



REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE VITEZA IN COASTA - AUTOMOBILE ISTORICE DUNLOP

1. PRESCRIPTII GENERALE

În conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizarile și modificările ulterioare și ale normelor de aplicare al acesteia (HG 884/2001) și în conformitate cu propriul Statut, Federația Română de Automobilism Sportiv este unica 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 viteză în coastă.

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 Istoric, cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competițional intern, regulamentele, instrucțiunile și normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum și orice alte reglementări necesare activității de viteză în coastă, practicat 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 Viteză în Coastă Automobile Istoric 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 modele 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 Istoric a FRAS gestionează și coordonează Campionatul Național de Viteză în Coastă Automobile Istoric pe baza prezentului regulament.

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

În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai CNAI-FRAS are autoritatea să ia o decizie.

Prezentul regulament sportiv cu toate anexele sale devine „Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă - Automobile Istoric-DUNLOP”.

Directorul sportiv este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competiției și sesizează sau informează



Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis. Sancțiunile de orice fel prevazute în prezentul regulament se impart în “penalizari” și “sanctiuni disciplinare”. Penalizarile se judeca de catre CCS iar sanctiunile disciplinare de catre Comisia de Disciplina a FRAS.

2. COMPETIȚII CARE CONTEAZĂ PENTRU CAMPIONAT

Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-DUNLOP va fi alcătuit din 8 etape. O etapa se va desfășura pe parcursul a doua zile – sambata și duminica.

La întocmirea clasamentelor anuale individuale se vor lua în calcul rezultatele de la N-1 unde N este numărul total de etape, prin scăderea rezultatului cel mai slab (inclusive neprezentarea).

În cazul în care prima manșă a unei etape a fost întreruptă, oprită sau anulată (nu s-a dat posibilitatea tuturor sportivilor apți să ia startul, să facă o urcare de concurs) și dacă manșa a doua nu se poate desfășura, la etapa respectivă nu se va întocmi un clasament oficial.

În cazul în care s-a putut efectua doar o singură manșă la etapa respectivă se vor acorda punctele aferente acelei manșe.

În cazul în care o etapă nu este organizată, este anulată sau nu se stabilește un clasament oficial, paragraful 2 nu se mai aplică.

3.1. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE

Sportivii care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-DUNLOP trebuie să fie posesori ai licențelor de pilot, eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru viteză în coastă.

Piloții/ participanții vor solicita, în mod obligatoriu, Federației Române de Automobilism Sportiv emiterea licențelor de mecanic și a licenței pentru automobilul de asistență tehnică și, dacă consideră necesar, a licenței pentru automobilul auxiliar.

Sunt admiși piloți – rezidenți români sau nerezidenți, care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

Posesorilor unei licențe naționale sau internaționale valabile pentru astfel de competiții, emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui alt Stat li se va elibera licența FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență, legat de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

Piloții care se vor înscrie în cadrul Grupei I vor participa cu numere de competiție începând cu 201, 202, 203, 204, etc. Plăcile cu numerele de concurs vor respecta condițiile menționate în anexa pentru automobile istorice a prezentului regulament.



Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS, pe anul în curs, valabilă pentru competiția respectivă.

Toți piloții admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută.

Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.

Piloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Ministerul Tineretului și Sportului precum și ANAD.

Sportivilor li se poate permite, la cerere, urcarea în mașele de recunoaștere cu o persoană pe post de co-pilot. Această persoană trebuie să posede licență VIP (one-event) în valoare de 30 euro. Atât pilotul cât și copilotul sunt obligați să depună o declarație pe proprie răspundere la FRAS în momentul înscrierii. Copilotul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, cască, etc.) Lipsa declarației și orice încălcare a prezentelor obligații nu scutesc pilotul de răspunderea exclusivă a acestuia în cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vătămări de orice natură a persoanelor. Taxa se va plăti odată cu taxa de înscriere în concurs a pilotului sau cel târziu la validarea înscrierilor.

4. AUTOMOBILE ACCEPTATE

4.1. Automobile de Grupa I, conform Regulamentului Tehnic aplicabil Automobilelor Istorice

4.2. Automobile de Grupa Y, conform Regulamentului Tehnic aplicabil Automobilelor Istorice

Pentru Grupele I și Y, o clasă de cilindree se constituie cu minim 3 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una din mașele de antrenament cronometrat sau de competiție. Categoriile se constituie cu minim 5 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre mașele de antrenament cronometrat sau de competiție.

La Grupa I se vor întocmi clasamente comune pe clasele de cilindree ale celor două categorii A1+B1, A2+B2, etc. În anul 2018 la categoria Y se va întocmi clasament doar la nivelul categoriei (fără clasamente la nivel de clase de cilindree).

4.2 Prevederi generale

Echipamentul de securitate trebuie să fie conform Anexei J – FIA. Orice automobil cu echipamente de securitate insuficiente sau care nu sunt conforme regulamentelor în vigoare va fi exclus din competiție.

Se admit și automobile neînmatriculate cu condiția dovedirii dreptului de folosință asupra acestora.

Pe parcursul unui an competițional, un automobil poate trece de la o clasă la alta, o singură dată. Trecerea de la o grupă la alta se poate face de mai multe ori pe parcursul unui an competițional dacă automobilul de concurs respectă specificațiile grupei.

Automobilul poate fi înscris la o clasă superioară capacității cilindrice pe care o are numai în situația în care grupa sa de cilindree nu este constituită și pilotul dorește acest



lucru.

5. CALIFICAREA UNEI ETAPE PENTRU CAMPIONAT

Etapele din Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice vor fi punctate în funcție de rapoartele observatorului FRAS delegat la competiție, directorului sportiv, șefului securității, comisarilor sportivi (3 rapoarte), șefului verificărilor tehnice și ale unui număr de 5 sportivi aleși aleator de conducerea cursei. Sportivii vor face 5 rapoarte dintre care se elimină punctajul maxim și cel minim, rămânând doar 3 rapoarte. Toate aceste rapoarte (observator FRAS, 3 comisari sportivi, director sportiv, șef securitate, șef verificări tehnice și 3 sportivi) se vor aduna, rezultând punctajul etapei.

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

6. TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI

Traseul unei etape de viteză în coastă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a.- lungimea traseului va fi de minim 3,0 km și de maxim 10 km;
- b.- diferența de nivel dintre locul de START și cel de SOSIRE va fi de minimum 100m;
- c.- suprafața carosabilului (numai asfalt de calitate) va fi astfel încât să permită deplasarea automobilelor de competiții cu garda la sol de minimum 4 cm (denivelarea sa nu fie mai mare de 4 cm/1 m), să nu fie acoperită cu praf, pământ, etc;
- d.- va avea, obligatoriu, glisieră sau parapet pe ambele părți ale suprafeței de rulare;
- e.- zona de start va avea suprafața cu pantă sub 5 % și să permită montarea postului, a aparaturii de cronometraj și amplasarea autovehiculelor de intervenție (ambulanță, pompieri, director sportiv, securitate, etc.)
- f.- va fi prevăzută zona de pre-start și zona de încălzire a anvelopelor între ieșirea din parcul de service și linia de start, pe o lungime de minimum 150 m, cu 6 m lățime; în această zonă nu vor fi admiși spectatori, în afara arbitrilor și a personalului de ordine și securitate.
- g.- posturile de sosire și din zona de regrupare nu trebuie să fie amplasate în viraje și să permită montarea corespunzătoare a postului de arbitraj și a aparaturii de cronometraj, respectiv a tabelului de afișaj al timpilor realizați; în zonele acestor posturi de arbitraj nu vor fi admiși spectatori.
- h.- posturile comisarilor de traseu să fie amplasate astfel încât să permită fiecărui arbitru dintr-un post să comunice vizual cu ceilalți doi între care este poziționat;
- i.- traseul să fie astfel ales încât să permită accesul unui mare număr de spectatori plasați la distanțe de peste 15-20 m față de limita pistei, care să le asigure securitatea.
- j.- competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice.
- k.- nu se admit trasee cu zone de coborâre mai mari de 5% din lungimea totală a traseului.

Este obligatorie omologarea pistei (traseului), de către Comisia Nationala de Viteză în Coastă cu minimum 30 de zile înainte de data întocmirii Calendarului Sportiv.

Verificarea traseului unei etape a Calendarului Sportiv se face cu minimum 35 zile înainte de data startului în competiție de către Comisia Nationala de Viteză în Coastă - Automobile Istorice pentru corectarea eventualelor nereguli. Comisia va întocmi un proces-verbal în care se vor prevedea măsuri și termene obligatorii pentru organizator



în vederea desfășurării competiției în condiții corespunzătoare de securitate pentru piloți și publicul spectator.

Este obligatoriu pentru organizatori să prevadă pe durata etapei a cel puțin un punct de informare pentru spectatori (amplasat în cel mai interesant punct ed pe traseu. Nu la start și nu la sosire.) În acest loc va asigura direct sau indirect comercializarea de bauturi racoritoare și hrana. De asemenea, va asigura informarea spectatorilor prin mijloace audio suficiente despre desfășurarea competiției.

7. NUMERE DE LICENȚĂ

Piloți de la categoria I vor avea numere începând cu "202"

8. PREMII ÎN BANI

Acestea vor fi specificate în Regulamentul particular al concursului și sunt rezervate piloților. Premiile vor fi înmânate indiferent de numărul de participanți la start.

Premiile vor fi plătite în numerar la sfârșitul concursului.

Aceste prevederi sunt facultative, în funcție de resursele și disponibilitatea organizatorului.

9. CLASAMENTE ANUALE

La sfârșitul Campionatului Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-Dunlop, se vor întocmi următoarele clasamente:

a clasamente pe categoriile I1, I2 și Y

b clasamente comune pe clasele de cilindree ale celor două categorii A1+B1, A2+B2, etc

c clasamente pentru Clasa Națională Dacia

9. APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor regulamentului Campionatului Național de VITEZA ÎN COASTA - AUTOMOBILE ISTORICE Dunlop.

Regulamentul CNVCD este format din: Regulamentul Sportiv CNVCD și anexele sale: Regulamentul Particular, Normele de Securitate, Cerințele pentru Organizatori și Inscricțiunea Automobilelor.

11. GALA CAMPIONILOR

Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant din Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice Dunlop

Toți piloții învingători în Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-Dunlop trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

PILOTUL care a acumulat cel mare punctaj în clasamentul OPEN al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice Dunlop, va fi declarat



CAMPION ABSOLUT LA VITEZA IN COASTA - AUTOMOBILE ISTORICE. Se vor acorda CUPA, MEDALIE, eventual premii.

PILOTUL care a acumulat cel mare mare punctaj în Campionatul Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-Dunlop la grupa/clasa, va fi declarat CAMPION al GRUPEI/CLASEI, cu condiția ca grupa/clasa respectivă să fi fost constituită la minimum 5 etape iar clasamentul de sfarsit de an sa contina minimum 10 pozitii.

In cazul in care nu sunt indeplinite ambele conditii pilotul va fi declarat CĂȘTIGĂTOR al GRUPEI/CLASEI. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

ECHIPA care a realizat cel mare mare punctaj din toate etapele desfășurate în clasamentul final al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Automobile Istorice-Dunlop, va fi declarată CAMPIOANĂ NAȚIONALĂ LA VITEZĂ ÎN COASTĂ - AUTOMOBILE ISTORICE. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

Pilotilor clasati la o etapa a CNVCD in baza unei licențe one event, nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele finale de an ale Campionatului si nu se vor regăsi în acestea. În aceste cazuri, piloților deținători de licență anuală, clasați la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licența „one event” li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.

În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot de pe locurile I, II si III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

Anexe:

- ANEXA NR. 1 – Regulamentul Particular Standard
- ANEXA NR. 2 – Cerintele pentru Organizatori
- ANEXA NR. 3 – Ghidul de Securitate
- ANEXA NR. 4 – Inscriptiunea automobilelor de competitie

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV