectă această regulă poate fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

40.4.2 Triunghiul trebuie plasat chiar și în cazul în care mașina este în afara drumului.

40.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII

40.5.1 La vederea unui steag roșu afișat, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să rămână la viteză redusă până la sfârșitul probei speciale, și să respecte indicațiile oricărui arbitru sau conducător al unei mașini de intervenție. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de intermediar radio dinaintea incidentului.

Nerespectarea acestei reguli va atrage o penalizare la discreția Comisarilor Sportivi.

40.5.2 Echipajului căruia i-a fost arătat steagul roșu i se va atribui un timp conform prevederilor Art.39.

40.6 ȘICANE

40.6.1 Pentru a micșora viteza în zonele periculoase și în zonele unde se circulă cu viteză maximă o lungă perioadă de timp, organizatorii trebuie să monteze bariere artificiale în formă de șicane. Șicanele trebuie să respecte specificațiile prevăzute în Anexa VI.

40.6.2 Deplasarea barierelor din care sunt alcătuite șicanele sau trecerea prin acestea vor fi sancționate de către Comisarii Sportivi.

40.6.3 În cazul în care o barieră dintr-o șicană a fost deplasată din poziția originală și astfel împiedică trecerea concurenților următori, Comisarii Sportivi pot atribui concurenților afectați un alt timp pe proba specială.

41. PROBE SUPER SPECIALE

41.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE

41.1.1 Când mai multe mașini iau startul în același timp, aspectul traseului în toate zonele de start trebuie să fie identic. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice fiecărei mașini. Este permis ca linia de start să fie decalată între poziții de start diferite, pentru ca lungimea traseului să fie aceeași din toate pozițiile de start.

41.1.2 Includerea unei super speciale în programul raliului este obligatorie.

41.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE

Regulamentele specifice privind derularea, ordinea și intervalele de start pentru probele super speciale sunt în totalitate la latitudinea organizatorului. Totuși, aceste informații trebuie incluse în regulamentul particular.

41.3 PLANUL DE SECURITATE

- 41.3.1** Un plan de securitate separat și în conformitate cu standardele trebuie trimis spre aprobare către FRAS
- 41.3.2** Din considerente de securitate, automobilele concurenților care nu reușesc să termine proba vor fi transportate de organizatori dincolo de finalul probei.

PARC ÎNCHIS

42. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS

42.1 APLICARE

Automobilele sunt supuse regulilor parcului închis:

42.1.1 Din momentul în care intră într-un parc de regrupare și până când îl părăsesc.

42.1.2 Din momentul în care intră și/sau părăsește într-o zonă de control și până o părăsește.

42.1.3 Din momentul în care au ajuns la finalul ultimului element competitiv al raliului și până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea parcului închis.

42.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS

42.2.1 Imediat după ce și-au parcat mașina în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul și echipajul trebuie să părăsească parcul închis. Nimeni, cu excepția oficialilor care-și exercită funcțiile specifice, nu are acces în parcul închis.

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

42.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS

Doar oficialii din post și/sau membrii echipajului sunt autorizați să împingă automobilele de competiție în interiorul parcului închis.

42.4 HUSE

Nu pot fi folosite husele auto.

42.5 VERIFICĂRI TEHNICE

Comisarii tehnici pot efectua verificări tehnice în interiorul parcului închis.

42.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS

42.6.1 În cazul în care comisarii tehnici consideră că defecțiunile apărute la un automobil pot afecta securitatea, acesta poate fi reparat în parcul închis cu permisiunea Șefului Verificărilor Tehnice și a Directorului Sportiv. Un membru al echipei va fi autorizat să repare, sau să schimbe elementele de securitate omologate FIA conform Anexei J, incluse în lista tehnică FIA și montate în mașină (ex.: centuri, stingător...).

42.6.2 Cu aprobarea Directorului Sportiv și sub supravegherea unui arbitru sau a unui comisar tehnic, echipajul și maxim 3 membri ai echipei pot schimba geamurile.

42.6.3 Dacă timpul necesar pentru a efectua reparațiile descrise mai sus cauzează o întârziere dincolo de ora de start programată inițial, echipajul va primi un nou timp de start după finalizarea reparațiilor, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

42.6.4 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.

42.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI

Dispozitivele de localizare GPS și camerele on-board pot fi scoase în parcul închis doar cu acordul Șefului Verificărilor Tehnice și sub supravegherea arbitrilor.

42.8 Parc închis între două zile de concurs

Automobilele istorice de competiție nu au obligativitatea de a fi plasate în acest parc închis. Piloții care aleg să nu plaseze automobilul în acest parc închis se vor prezenta doar pentru predarea/ridicarea carnetelor de raliu.

STARTUL ȘI RE-STARTUL

43. STARTUL FESTIV

Poate fi organizat un start festiv pentru a îmbunătăți promovarea și interesul media pentru raliu. Intervalul și ordinea de start pentru startul festiv sunt la discreția organizatorului. Programul și locul de desfășurare trebuie indicate în regulamentul particular. Unui echipaj care nu poate fi prezent la startul festiv cu automobilul de competiție, îi va fi permis să ia în mod normal startul în restul raliului, cu condiția informării

Comisarilor Sportivi și sub rezerva trecerii de verificările tehnice necesare. Echipajul în cauză trebuie totuși să participe la startul festiv, la timpul sau, îmbrăcat în combinezoanele omologate.

44. STARTUL RALIULUI

44.1 ZONA DE START

Înainte de startul elementelor competitive ale raliului, organizatorii pot strânge toate automobilele de competiție într-o zonă de start, automobilele intrând în aceasta zonă înainte de orele de start, conform prevederilor regulamentului particular. Penalizările pentru sosirea cu întârziere în zona de start pot fi exclusiv pecuniare și vor fi precizate în regulamentul particular. Nicio operațiune de service nu este permisă în zona de start.

44.2 ÎNTÂRZIAREA MAXIMĂ ADMISĂ LA START

Unui echipaj care întârzie mai mult de 15 minute la startul unei secțiuni nu îi va mai fi permis startul în secțiunea respectivă.

45. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START

45.1 NOILE EXIGENTE PRIVIND ORDINEA DE START

Ordinea de start trebuie să rămână neschimbată până când a fost parcursă cel puțin 10% din distanța totală a probelor speciale.

45.2 REPOZIȚIONAREA CONCURRENTILOR

Directorul Sportiv poate, din considerente de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, să re-poziționeze piloții sau să modifice intervale dintre mașini.

45.3 STARTUL ÎN ZIUA 1

- piloții prioritari (FIA+FRAS), în ordinea clasamentului general*;
- ceilalți piloți din clasele 2-10, în ordinea clasamentului general* iar de la minim locul 10 în jos cu automobilele din clasele 11 - 12 (grupa H) intercalate între automobilele din clasele 2-10
- piloții CNRVI (Istorice)
- Rally2

*prin clasament general se înțelege clasamentul provizoriu la zi din anul curent. La prima etapă ordinea de start se face pe baza clasamentului din anul precedent.

45.4 STARTUL ÎN ZILELE URMĂTOARE

Ordinea de start din zilele următoare se va baza pe clasamentul de la finalul ultimei probe parcurse în ziua precedentă, cu excepția cazului când aceasta este o superspecială. De la minimum locul 10 în jos se vor intercala în ordinea de start și automobilele din clasele 11,12 (grupa H). Urmează piloții din CNRVI, ultimii vor lua startul cei din Rally 2.

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.

Comisarii Sportivi pot re-poziționa piloții care doresc să ia startul conform regulii Rally 2 (fostul Super Rally) și în general, pe orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului Sportiv, în mod special când se anticipează ca diferența de la startul în proba specială dintre două automobile consecutive nu ar fi suficientă.

45.5 INTERVALUL DE START

La raliurile de asfalt intervalul de start va fi de cel puțin 1 minut, iar la cele de macadam de cel puțin 2 minute.

46 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2 (FOSTUL SUPER RALLY)

46.1 GENERALITĂȚI

Orice echipaj care a abandonat într-o zi poate relua startul în raliu în ziua următoare doar dacă își anunță intenția către Directorul Sportiv cu cel puțin o oră înainte de publicarea listei de start pentru ziua următoare. Conculentul trebuie să-l informeze pe Directorul Sportiv despre motivul abandonului (ex accident, probleme tehnice etc.) și despre intenția de a avea mașina re-verificată.

Aceste prevederi se aplică și automobilelor scoase din clasamente din cauza depășirii întârzierii maxime admise sau a ratării unui control, dar nu se aplică concurenților excluși pentru abateri tehnice, încălcări ale legilor rutiere sau prin decizia Comisarilor Sportivi.

În cazul excluderii pentru încălcarea Art.34 din prezentul regulament, concurențul va fi acceptat la start în ziua

următoare. Penalizarea se va aplica începând cu CO-ul unde a fost înregistrată depășirea întârzierii maxime. Orice concurent care abandonează în ultima zi de raliu nu va fi clasificat.

46.2 PENALIZĂRI

Toate echipajele care reiau startul a doua zi vor primi o penalizare în timp. Aceste penalizări sunt:

46.2.1 Pentru fiecare probă specială sau super specială ratată :

- raliurile din calendarul FIA-ERT - 7 minute
- raliurile doar din calendarul CNRI - 7 minute

46.2.2 Totuși, dacă prima probă specială sau super specială ratată este:

a) proba desfășurată în Secțiunea 1 urmată de o regroupare de noapte înaintea Secțiunii 2 sau

b) ultima probă dinaintea unei regroupări de noapte, penalizarea va fi :

- raliurile din calendarul FIA-ERT - 10 minute
- raliurile doar din calendarul CNRI - 10 minute

Această penalizare de 10 minute poate fi aplicată o singură dată în timpul raliului.

46.2.3 Această penalizare în timp se va aplica la cel mai bun timp pe probă din clasa sa pentru fiecare probă specială sau superspecială nefinalizată, inclusiv proba în care a abandonat.

46.2.4 Dacă abandonul se produce după ultima probă specială sau super specială de la finalul zilei, se va considera că respectiva probă nu a fost terminată și va fi penalizat în consecință.

46.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ

46.3.1 Orice automobil care a abandonat într-o zi și urmează să reia startul poate fi reparat la discreția concurenților. Totuși, mașina trebuie dusă în parcul închis de noapte cu cel mult 1 ora înaintea startului primului concurent.

46.3.2 Verificarea tehnică a mașinilor reparate

Mașina trebuie să-și păstreze caroseria și motorul marcate la verificările tehnice inițiale. Concurenții trebuie să se prezinte la o reverificare tehnică, la ora stabilită de comisarii tehnici.

46.3.3 Reparații înaintea startului Zilei 1 / Secțiunea 2

Pentru acele mașini care nu au reușit să termine super speciala /sectorul de legătură (Secțiunea 1 a Zilei 1), dacă este cazul, reparațiile vor fi efectuate conform celor de mai sus și concurentul poate relua startul în Secțiunea 2 a Zilei 1. Se va considera că respectivul concurent a terminat proba super specială și sectorul de legătură și nu a abandonat. Regulamentul particular va specifica timpul care va fi acordat concurenților care au abandonat pe traseul super speciale și / sau pe traseul de legătură.

47. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START

Vezi Art 46.3

SERVICE

48. SERVICE - CONDIȚII GENERALE

48.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI

48.1.1 Începând cu primul control orar, service-ul automobilelor de concurs poate fi efectuat doar în interiorul parcurilor de service și a zonelor de service îndepărtat, cu excepția reparării mașinilor abandonate care doresc să reia startul.

48.1.2 Echipajul, folosind numai echipamentul de la bord și fără ajutor fizic extern, poate efectua service la mașină în orice moment, cu excepția cazului în care acest lucru este interzis în mod expres.

48.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI SERVICE RESTRICȚIONAT

48.2.1 Prezența personalului echipei și a oricărui mijloc de transport al echipei (inclusiv elicopterele) este interzisă la mai puțin de 1 km de automobilul de concurs cu următoarele excepții :

- În parcurile de service sau service îndepărtat.
- În zonele de alimentare.
- În zonele de montare anvelope.
- Pentru un membru al echipei per mașină în zona spălătoriilor.
- Pe probele speciale (de la panoul galben de presemnalizare a controlului orar și până la panoul stop de la finalul probei)
- În perioadele când mașinile se află în zonele media.

- Când automobilele de competiție, conform road book-ului, trebuie să se deplaseze pe aceleași drumuri ca și membrii echipei, cu condiția să nu se oprească în același loc în același timp.

48.2.2 Transmiterea către și de la echipaj a produselor alimentare, băuturi, articole de îmbrăcăminte sau a informațiilor (carduri de date, road book, etc.) sunt permise în parcurile de service, service îndepărtat, regrupări și în perioadele în care automobilele sunt în zonele media. Dacă, înaintea unui parc de service, o mașină nu reușește să repornească și să fie condusă cu mijloace proprii din parcul închis în parcul de service, arbitrilor și/sau membrilor echipei li se va permite împingerea sau remorcarea ei către standul din parcul de service.

48.2.3 Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusa prin propulsie proprie din parc ferme la zona de service, înainte de service, oficialii și/sau personalul echipei li se permite să împingă sau să tracteze mașina la service

49. PARCURI DE SERVICE

49.1 GENERALITĂȚI

Numărul și amplasamentele parcurilor de service sunt descrise în regulamentul particular și în road book. Pentru distanța maximă permisă între parcurile de service, vedeți articolul "Caracteristicile raliului"

49.2 PROGRAMUL PARCURIILOR DE SERVICE

Programul fiecărei mașini în parcurile de service trebuie să fie în concordanță cu planul orar, cu următoarele sugestii:

49.2.1 15 minute înaintea primei PS a zilei care urmează unei regrupări de noapte.

Nu este obligatorie pentru secțiunea 1, decât dacă urmează după un element competitiv al raliului și după un parc închis.

- Verificările tehnice, pentru echipajele care reiau startul sub regula Rally2 (super rally), se pot desfășura în interiorul parcului închis.

49.2.2 30 de minute între două grupuri de probe.

- Facultativ dacă au fost folosite una sau mai multe zone de service îndepărtat.

- Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regrupări.

49.2.3 45 de minute la finalul fiecărei zile, cu excepția secțiunii finale a raliului.

- Verificările tehnice - 10 minute - se vor efectua în parcul închis.

49.2.4 10 minute înainte de finalul raliului

- Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regrupări.

49.3 IDENTIFICAREA PARCURIILOR DE SERVICE

Parcurile de service sunt indicate în planul orar printr-un control orar de intrare și unul de ieșire.

49.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURIILOR

Viteza automobilelor de competiție și a celor de service, în interiorul parcurilor de service, poate fi de cel mult 30 km/h sau chiar mai puțin dacă este specificat în regulamentul particular. Nerespectarea acestei reguli va rezulta într-o penalizare aplicată de Comisarii Sportivi.

49.5 DISPUNEREA ÎN PARCURI DE SERVICE

49.5.1 Organizatorul trebuie să aloce fiecărei echipe o 'Zonă de service' (definită prin lungime, lățime și localizare) în interiorul parcului de service.

49.5.2 Maximum două vehicule de service per automobilul 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 locurile specificate. Federația Română de Automobilism Sportiv va distribui, odată cu eliberarea licențelor, plăci de SERVICE pentru autovehiculele de asistență tehnică și AUXILIAR.

49.5.3 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 permisunea în parc lângă vehiculele lor de service admise în parc. În cazul în care nu este suficient spațiul organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.

50. GOLIREA ȘI/SAU REUMPLEREA REZERVORULUI ÎN PARCUL DE SERVICE

Când este datorită operațiunilor de service (schimbarea rezervorului, schimbarea pompei sau a filtrului de

combustibil, schimbarea oricărui alt element din circuitul combustibilului) este permisă golirea și/sau reumplerea rezervorului în parcul de service cu condiția ca:

- operațiunile să fie desfășurate după ce organizatorul a fost informat;
- concurentul să asigure un stingător cu un operator pregătit să intervină;
- nicio altă activitate să nu se efectueze asupra mașinii cât timp circuitul combustibilului este deschis și/sau în timpul operațiunilor de golire și/sau reumplere;
- să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul mașinii;
- să se adauge doar combustibilul necesar pentru ca mașina să ajungă la următoarea zonă de alimentare.

51. FLEXISERVICE – 45’

51.1 GENERALITĂȚI

Flexi-service-ul de 45’ permite mutarea automobilelor de competiție dintr-un parc închis într-un parc de service adiacent.

51.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE

51.2.1 Pentru operațiunea de flexi-service de 45’ echipajele vor intra în parcul închis. Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusă prin propulsie proprie din parc ferme la zona de service, înainte de flexi-service, li se permite oficialilor și/sau personalul echipei să împingă sau să tracteze mașina în parcul de service”

51.2.2 După aceea, echipajele pot fie să intre în parcul de service fie să-și lase mașina în parcul închis.

51.2.3 Automobilele de competiție pot fi conduse de un reprezentant autorizat al concurentului o singură dată din parcul închis în parcul de service și vice-versa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de control și sub sancțiunea penalizărilor aferente.

51.2.4 Automobilul de competiție poate fi readus în parcul închis înaintea expirării celor 45 de minute fără penalizări.

51.2.5 Fereastra operațională a flexi-service-ului este la discreția organizatorului dar trebuie trecută în planul orar al raliului și specificată în Regulamentul Particular al raliului.

52. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (RSZ)/(ZSI)

52.1 GENERALITĂȚI

Pot fi prevăzute zonele de service îndepărtat, și acestea trebuie:

- să fie delimitate de un control orar la intrare și unul la ieșire;
- să nu depășească 15 minute / mașină;
- să permită schimbarea roților cu cele aduse de o mașină de service și alte operațiuni de service prevăzute în prezentul articol;
- pot fi precedate de o zonă tehnică de 3 minute înainte de controlul orar de intrare;
- să încorporeze o zonă de marcă anvelope după controlul orar de ieșire;
- să fie permis accesul doar a personalului autorizat al echipelor, conform prezentului articol, a oficialilor raliului și a reprezentanților media acreditați.

52.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIPEI

52.2.1 În zonele de service îndepărtat, următoarele persoane pot lucra la mașini:

- echipajul plus cel mult 4 membri ai echipei pentru o mașină. Acești membri ai echipei trebuie să rămână aceeași în toată perioada în care mașina este în zonă.
- Pentru echipele care efectuează service-ul mai multor mașini, echipajul plus maxim 4 membri ai echipei pe mașină. Acești membri ai echipei se pot schimba de la o mașină la alta.

52.2.2 Aceste zone trebuie stabilite în așa fel încât membrii echipei să se poată poartă ajunge la ele folosind un traseu recomandat. Umplerea recipientelor cu băutură ale echipajului nu este considerată intervenție la mașină.

52.2.3 Nu este permisă prezența în zonă a altor membri ai echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3.

52.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE

52.3.1 În zonele de service îndepărtat sunt permise :

- Utilizarea cricurilor, suporturilor de șasiu, rampelor, cheilor de roți, cheilor dinamometrice, sculelor de mână

și a apei.

- Utilizarea echipamentelor, pieselor de schimb și a sculelor aduse la bordul automobilelor de concurs.
- Folosirea sculelor pe bază de baterii, inclusiv orice sursă de lumină necesară.
- Completarea cu apă a sistemelor mașinii folosindu-se un sistem de umplere .
- Utilizarea echipamentelor / materialelor pentru curățarea frânelor și a mașinii.

52.3.2 Trebuie folosite prelate de protecție a solului.

52.3.3 Este permisă conectarea prin cablu a automobilului la un computer aflat în zona de service îndepărtat, operat de o altă persoană în afara celor 4 membri ai echipei. Această persoană nu are dreptul să atingă mașina sau piesele care urmează să fie montate.

52.3.4 Este permisă montarea farurilor suplimentare în zonele de service îndepărtat. Farurile suplimentare, anvelopele și sculele necesare pentru montarea lor pot fi transportate în zonele de service îndepărtat într-un automobil de service.

52.3.5 Orice echipamente sau părți ale automobilului de competiție pot fi lăsate în zonele de service îndepărtat și îndepărtate după plecarea acestuia.

52.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN RSZ/(ZSÎ)

Un singur vehicul de service pentru fiecare automobil de concurs va fi autozat de către organizator pentru transportul membrilor echipei, a echipamentului și a sculelor în zonele de service îndepărtat.

52.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ)/(ZMR)

În fiecare zonă de montare roți :

- Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate în afara schimbării roților, doar de către echipaj și doar folosind echipamentul de la bordul automobilului de concurs.
- Niciun membru al echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 60.8 nu poate fi prezent în zonă.
- Este obligatoriu ca toate mașinile să treacă prin zona de schimbare roți și să oprească în zona de marcare anvelope chiar dacă nu schimbă roțile.
- O zonă de marcare roți / anvelope și citire coduri de bare (în care trebuie să oprească toate mașinile) va fi amenajată la ieșirea din fiecare zonă de schimbare roți.

Modalitatea de transport a roților în aceste zone va fi specificată în regulamentul particular al fiecărui raliu.

52.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (LFZ)/(ZMF)

În fiecare zonă de montare faruri :

- Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate alta decât montarea farurilor auxiliare, de către maxim doi membri ai echipei, cu ajutorul sculelor de mână și sub supravegherea oficialilor raliului.
- Cei doi membri ai echipei pot intra în zonă doar după ce automobilul respectiv a intrat în zonă și trebuie să o părăsească imediat după ce farurile auxiliare au fost montate.
- Farurile suplimentare și sculele necesare pot fi transportate în zonă cu o mașină de service.

53. SERVICE: CERINȚE SUPPLEMENTARE PENTRU CAMPIONATELE SUSȚINUTE DE FIA

Aplicabil doar pentru WRC

REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DE DUPĂ RALIU

54. REZULTATE

54.1 STABILIREA REZULTATELOR

Rezultatele sunt stabilite prin însumarea tuturor timpilor obținuți pe probele speciale și a tuturor penalizărilor primite pe sectoarele de legătură, împreună cu toate celelalte penalizări exprimate în timp.

54.2 PUBLICAREA REZULTATELOR

În timpul raliului, vor fi publicate următoarele clasamente :

54.2.1 Clasamente Neoficiale : clasamente distribuite de organizator în timpul raliului.

54.2.2 Clasamente Parțiale Neoficiale : clasamente publicate la finalul unei zile.

54.2.3 Clasament Final Provizoriu : clasament publicat de organizator la finalul raliului.

54.2.4 Clasament OPEN al categoriei I care cuprinde toate clasele

54.2.5 Clasament OPEN al categoriei J

54.2.6 Clasament clasa cilindree I2 (sub 1600 cc)

54.2.7 Clasament clasa cilindree I3 (peste 1600 cc)

54.2.8 Clasament automobile de Grupa 1,3 si N

54.2.9 Clasament Clasa Nationala Dacia

54.2.10 Clasament Final Oficial : clasament aprobat de Comisarii Sportivi.

54.2.10 În cazul amânării publicării Clasamentului Final Provizoriu, un nou timp trebuie anunțat printr-un Comunicat pe panoul oficial de afișaj.

54.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU

54.3.1 În eventualitatea egalității la finalul unei zile, va fi proclamat câștigător concurentul care a stabilit timpul cel mai bun în prima probă specială a zilei (care nu este o super specială). Dacă egalitatea se păstrează se vor lua în considerare timpii dintr-a doua, a treia, a patra etc. probă specială.

54.3.2 În eventualitatea unei egalități la finalul unui raliu, va fi proclamat câștigător concurentul care a stabilit timpul cel mai bun pe prima proba specială a raliului (care nu este o super specială). Dacă egalitatea se păstrează se vor lua în considerare timpii dintr-a doua, a treia, a patra, etc probă specială.

54.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ

Organizatorul unui raliu trebuie să se asigure că orice reportaj este corect și imparțial și că nu denaturează rezultatele raliului.

54.5 PROMOVAREA REZULTATELOR

Este interzisă publicarea oricărei forme de publicitate care promovează rezultatul individual al unei zile a raliului. Concurenții pot, totuși, să se facă referire în comunicatele media la „Câștigarea” unei zile, cu condiția să nu lase să se înțeleagă că acest rezultat se referă la întregul raliu.

55. PROTESTE ȘI APELURI

55.1 DEPUNEREA UNEI PROTEST SAU A UNUI APEL

Toate protestele și / sau apelurile trebuie depuse în concordanță cu Articolele 13 și 14 din Cod și, dacă este cazul, cu regulamentele judiciare și disciplinare FRAS.

Contestațiile la deciziile Directorului Sportiv se depun la secretariat sau prin intermediul ”Ofițerului Relații cu Concurenții” și vor fi judecate de către Colegiului Comisarilor Sportivi, însoțite de taxa de 200 euro. Aceste contestații vor fi analizate de urgență și vor fi publicate nu mai târziu de afișarea ordinei de start pentru ziua doi sau afișarea rezultatelor provizorii.

Contestațiile la deciziile Comisarilor Sportivi, se depun la secretariatul competiției și vor fi judecate în maxim 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS. Taxa aferentă acestei contestații este de, vezi Art. 55.2/Taxe de Protest și va trebui achitată până luni(în săptămâna următoare) la FRAS.

Orice decizie a Directorului Sportiv sau a CCS-ului va trebui adusă la cunoștința celui sancționat/penalizat care va semna de luare la cunoștință. În cazul în care se refuză semnarea deciziei, se consemnează acest lucru pe decizie, menționându-se cel puțin un martor.

Orice decizie luată de către oficialii competiției, care afectează sau modifică locul în clasamentul provizoriu sau final al celui sancționat, trebuie să fie luată după audierea concurentului/echipajului/managerului de echipă. În cazul altor decizii audierea nu este obligatorie, însă este recomandată să se facă cel puțin telefonic. Dosarul competiției trebuie să conțină raportul detaliat al oficialului care a constatat încălcarea regulamentului.

55.2 TAXELE DE PROTEST

Taxele de protest sunt următoarele :

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

55.3 DEPOZIT

Dacă un protest necesită demontarea și re-asamblarea unei părți bine definite a automobilului, orice depozit suplimentar va fi specificat în regulamentul suplimentar al raliului sau va fi stabilit de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice.

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.

55.4 CHELTUIELI

55.4.1 Cheltuielile pentru lucrările efectuate și pentru transportul mașinii vor fi suportate de reclamant dacă protestul este nefondat, sau de concurentul împotriva căruia a fost depus protestul, dacă acesta este justificat.

55.4.2 Dacă protestul este găsit ca nefondat, și dacă cheltuielile generate de protest (verificări tehnice, transport, etc.) sunt mai mari decât valoarea depozitului, diferența va fi suportată de reclamant. În caz contrar, dacă cheltuielile sunt mai mici, diferența va fi returnată.

55.5 APELURI

Taxele de recurs sunt următoarele :

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

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se consideră nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi 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., însoțită de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementarilor în vigoare.

56. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU

56.1 FESTIVITATEA DE PREMIERE

Elementele competitive ale raliului se termină odată cu „Control Orar Sosire Raliu ”.

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

56.2 DECERNAREA PREMIILOR

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri ISTORICE– Dunlop 2019, este recomandat ca toți participanții, echipaje și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori, arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

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

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

57. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S

57.1 Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare sportiv participant în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2019, desfășurat sub autoritatea Federației Române de Automobilism Sportiv.

De aceea, toate echipele și toți sportivii clasate pe primele 3 locuri în Clasamentele Generale CNRD 2019, trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR, festivitatea anuală oficială de premiere.

Această obligație este valabilă și pentru cluburile sportive declarate câștigătoare în CNRD 2019. Acestea vor fi reprezentate de câte o persoană împuternicită, preferabil de către Președinții respectivelor cluburi.

În cadrul GALEI CAMPIONILOR se vor premia Campionii Naționali și câștigătorii locurilor 2 și 3 pe fiecare clasă/grupă/trofeu, ca și Echipele Campioane Naționale și cele de pe locurile 2 și 3. Toți cei menționați vor primi Cupe, Medalii și Premii în cadrul festiv al Galei.

În afara cazurilor de forță majoră, orice sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 2 și 3, pe fiecare grupă/clasă/trofeu care nu este prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

Deasemenea, în afara cazurilor de forță majoră, orice Club sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 2 și 3, care nu este reprezentat la GALA CAMPIONILOR, va suporta o amendă în valoare de 500 euro din

partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

COMBUSTIBIL – REALIMENTARE

58. PROCEDURA DE REALIMENTARE

58.1 LOCAȚIE

58.1.1 Cu excepția celor specificate referitor la schimbarea rezervorului de combustibil, echipajele pot alimenta doar în zonele de alimentare (ZA) prevăzute sau în stațiile comerciale de pe traseul raliului indicate de către organizator în regulamentul particular sau în road book.

Zonele de alimentare pot fi situate:

- la ieșirea din parcurile de service;
- la ieșirea din parcurile de service îndepărtat;
- alte puncte de pe traseul raliului (zone de alimentare îndepărtată).

58.1.2 Toate zonele de alimentare trebuie indicate în planul orar și în road book.

58.1.3 Intrarea / ieșirea în zonele de alimentare (cu excepția stațiilor comerciale) trebuie semnalizate cu panouri albastre reprezentând o canistră sau o pompă de benzină.

58.1.4 Organizatorul trebuie să asigure prezența autospecialelor de pompieri și / sau a măsurilor de securitate adecvate în toate zonele de alimentare (nu se aplică în cazul stațiilor comerciale).

58.1.5 Dacă pe traseul raliului nu se găsesc stații comerciale, organizatorul poate să prevadă un sistem centralizat de distribuție a unui tip de carburant (în conformitate cu Anexa J) către concurenți. Aceste puncte de distribuție trebuie să respecte toate condițiile de securitate prevăzute pentru zonele de alimentare.

58.1.6 Automobilele pot fi împinse în afara zonelor de alimentare de echipaj, oficiali și/sau doi membri ai echipei fără penalizări.

58.2 PROCEDURA ÎN ZONELE DE ALIMENTARE

58.2.1 Singurele acțiuni permise în interiorul ZA sunt cele direct implicate în realimentarea autovehiculelor de competiție.

58.2.2 În toate ZA, viteza maximă admisă este de 5 km/h.

58.2.3 Personalul implicat trebuie să poarte îmbrăcăminte care oferă protecție adecvată împotriva focului.

58.2.4 Furnizorul de combustibil sau organizatorul, oricare dintre ei este responsabil pentru zona de alimentare, este responsabil pentru protejarea solului cu folie de protecție compusă dintr-o parte superioară absorbantă și o parte inferioară impermeabilă.

58.2.5 Responsabilitatea pentru realimentare este numai a concurenților.

58.2.6 Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare.

58.2.7 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.

58.2.8 Doar pentru a ajuta la realimentarea propriei mașini, este permis accesul mecanicilor în ZA pentru fiecare echipaj.

58.3 PROCEDURA DE REALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE

58.3.1 Piloții pot utiliza carburant disponibil în comerț, distribuit în stațiile comerciale sau în punctele de distribuție ale organizatorului, marcate în road book. Combustibilul trebuie turnat direct în rezervorul mașinii de concurs.

58.3.2 Echipajul poate folosi doar echipamentul de la bord și pompele, fără ajutor fizic din afară.

58.3.3 Mașinile echipate doar cu racordurile de alimentare prevăzute de FIA și care alimentează de la stațiile comerciale trebuie să transporte adaptorul în interiorul mașinii și să-l prezinte la verificările tehnice inițiale.

59. COMBUSTIBIL ADMIS

Toate echipajele participante la etapele Campionatului National de Raliuri Dunlop 2019 vor folosi obligatoriu combustibil comercializat în stațiile de carburant de pe teritoriul României.

La etapele commune ERT/CNRD concurenții vor putea folosi (opțional) combustibil conform FIA RRSR 2019 și Anexa J.

PNEURI ȘI ROȚI

60. GENERALITĂȚI

60.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI CONCURENȚII

60.1.1 CONFORMITATE

Toate pneurile trebuie să respecte prevederile acestui articol coroborat cu Regulamentul tehnic ptr Autovehiculele Istorice de Competitie.

.60.1.2 TRATAMENTUL ANVELOPELOR

Orice tratament chimic și/sau mecanic este interzis.

Orice dispozitiv de încălzire a anvelopelor, odată ce acestea au fost montate pe jenți, este interzis.

Este admisă conservarea pneurilor, montate pe jenți sau nu, într-un mediu artificial încălzit la temperaturi sub 35°C.

60.1.3 NUMĂRUL DE ANVELOPE

În etapele CNRDI-2019 nu este prevăzut un număr maxim de anvelope care pot fi utilizate într-un raliu.

60.1.4 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI MAXIME A ANVELOPELOR

Este interzisă utilizarea oricărui dispozitiv care permite conservarea performanței maxime a anvelopelor, cu presiune internă mai mică sau egală cu o atmosfera. Interiorul anvelopei (spațiul dintre jantă și partea interioară a anvelopei) trebuie să fie umplut doar cu aer.

60.1.5 JANTE

Nu este permisă utilizarea dispozitivelor concepute pentru fixarea anvelopelor pe jante.

60.1.7 ANVELOPE DE ASFALT (USCAT ȘI UD)

Pe întreaga desfășurare a raliului, adâncimea profilului anvelopelor de asfalt montate pe automobile nu trebuie să fie mai mică de 1.6 mm pe cel puțin trei sferturi banda de rulare. Producătorul anvelopelor trebuie să prevadă marcaje de control vizibile.

Vă rugăm să consultați lista de anvelope admise pentru asfalt de pe site-ul FIA (www.fia.com).

60.1.8 ANVELOPE DE ASFALT PENTRU ZĂPADĂ

În cadrul CNRI 2019, la etapele de asfalt unde suprafața este acoperită de zăpadă, se admite folosirea anvelopelor de tip "Monte Carlo", omologate/admise pentru utilizarea în acest gen de competiții. Acest lucru trebuie să apară în regulamentul particular.

60.1.9 ANVELOPE DE MACADAM PENTRU ZĂPADĂ

Dacă într-un raliu este permisă utilizarea anvelopelor cu cuie, regulile și metodele de control trebuie prevăzute în regulamentul particular.

60.1.10 TIPURI DE ANVELOPE CARE POT FI FOLOSITE

Mărcile de anvelope sunt la liber.

60.7 CONTROL

Se pot efectua controale pentru verificarea conformității anvelopelor oricând în timpul unui raliu. Orice pneu care nu este găsit neconform va fi marcat cu o ștampilă specială și nu poate fi utilizat.

60.8 ZONELE DE MARCARE / CONTROL A ANVELOPELOR

Vor fi prevăzute zone de marcarea roți/anvelope / citire coduri de bare la ieșirea din parcurile de service sau service îndepărtat și la startul shakedown-ului. Cu unicul scop de a ajuta la procedura de marcarea a anvelopelor, este permis accesul unui membru al echipei în aceasta zonă.

Echipajul trebuie să-si oprească mașina și să aștepte instrucțiunile comisarilor tehnici sau a arbitrilor. În lipsa comisarilor tehnici și a arbitrilor, echipajul poate părăsi zona fără să oprească. La intrarea în parcurile de service și service îndepărtat pot fi prevăzute zone de verificare a anvelopelor.

60.9 SECTOARE DE LEGĂTURĂ

Când nu sunt prevăzute probe speciale, pot fi utilizate pe drumurile publice anvelope cu profil neautorizat.

60.10 REGLAREA PRESIUNII DIN PNEURI

Ajustarea presiunii în pneuri este permisă:

- atunci când startul unei probe speciale este întârziat cu mai mult de 10 minute pentru toți concurenții;
- în regrupări mai lungi de 10 minute pentru toți concurenții, dacă sunt urmate de o probă specială sau super specială.

60.11 ROȚI DE REZERVĂ

Automobilele pot transporta maxim două roți de rezervă.

Orice roată completă montată pe mașină sau instalată în interiorul mașinii în timpul service-ului trebuie să ajungă în următorul parc de service sau în următoarea zonă în care este autorizat schimbul de roți. Nicio roată completă nu poate fi încărcată sau descărcată din mașină altundeva decât în parcurile de service sau în zonele în care este permis schimbul de roți.

60.12 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE

Prezența reprezentanților furnizorilor de anvelope desemnați de FRAS este permisă în punctul stop al probelor speciale. În acest punct, pot fi efectuate verificări vizuale, verificarea temperaturii și pot fi colectate date referitoare la produsele companiei.

60.13 DISPONIBILITATEA PNEURILOR

Toate anvelopele utilizate în Campionatul Național de Raliuri Dunlop ISTORICE 2019 trebuie să fie disponibile comercial.

COMPONENTE MECANICE

63. COMPONENTE MECANICE

63.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI

63.1.1 În cazul în care motorul se defectează între verificările tehnice inițiale și primul control orar, este permisă înlocuirea motorului. Totuși, o penalizare de 5 minute va fi aplicată de către directorul sportiv.

63.1.2 Cu excepția cazului de mai sus, același bloc motor trebuie utilizat de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului.

63.2 TURBOCOMPRESOARE

63.2.1 Turbocompresorul și compresorul vor fi în continuare definite prin termenul 'compresor'

63.2.3 Compresorul montat pe mașină și cel de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii purtând același număr la verificările inițiale.

63.2.4 Compresoarele vor purta numărul mașinii și vor putea fi utilizate exclusiv pe acea mașină.

63.2.5 Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate de la verificările inițiale și până la finalul raliului pentru a putea să le poată fi verificată conformitatea.

63.2.6 Regulile de mai sus sunt valabile și pentru automobilele ale căror compresoare nu sunt echipate cu restrictor de aer. În acest caz, compresoarele vor fi marcate doar în scopul numărării lor.

63.3 TRANSMISIA

Pentru fiecare mașină, pot fi utilizate 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).

65. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA

65.1 CAMERE ON-BOARD

65.1.1 Dacă organizatorul sau Promotorul Campionatului (dacă se aplică) solicită, mașinile de competiție trebuie să fie echipate cu camere on-board sau cu alte dispozitive de înregistrare. Acestea vor fi montate de organizator sau de către Promotorul Campionatului și vor fi aprobate de comisarii tehnici.

65.1.2 Concurantul a cărei mașină este echipată cu cameră on-board trebuie să obțină acordul prealabil al organizatorului sau al Promotorului Campionatului (dacă există). Camerele autorizate vor fi identificate printr-un autocolant adeziv și trebuie montate în mașină în timpul verificărilor tehnice. De asemenea, prinderile camerelor on-board trebuie montate în mașină înaintea verificărilor tehnice inițiale, iar acestea trebuie verificate și aprobate de către comisarii tehnici.

65.1.3 Concurenții care doresc să utilizeze camere trebuie să informeze șeful verificărilor tehnice.

La cerere, înregistrările vor fi puse la dispoziția comisiilor de specialitate FRAS (Comisia Tehnică, Comisia de Competiții, CCS, Biroul Federal etc.)

65.2 MONITORIZAREA GPS

În etapele Campionatului Național de Raliuri Dunlop, toate automobilele trebuie dotate cu sisteme de monitorizare GPS. Instalarea lor va fi verificată la verificările tehnice inițiale. Instrucțiuni privind distribuirea, returnarea și instalarea acestor sisteme vor fi publicate de FRAS. Orice interferență cu funcționarea acestor sisteme va fi raportată Comisarilor Sportivi.

Închirierea GPS-ului va fi achitată de către fiecare echipaj în parte reprezentantului FRAS aflat la secretariatul competiției, în numerar până la afișarea ordinei de start din prima zi. (echivalentul a 20 de euro în lei). Pierderea sau distrugerea (inclusiv a sistemului de prindere) va fi suportată de concurent.

65.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE

Din considerente de securitate, și numai pe probele speciale, se recomandă bypass-area tobei finale de eșapament (amortizor de zgomot) cu condiția ca evacuarea gazelor din eșapament să fie în conformitate cu Anexa J iar pentru mașinile echipate cu un convertor catalitic gazele să treacă prin acesta.

În orice moment, pe secțiunile de legătură, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu Anexa J.