

## REGULAMENTUL Campionatului Național de Super Slalom (CNSS) 2024

### PRESCRIPȚII GENERALE

#### 1. GENERALITĂȚI

Asociația "GT Auto Club Sportiv", sub egida Federației Române de Automobilism Sportiv (F.R.A.S.) organizează **Campionatul Național de Super Slalom (CNSS) 2024**, concursuri de **ÎNDEMÂNARE-SLALOM AUTO**, adresate pasionaților de motorsport, piloților debutanți și experimențați, posesori de automobile de serie, de competiție, monoplace, construite artizanal, indiferent de tipul transmisiei.

#### 1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

**1.1.1** Prezentul regulament stă la baza regulamentelor particulare ale etapelor care se vor organiza în cadrul CNSS 2024.

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

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

#### 1.2 Limba oficială

Pentru **Campionatul Național de Super Slalom 2024**, limba oficială este limba română.

#### 1.3 Valabilitate

Acest regulament este valabil pentru sezonul competițional 2024.

#### 1.4. Numar de competiții

**Campionatului Național de Super Slalom 2024** va fi alcătuit din maximum 8 etape.

La întocmirea clasamentelor anuale individuale se vor lua în calcul etapele desfășurate: **pentru 8 etape (n-2 etape), pentru 7 etape (n-1 etape), pentru 6 etape (toate etapele)**, unde **n** este numărul total de etape, din care se scade rezultatul cel mai slab (inclusiv neprezentarea).

La întocmirea clasamentelor anuale pe echipe se vor lua în calcul **toate etapele**.

### 2. RESPONSABILITĂȚI

#### 2.1 Directorul Sportiv

Conduce și asigură aplicarea regulamentului competiției, ordinea și securitatea spectatorilor și a concurenților participanți, coordonând activitatea arbitrilor, sportivilor, organelor de ordine, poliție, jandarmi și echipajul ambulanței.

#### 2.2 Secretariat

Responsabili cu validarea înscrierii concurenților, centralizarea timpilor obținuți în manșele de antrenament cronometrat și de concurs, întocmirea clasamentelor, afisarea rezultatelor provizorii și finale.

#### 2.3 Arbitri

Asigură aplicarea regulamentelor, fiind sub directa coordonare a directorului de concurs.

#### 2.4 Responsabili revizie tehnică

Efectuează revizia tehnică a mașinilor de concurs, având dreptul de a refuza participarea în competiție a automobilelor care nu corespund din punct de vedere tehnic sau neconforme cu datele din fișa de înscriere.

#### 2.5 Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS)

Colegiul Comisarilor Sportivi, format din 3 membri este responsabil pentru respectarea regulamentelor conform articolelor 11.3, 11.8 și 11.9 din Codul Sportiv Internațional.

### 3. AUTOMOBILE ADMISE

**3.1** În CNSS pot participa atât automobile de serie, cu combustie internă (benzină sau motorină), cât și de competiție (turisme, monoplace, biplace, automobile de formulă, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție karturi, tricicluri, sau cvadricluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

**3.2** Numai la grupa modificate (M), sunt admise automobile construite artizanal sau de serie, modificate (caroserii scurtate, ușurate substanțial, alte motorizări decât cele de origine, tip moto, etc, special construite pentru Super Slalom), dar numai cu patru roți, indiferent de sistemul de transmisie.

**3.3** În CNSS se face echivalare de cilindree între motoarele aspirate și cele supraalimentate. Pentru motoarele supraalimentate, cilindreea nominală se va înmulți cu coeficientul de 1.7 (benzină) sau 1.5 (motorină) iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindreei respective.

**3.4** Pe un automobil pot participa maximum 3 piloți, iar un pilot poate participa la cel mult 3 grupe.

**3.5** Un automobil din clasa 1 (inferioară) poate fi admis la clasa 2 (superioară), nu și invers (cel de la clasa superioară, nu poate fi admis la clasa inferioară), dar numai pentru o singură clasă diferență (de la 1 la 2, de la 2 la 3, etc.). Opțiunea (valabilă și pentru juniori), poate fi făcută, cel mai târziu, înainte de prima manșă de concurs.

#### 4. PILOȚI ADMIȘI-RESPINȘI

##### 4.1 Refuzul înscrierii

Organizatorul își rezervă dreptul de a refuza înscrierea unui concurent, menționând motivul unui astfel de refuz, conform art. 3.14 din Codul Sportiv Internațional.

##### 4.2 Debutanți

Se încadrează la categoria "debutanți" orice persoană care a participat maximum 2 ani în Campionatul Național de Îndemânare Auto sau în primul an în CNSS.

##### 4.3 Avansați

Sunt piloții care au luat startul în anii precedenți în cadrul campionatelor de îndemânare, instructori auto, piloți licențiați din alte structuri de automobilism.

##### 4.4 Juniori

4.4.1 Se încadrează la categoria "juniori" persoanele cu vârsta cuprinsă între 14 ani (împliniți înainte de ziua desfășurării concursului) și 18 ani (împliniți pe parcursul sezonului competițional).

4.4.2 Juniorii pot participa numai cu automobile care în fabricație de serie nu depășesc 180 CP.

4.4.3 Juniorii sunt obligați să prezinte la secretariatul competiției, înaintea fiecărei etape, acordul notarial de participare (agreat de FRAS), semnat de părinți sau de tutorele legal.

4.4.4 Oficialii sau organizatorii pot interzice juniorilor să ia startul în cazul în care se constată că prezintă nesiguranță în conducere, poziția sau accesul la comenzile automobilului sunt necorespunzătoare.

4.4.5 Oficialii sau organizatorii, atunci când consideră necesar, pot accepta în concurs "juniori" cu condiția ca aceștia să fie asistați în permanență pe scaunul din dreapta de persoana care i-a instruit (persoană înscrisă pe cerea de înscriere) și care va prelua orice fel de risc derivat din participarea pilotului junior la competiție.

4.4.6 Pe cererea de înscriere se va menționa numele instructorului, indiferent dacă acesta se va afla sau nu pe scaunul din dreapta, cel care va prelua orice fel de risc derivat din participarea pilotului junior la competiție.

4.4.7 Nu se permite instructorului să intervină în conducerea automobilului (mâna pe volan, acționarea frânei de mână, etc), cu excepția situațiilor limită (pentru evitarea unui accident), manșa respectivă fiind anulată.

4.5 Participanți - În CNSS pot participa numai piloții licențiați F.R.A.S. (250 lei/an, gratuită pentru juniori).

##### 4.5.1 Copiloți-invitați

Piloții care doresc să participe în cadrul unei etape cu copiloți, trebuie să menționeze acest lucru în cererea de înscriere. Participarea copiloților sau invitaților este gratuită.

4.5.2 În cazul admiterii participării în echipaj, pilotul poate opta pentru efectuarea uneia sau a mai multor manșe însoțit de copilot, la celelalte manșe fiindu-i admis să participe și fără acesta.

4.5.3 Nu se permite sub nicio formă unui copilot să efectueze vreo manșă de antrenament liberă sau cronometrată sau manșă de concurs, la volanul automobilului de competiție sau să intervină în conducerea automobilului (mâna pe volan, acționarea frânei de mână, etc).

4.6 Echipa - În CNSS echipa este formată din minimum 3 și maximum 5 piloți. Pentru echipă se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia, conf. 20.5.1.

Participarea ca echipă se face în baza cererii tip, pe care se va menționa componența echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza licenței de echipă F.R.A.S. (300 lei/an), este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componența unei echipe, această verificare revenind exclusiv în sarcina șefului de echipă. Nerespectarea acestei condiții se sancționează cu excluderea echipei în cauză din etapa respectivă.

#### 4.6 Grupe și Clase

##### - Grupa Debutanți (D)

Clasa D1 - debutanți clasa 1 - cu puterea până la 100 CP

Clasa D2 - debutanți clasa 2 - cu puterea între 100 și 150 CP

Clasa D3 - debutanți clasa 3 - cu puterea între 150 și 200 CP

##### - Grupa Avansați (A)

Clasa A1 - avansați clasa 1 - automobile cu cilindrul nominală până la 1400 cmc

Clasa A2 - avansați clasa 2 - automobile cu cilindrul nominală între 1400 și 1600 cmc

Clasa A3 - avansați clasa 3 - automobile cu cilindrul nominală între 1600 și 2000 cmc

Clasa A4 - avansați clasa 4 - automobile cu cilindrul nominală între 2000 și 3000 cmc

Clasa A5 - avansați clasa 5 - automobile cu cilindrul nominală peste 3000 cmc

##### - Grupa DACIA (Dacia)

Clasa Dacia 1 - Dacia 1100 (motorizare 1100 și 1300 cmc), 1300, 1310, Dacia Sport, cu motoare de serie sub 70 CP

Clasa Dacia 2 - Dacia 1100-1310, Dacia Sport, cu alte motorizări, dar nu mai mult de 200 CP în fabricație de serie

- **Grupa Juniori (J)** - grupă rezervată piloților juniori, conform 4.4, participanți numai pe automobile care în fabricație de serie nu depășesc 150 CP.

Clasa J1 - juniori, cu vârsta între 14 și 16 ani

Clasa J2 - juniori, cu vârsta între 16 și 18 ani

- **Grupa Femina (F)** – grupă unică rezervată concurenților de sex feminin.

Separat de grupele în care s-au înscris (inclusiv grupa Modificate, dar fără utilizarea anvelopelor slick), se va întocmi un clasament al concurenților de sex feminin.

- **Grupa Modificate (M)** – automobile modificate conform art 3.2, indiferent de clasa de cilindree.

#### 4.7 Test preliminar, antrenamente

Obligatoriu pentru piloții aflați la prima participare, la alegerea și pe răspunderea organizatorului, un test preliminar va fi organizat (sesiunea de antrenamente) la data publicată în regulamentul particular (strict conform intervalului orar anunțat), în vederea stabilirii nivelului minim de aptitudini corespunzător admiterii în competiție și creșterii nivelului de performanță.

### 5. TRASEU

Competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice, stabilite de către organizator. Concurenții iau startul de pe loc, marcat cu inscripționarea START (cu celule de cronometrare), la indicațiile starterului, cu sosirea lansată, la punct fix, marcată cu inscripționarea SOSIRE (cu celule de cronometrare, locul unde se înregistrează timpul final). Oprirea se va face după linia de sosire, la o distanță stabilită de organizator la fiecare etapă, marcată cu STOP, locul în care mașina se va opri pentru un moment, urmând să se deplaseze cu viteză minimă către locul stabilit în parcul tehnic. Traseul este considerat încheiat la trecerea prin STOP. În zona SOSIRE-STOP se vor penaliza eventuale deplasări sau dărâmări de jaloane, conf. 18.3. Câștigătorul va fi desemnat pilotul care va obține cel mai bun timp (la care se adugă eventualele penalizări).

### 6. ÎNSCRIERI, VALIDĂRI

**6.1** Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să transmită (pe [www.gtautoclub.ro](http://www.gtautoclub.ro)) sau să se prezinte la secretariatul competiției cu cererea de înscriere tip, completată.

**6.2** Odată ce înscrierea a fost admisă, cererea poate fi modificată (trecerea la altă grupă/ clasă), cel mai târziu, înainte de prima manșă de concurs. De asemenea, în cazuri de forță majoră (de exemplu defectarea automobilului) Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS) poate aproba schimbarea automobilului cu altul din aceeași clasă, cu condiția ca mașina respectivă să fi trecut de revizia tehnică.

**6.3** În CNSS sunt admiși să concureze maximum trei piloți pe o singură mașină sau un pilot la două grupe, pe una sau cel mult două mașini, dacă acestea sunt la grupe diferite. Pilotul care concurează la două grupe, are dreptul să parcurgă câte o manșă de antrenament cronometrat pentru fiecare grupă la care participă.

**6.4** Cererea de înscriere a echipei (în care se vor specifica grupa și clasa pentru toți piloții echipei respective), se va depune la secretariatul competiției înainte de prima manșă de concurs.

**6.5** Numarul maxim de concurenți va fi publicat în Regulamentul Particular. Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și la secretariatul competiției și se suspendă la completarea numarului stabilit. Numai CCS poate decide depășirea numarului de participanți stabilit, în cazuri excepționale, ca de exemplu, pentru piloții care ar aduce un aport de spectacol semnificativ pentru întreaga competiție.

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

**6.7** Documente necesare la validarea înscrierii:

- cerere tip de înscriere
- dovada achitării taxei de înscriere
- licență Super Slalom - F.R.A.S. (250 lei/an, gratuită pentru Juniori)
- asigurare pilot (variante 1-100 lei/an, varianta 2-350 lei/an, varianta 3-600 lei)
- permisul de conducere al pilotului cu viza medicală la zi (cu excepția juniorilor)
- acordul proprietarului către pilot, privind dreptul de utilizare a automobilului în competiție.

### 7. TAXE DE ÎNSCRIERE

**7.1** Taxele de înscriere sunt:

- taxă de participare pilot/ etapă (o grupa): 350 lei
- taxă de participare pilot/ etapă (a doua grupă): 350 lei
- taxă de participare a echipei/ etapă: 200 lei

Data limită de înscriere și achitare a taxelor respective va fi menționată în regulamentul particular al fiecărei etapei.

**7.2** Înscrierea nu poate fi validată dacă cererea nu este însoțită de dovada achitării taxei de înscriere sau dacă cererea nu poartă viza de la Verificarea tehnică.

**7.3** Pilotul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare (zonele de publicitate rezervate organizatorului vor fi prevăzute în regulamentul particular).

**7.4** Taxele de înscriere se returnează:

- 50 %, concurenților care din motive de forță majoră, sunt în imposibilitatea de a lua startul
- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată
- 100 %, în cazul anulării competiției.

## **8. REVIZIA TEHNICĂ**

**8.1** Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat la revizia tehnică (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular). Întârzierea la revizia tehnică, poate constitui baza unei penalități aplicate de oficialii competiției, la sesizarea Comisarilor Tehnici.

**8.2** Orice automobil care se prezintă la revizia tehnică cu avarii sau nu corespunde din punct de vedere tehnic (motor cu bătăi specifice de uzură accentuată, care scoate fum, scurgeri de: antigel, ulei motor sau cutie de viteze, etc) și estetic (caroserii ruginite), prinderi nesigure scaune, etc., nu va fi acceptat să ia startul. De asemenea, Comisarii Tehnici pot sesiza CCS și directorul cursei în legătură cu orice automobil care pe timpul desfășurării competiției a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competiției.

**8.3 Nivelul de zgomot nu trebuie să depășească 106 dB.**

## **9. MODIFICĂRI ADMISE**

### **9.1 Debutanți**

**9.1.1** Motor: - trebuie să fie cel de origine sau poate fi înlocuit cu altul (de altă cilindree sau alt an de fabricație), dar numai de aceeași marcă și tip de mașină (Renault Clio cu Renault Clio, etc.). Înlocuirea motorului cu altul de altă marcă sau tip de mașină este interzisă.

**9.1.2** Sistemul de alimentare:

- trebuie să păstreze soluția tehnică de origine (carburator/carburatoare sau injecție)
- galeria de admisie poate fi înlocuită cu alta optimizată, cu condiția ca dimensiunea clapetei de accelerație să fie cea de origine.

Orice conductă sau furtun de alimentare îmbătrânite sau deteriorate vor conduce la refuzul admiterii în competiție.

**9.1.3** Turbină/compresor: - nu pot fi decât cele de origine, fără niciun fel de modificări dimensionale (interior turbină/compresor sau carcasă).

**9.1.4** Sistemul de evacuare: - modificarea eșapamentului începând cu galeria de evacuare și până la ieșire, sunt libere, cu condiția ca traseul să fie cel de origine (exclus ieșiri laterale prin capotă, bară față sau pe sub praguri), iar nivelul de zgomot să nu depășească 106 dB.

**9.1.5** Transmisia: - cutia de viteze și diferențialul trebuie să fie cele de origine.

**9.1.6** Șasiu, caroserie: - trebuie să provină din producția de serie a unui constructor de automobile, și poate fi de tip clasic (construcție închisă) sau cabriolet, cu condiția ca aceasta să fie dotată din fabricația de serie cu protecție la răsturnare, respectiv să fie prevăzută cu arc central de securitate sau cu echivalentul acestuia, iar acesta să fie intact, să nu fi suferit avarii, reparatii sau modificări, suduri, etc.

- să conțină: geamurile laterale, ambele faruri și stopuri, parbrizul, luneta (doar cele din fabricație de serie, exclus fibră de sticlă, policarbonat, etc).

### **9.2 Avansați**

**9.2.1** Motor: - trebuie să fie cel de origine sau poate fi înlocuit cu altul (de altă cilindree sau alt an de fabricație), dar numai de aceeași marcă (Renault cu Renault, etc.). Înlocuirea motorului cu altul de altă marcă (Renault cu Fiat, etc. sau de motocicletă), este permisă numai la grupa Modificate.

**9.2.2** Sistemul de alimentare (carburator sau injecție):

Sunt admise:

- schimbarea sistemului de alimentare original (injecție cu carburator/carburatoare și invers)
- carburatoarele dublu corp orizontale (câte un difuzor pentru unul sau doi cilindri) și clapete individuale

Orice conductă sau furtun de alimentare îmbătrânite sau deteriorate vor conduce la refuzul admiterii în competiție.

**9.2.3** Turbină/compresor

- turbină/compresor sunt la liberă alegere

- au voie cu adaptarea unei turbine sau compresor (chiar dacă nu au fost în fabricația de serie), la care se va aplica echivalarea de cilindree respectivă (1.5 motorină și 1.7 benzină)

**9.2.4** Sistemul de evacuare: - modificarea eșapamentului începând cu galeria de evacuare și până la ieșire, sunt libere, dar ieșirea trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei, atât pentru ieșirea laterală, cât și pentru ieșirea din spate, iar nivelul de zgomot să nu depășească 106 dB.



**9.2.5** Transmisia: sunt la liberă alegere, ambreiajul, cutia de viteze și diferențialul, cu excepția carcaselor care trebuie să fie cele de origine (cu excepția grupei M).

**9.2.6** Direcția: toate componentele utilizate trebuie să provină de la automobile omologate din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

**9.2.7** Șasiu – caroserie:

- trebuie să provină din producția de serie a unui constructor de automobile (cu excepția grupei M)
- structura de rezistență, forma și dimensiunile șasiului trebuie să fie cele de origine (cu excepția grupei M)
- portierele, aripile, plafonul, capota, hayonul, geamurile laterale, luneta, pot fi ușurate prin înlocuirea acestora cu materiale compozite, fibră de sticlă, plexiglas, etc. (păstrându-se forma și dimensiunile originale)
- caroseria trebuie să fie de tip "construcție închisă"; totuși, este permisă utilizarea unei caroserii tip cabriolet, cu condiția ca aceasta să fie dotată din fabricația de serie cu protecție la răsturnare, respectiv să fie prevăzută cu arc central de securitate sau cu echivalentul acestuia, iar acesta să fie intact, să nu fi suferit avarii, reparații sau modificări, suduri, etc.

Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat. Ștergătoarele de parbriz: obligatoriu să fie perfect funcționale, marca dimensiunea și tipul acestora fiind la liberă alegere.

**9.2.8** Habitaclu:

- în interiorul habitacului se permite numai instalarea echipamentului de securitate (inclusiv rollcage) sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător
- ornamentele, tapițeria interioară, izolația antifonică, bancheta spate, plafonul textil sau din plastic, covoarele, etc., pot fi îndepărtate cu condiția ca acest lucru să nu conducă la posibile răni ale pilotului în cazul răsturnării automobilului, sau în cazul impactului lateral. Spre exemplu, pot fi îndepărtate panourile interioare ale portierelor, cu condiția ca acestea să fie înlocuite cu panouri din aluminiu sau din material compozit.

**9.2.9** Sistemul electric:

- acumulatorul trebuie fixat ferm, iar dacă se află în habitacul, să fie acoperit într-o carcasă metalică
- farurile și semnalizatoarele: se poate renunța la far (unul sau ambele) și semnalizator (unul sau ambele) atunci când zona respectivă ajută la o aspirație mai bună a motorului.

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

### **9.3 Modificări comune**

**9.3.1** Sistemul de frânare:

- orice piesă componentă a sistemului de frânare, trebuie să fie omologată sau de serie. Doar levierul franei de ajutor (de mână) poate fi modificat (pentru a fi cât mai accesibil) sau înlocuit întregul sistem de frână de mână clasic, cu cel de frână de mână hidraulică, cu condiția efectuării acestei operații de înlocuire de către constructori specializați.

**9.3.2** Sistemul de ungere: - este la liberă alegere, inclusiv adăugarea unui sistem de racire suplimentar.

**9.3.3** Suspensia este la liberă alegere, garda la sol poate fi modificată.

**9.3.4** Aprinderea, electronica: - sunt la liberă alegere, inclusiv softul.

**9.3.5** Sistemul de răcire, intercooler: - sunt la liberă alegere, cu condiția ca acestea să nu depășească perimetrul automobilului.

**9.3.6** Roțile: - jantele sunt la liberă alegere, iar anvelopele pot fi clasice, inclusiv semi-slick cu dot cât și cele cu inscripția "for competition only". Anvelopele de tip Slick (Rally Tarmac Tyre/rally slick, rain/wet racing tyre, etc.) sunt permise doar la grupa Modificate. Nu se admit anvelope cu cuie sau ținte. Deșaparea unui pneu pe timpul unei manșe atrage excluderea pe loc din manșă, la decizia Directorului Sportiv și la semnalul arbitrilor de traseu. Automobilul va fi oprit și condus cu viteză redusă către parcul de service și nu poate relua manșa din care a fost oprit, respectiv exclus.

**9.3.7** Centuri de siguranță: sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranță specifice competițiilor, cu condiția ca acestea să fie într-o stare perfectă. Este obligatorie utilizarea centurilor de siguranță.

## **10. CONCLUZII**

**10.1** Situațiile neprecizate în aceste reglementări tehnice se supun deciziei CCS pe baza consultării Comisarilor tehnici.

**10.2** După efectuarea verficarilor tehnice concurenții sunt obligați să participe la ședința cu piloții.

**10.3** Un automobil neadmis la revizia tehnică nu poate lua startul. Totuși, dacă este posibilă o remediere în timp rezonabil a neconformităților constatate fără a fi afectată încadrarea în programul de desfășurare anunțat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.

**10.4** Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de către organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit.

## 11. ASIGURĂRI

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

**11.2** Nici organizatorul competiției, nici F.R.A.S., nici oficialii sau arbitrii, nu au nicio obligație față de competitori pentru daune produse lor, materialului sportiv al acestora, ori terților, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

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

**11.4** Asigurarea de la art. 11.1 este obligatorie, dar nu se va suprapune, nu va înlocui și nu va aduce atingere niciunei polițe de asigurare personale sau individuale deținută de participanții la eveniment.

**11.5** Pentru juniorii participanți în calitate de piloți la competițiile din cadrul CNSS, responsabilitatea aparține echipelor și instructorilor acestora. Toti piloții, concurenții, structurile sportive și echipele acestora au obligația să obțină în acest sens consimțământul legalizat de la parinții sau reprezentanții legali ai minorului respectiv.

## 12. NUMERE DE CONCURS

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs asigurate de către organizator. În sezonul competițional 2024 numerele de concurs vor începe cu nr.1 și vor continua în funcție de clasamentul CNSS 2023. Două numere cu înălțimea de 200 mm și grosimea de 25 mm de culoare neagră/albă, vor fi plasate pe cele doua portiere față.

## 13. PUBLICITATE

**13.1** Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, cu condiția sa fie autorizate de legile naționale, sa nu fie ofensatoare, sa nu fie de natura politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spațiile rezervate organizatorului și FRAS.

**13.2** Spațiile de publicitate de pe panourile celor două portiere față, lunetă sau parasolar, așa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decât în situații speciale, descrise la 13.4.

**13.3** Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională.

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

## 14. SIGURANȚA CONCURENȚILOR

**14.1** Automobilele de competiție trebuie să fie complet golite de orice obiect neasigurat în compartimentul motor, habitacul și portbagaj, ce ar putea deveni periculos prin deplasarea acestuia în timpul competiției.

**14.2** **Deplasarea mașinilor de concurs**, pe întreaga perioadă a desfășurării etapei, se va face numai la indicațiile oficialilor și sub directa lor supraveghere. Este strict interzisă orice deplasare a mașinilor înscrise în concurs în afara zonei destinată competiției (amendă 1000 lei).

**14.3** Pe toată perioada desfășurării competiției (antrenamente, manșe de concurs), piloții și navigatorii/invitații, sunt obligați să poarte o cască auto sau moto omologată și centura de siguranță. Este strict interzisă utilizarea căștilor de tip velo sau altele decât cele auto/moto. Casca trebuie să fie legată și asigurată.

**14.4** Fiecare participant trebuie să poarte un combinezon specific de pilot sau mecanic.

## 15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

**15.1** Competiția se va desfășura pe parcursul a două zile.

**15.1.1** În prima zi (sâmbăta) vor avea loc: validarea înscrierilor, revizia tehnică, briefing, parcurgerea pe jos a traseului, o manșă de recunoaștere (necronometrată) și două de antrenament (cronometrate).

**15.1.2** A doua zi (duminica): stabilirea ordinii de start, briefing, o manșă de antrenament (cronometrat), două de concurs (cronometrate), afișarea rezultatelor provizorii, afișarea rezultatelor definitive și premiarea.

**15.2** Ordinea de start (în antrenamente și concurs) va fi pe grupe (D1, D2, D3, J1, J2, A1, A2, A3, A4, A5, Dacia 1, Dacia 2, și M), în ordinea crescătoare a numerelor de concurs (sâmbăta în antrenamente) și în ordinea descrescătoare a timpilor obținuți în antrenamentul cronometrat de a doua zi (duminica, ziua concursului). Ordinea de START poate fi modificată (pentru sâmbăta și/sau duminică) la cererea reprezentanților echipelor participante, în mod special pentru piloții care participă mai mulți pe aceeași mașină (maximum 2 piloți/mașină pentru aceeași clasă). Totodată, CCS poate oricând modifica ordinea de start, în special când timpii obținuți de un pilot în antrenamentele cronometrate au fost afectați de o defecțiune tehnică sau în alte situații particulare.

**15.3** Concursul este format din cele două manșe de concurs.

**15.4** Clasamentul. Se va lua în calcul cel mai bun timp obținut (inclusiv eventuale penalizări) într-una dintre cele două manșe de concurs.

**15.5** După terminarea celor două manșe de concurs se va stabili clasamentul pe grupe, clase, open și echipe.

**15.6** În cazul în care antrenamentul cronometrat și prima manșă de concurs s-au finalizat, dar manșa a doua a fost întreruptă, oprită sau anulată (nu au reușit să parcurgă toți piloții manșa respectivă de concurs), se va lua în calcul cel mai bun timp obținut dintre antrenamentul cronometrat și prima manșă de concurs.

**15.7** Startul se va da la indicațiile arbitrilor de start, fără timp de așteptare între concurenți, de genul "minut împlinit". Se va folosi un sistem de cronometrare electronic, cu precizie de miime de secundă și afișare online pe site-ul [www.gtclub.ro](http://www.gtclub.ro), a timpilor și poziției obținute în clasamentul pe grupe, clase și open. Automobilele vor fi aliniate "la start" cu extremitatea cea mai avansată la prima linie, cu 50 cm înainte de linia de start.

**15.8** Start intarziat. Pilotul care nu a reușit să ia startul la semnalul de start, are dreptul să întârzie pe linia de start, respectiv să încerce să pună automobilul în mișcare, maximum 20 de secunde, după care, este exclus din manșa respectivă.

**15.9** Atunci când doi piloți au realizat același timp (conform 15.4), pentru departajare se va lua în calcul timpul cel mai bun realizat în cealaltă manșă de concurs. Dacă și atunci egalitatea se păstrează, se va lua în calcul timpul realizat în manșa de recunoaștere cronometrată din ziua de duminică.

**15.10** Oprirea cronometrului (sosirea în concurs) se va face în momentul în care mașina va trece prin dreptul celulei de sosire (linia de sosire).

**15.11** Deplasare în concurs. Pentru ca o manșă să fie considerată încheiată, pilotul trebuie să treacă automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Piloții nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs. Numai oficialii, arbitrii de traseu, medicii sau oamenii de ordine pot interveni și acorda ajutor piloților aflați în dificultate pe traseu (cazuri de forță majoră, accident, incendiu, etc. sau în cazul în care oprirea automobilului pe pista de concurs ridică probleme de securitate). Dacă oprirea automobilului pe traseu se datorează unor probleme tehnice (oprirea motorului, probleme de transmisie, etc.), atunci pilotului i se acordă circa 20 de secunde pentru a repune automobilul în mișcare, după care, la decizia Directorului Sportiv, i se semnalizează excluderea din manșă, situație în care poate primi ajutor pentru deplasarea automobilului în afara zonei de concurs.

## 16. PARC ÎNCHIS

Automobilele de competiție se supun regimului de parc închis după ce au trecut linia de sosire din prima manșă efectuată în concurs și până la afisarea rezultatelor definitive și/sau până la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. Reparațiile și orice alte intervenții la automobile se fac numai cu acordul arbitrilor de parc.

## 17. PROTECȚIA MEDIULUI

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic (de min. 1.5 x 2 m) pentru a fi plasată pe locul rezervat, pentru intervenții asupra mașinii, în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc.. Lipsa foliei face obiectul unei penalități de 300 lei.

## 18. PENALITĂȚI, SANCTIUNI

**18.1** Penalizările sunt aplicate în cazul încălcărilor regulamentelor și au rolul de a restabili clasamentul la competiția respectivă, pe baze echitabile pentru toți competitorii participanți, iar sancțiunile au rol disciplinar, corecțional.

**18.2** Penalizările specifice activității de competiții de îndemânare auto sunt de regulă penalizări în timp (secunde adăugate timpului realizat de către pilotul penalizat) sau re poziționarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în manșă, excluderea dintr-o manșă. Acestea se aplică în funcție de influența pe care încălcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

**18.3** În cazul abaterilor accidentale, conjuncturale, penalizările vor fi:

- jalon deplasat (fără să fie doborât): o secundă
- jalon doborât: 3 secunde
- neoprirea la indicatorul final STOP: 3 secunde
- traseu greșit sau scurtat: 60 secunde

- utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme, în mod special în cazul deșapării unui pneu: excludere din manșă
- intrarea pe traseul de concurs fără a acorda atenție semnalizării arbitrilor desemnați: avertisment, amendă sau excluderea din manșă

**18.4** În cazul încălcărilor săvârșite conștient, cu intenție, de tipul:

- încălzirea anvelopelor, în afara situațiilor prevăzute în regulamentul particular sau cu acordul organizatorului
  - teste de viteză (verificarea comportamentului mașinii de concurs) fără acceptul și sub supravegherea arbitrilor de parc
  - refuzului așezării în ordinea de start stabilită
  - starturilor anticipate repetate
  - nesocotirii semnalizării arbitrilor de traseu și/sau a ordinilor oficialilor
  - pilotajului agresiv, cu punerea în pericol a siguranței manifestării
  - neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, doborârea intenționată a jaloanelor
  - nerespectarea regulilor de parc închis, service interzis
  - participarea în competiție cu numărul de concurs al altui pilot, se penalizează cu excluderea celui vinovat din competiție și amendă la discreția CCS.
- Comisarii Sportivi vor înăspri penalizările corespunzătoare, dictând amendarea, excluderea din manșă, excluderea din competiție, depunctarea, suspendarea pentru una sau mai multe etape, după caz.

## 19. REZULTATE

Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat după ce au fost prelucrate de către secretariat și pot fi vizualizate online pe [www.gtautoclub.ro](http://www.gtautoclub.ro). Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj oficial.

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

**20.1** Se va întocmi un clasament pe grupe, clase, Open, **Open Debutanți** și echipe.

**20.2** Poziția în clasament este dată de timpul cel mai bun obținut într-una dintre cele două manșe de concurs, la care se adaugă eventualele penalizări.

**20.3** Se vor acorda cupe pentru:

- primii trei clasări în clasamentul Open (inclusiv grupa M), **Open Debutanți**, grupe/clase și echipe

**20.4** Punctele vor fi atribuite după următoarea grila:

- locul I : 20 puncte
- locul II : 17 puncte
- locul III : 15 puncte
- locul IV : 13 puncte
- locul V : 12 puncte
- locul VI : 11 puncte

- în continuare, până la locul 16, se scade gradual câte un punct, revenind astfel un punct pentru locul 16 și zero puncte pentru locul 17

În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe/clase pentru campionat, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectivă, cele care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul în concurs, astfel:

- pentru 1 automobil din grupă/clasă .... 10 puncte dacă automobilul încheie competiția
- pentru 2 automobile .... 12, 11 puncte pentru locurile 1, respectiv 2
- pentru 3 automobile .... 15, 13, 12 puncte pentru locurile 1/2/3
- pentru 4 automobile .... 17, 15, 13, 12 puncte pentru locurile 1/2/3/4
- pentru 5 sau mai multe automobile .... 20, 17, 15, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 puncte pentru locul 1/2/3/4/5/6/7/8/9/10....16 (un punct), locul 17, zero puncte.

- pilotul care a abandonat într-o manșă de concurs, va fi punctat cu zero puncte, fără ca punctele celorlalți piloți componenți ai grupeii respective să fie afectate de abandonul pilotului respectiv

- pilotul care a greșit traseul, va primi punctele corespunzătoare poziției finale (cu penalizarea de 60 secunde)

Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă, la care se adaugă punctajul din clasamentul OPEN. În cazul în care două sau mai multe echipe au acumulat același număr de puncte, se vor departaja în funcție de cel mai bine clasat pilot în clasamentul "OPEN".

### 20.5 Clasament Echipe

**20.5.1** Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă, la care se adaugă punctajul din clasamentul OPEN.

**20.5.2** În cazul în care două sau mai multe echipe au acumulat același număr de puncte, se vor departaja în funcție de cel mai bine clasat pilot în clasamentul OPEN.



## 20.6 Clasament anual

La sfârșitul anului se vor întocmi clasamente pe grupe, clase, Open, Open Debutanți și echipe.

**20.6.1** În cazul piloților aflați la egalitate de puncte în clasamentele anuale pe grupe și clase, câștigător va fi pilotul cu cea mai bună poziție ocupată în clasamentul OPEN.

**20.6.2** În cazul piloților aflați la egalitate de puncte în clasamentul OPEN, câștigător va fi pilotul cu cele mai multe etape în care a punctat. Dacă egalitatea de puncte se păstrează, câștigător va fi pilotul cel mai tânăr.

**20.6.3** Titlul de Campion la grupă/clasă se acordă pilotului cu condiția ca în minimum 4 etape din totalul de 7 să fie constituită clasa (minimum 5 piloți/clasă care au luat startul cel puțin într-o manșă de antrenament cronometrat sau concurs), în caz contrar se va numi CÂȘTIGĂTOR de clasă/grupă, iar la clasele/grupele la care nu avem minimum 3 participanți la jumătate+1 din etapele organizate efectiv, clasamentul NU se premiază la Gală.

**20.6.4** În clasamentul General anual, pilotul care a participat la mai multe grupe, va puncta o singură dată în acest clasament (în grupa cu punctajul cel mai mare).

**20.7** Titlul de Echipă Campioană - se acordă echipei cu cel mai bun punctaj, dacă s-au constituit minimum 3 echipe pe parcursul anului în cel puțin 4 etape.

**20.11** Câștigătorii trebuie să fie prezenți la festivitatea anuală de premiere.

## 21. PROTEST, CONTESTAȚIE, APEL

**21.1 Protest.** Orice protest este înaintat în scris și semnat, datat, cu ora și minutul depunerii și însoțit de o taxa de 300 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relația cu concurenții”. Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.

**21.2** Protestul va fi înaintat imediat CCS (colegiul comisarilor sportivi) de către Directorul Sportiv via responsabilului de „relația cu concurenții” care îl va judeca. Notificarea de protest peste decizia CCS va fi făcută în maxim 30 minute de la afișarea deciziei CCS și protestul peste decizia CCS va fi trimis la COMISIA DE COMEPTIȚII, în maximum 48 ore de la afișarea deciziei CCS împreună cu o taxa de 1000 lei plătită în contul F.R.A.S.. Comisarii Sportivi pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație, chemând la audiere concurenții și oficiali (arbitri).

**21.3** Dacă reclamația este legată de o neconformitate de ordin tehnic și dacă aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cauțiune suplimentară de 600 lei față de taxa de protest. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil, va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată, nefiind admise proteste generale de genul: motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc. În funcție de speță, CCS poate cere o cauțiune de până la 10000 lei. În cazul în care, nu sunt asigurate condiții tehnice specifice în vederea demontării și montării unor ansamble sau subansamble mecanice în vecinătatea sau la locul desfășurării competiției, automobilul contestat va fi sigilat de o comisie cu întocmirea unui proces verbal semnat de comisarul tehnic și de părți, după care va fi transportat în cea mai apropiată locație, dotată cu atelier mecanic. În funcție de speță, sigilarea se poate face la nivelul caroseriei, al compartimentului motor sau alte reperi mecanice. Verificările se vor face în cel mai scurt timp posibil, cu acordul părților și disponibilitatea oficialilor F.R.A.S..

**21.4** În protestele pe linie sportivă, cele legate de incidentele de cursă, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Este permisă anexarea de înregistrări video în susținerea protestului. Acestea trebuie depuse odată cu protestul scris. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau reține aceste înregistrări.

**21.5** Se recomandă ca protestele legate de neconformități tehnice să fie depuse înainte de verificarea tehnică finală. Indiferent de natura protestului, chiar dacă respectă sau nu recomandarea de a fi depuse înainte de verificarea tehnică finală, acestea trebuie depuse la maximum 15 minute de la afișarea rezultatelor provizorii. În acest scop, rezultatele provizorii vor avea înscrise prin grija secretariatului cursei, ora și minutul la care au fost afișate.

Termenele de depunere a protestelor, sub sancțiunea nulității, sunt:

- împotriva modului de întocmire a listelor de înscriși (grupe, clase), maximum 30 min. de la afișare;
- împotriva modului de întocmire a ordinii de start, maximum 10 min. de la afișare;
- abateri comise într-una dintre manșe, maximum 15 min. de la sosirea din manșa respectivă;
- neconformitate tehnică, clasament, maximum 15 min. de la afișarea rezultatelor provizorii.

**21.6** În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului sau a unei părți a acestuia, operațiile de demontare/montare vor fi efectuate de către mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialilor, iar măsurătorile vor fi efectuate de către Comisarii Tehnici. Rezultatul verificărilor se va consemna într-un proces verbal semnat de toți cei prezenți, document care va fi depus în dosarul cursei și predat Directorului de Concurs. Oficialii pot dispune înregistrarea video a întregii verificări tehnice, precum și fotografierea reperelor controlate și a măsurătorilor care, de asemenea, vor fi depuse la dosarul competiției prin grija Observatorului Federal.

**21.7** Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul, iar taxa de protest se va face venit la bugetul Comisiei Tehnice a F.R.A.S..

**21.8** În măsura în care protestul este întemeiat, cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral reclamantului. Comisarii Sportivi sunt cei care vor stabili partea de cautiune care va fi returnată, în cazul protestelor parțial întemeiate. Niciuna dintre părți, nici reclamantul, nici cel împotriva caruia s-a depus reclamația, nu au dreptul de a solicita celeilalte părți, posibilele diferențe dintre valoarea cauțiunii stabilite prin prezentul regulament și costul efectiv de aducere a automobilului în starea inițială. Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

**21.9** În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa de protest (300 lei) se restituie reclamantului și trece în sarcina celui găsit vinovat, care pe lângă penalizarea pe linie sportivă ca și consecință a neconformității automobilului utilizat, poate fi sancționat disciplinar de către F.R.A.S., prin suspendare pe una sau mai multe etape, depunere, penalizare în bani sau alte sancțiuni disciplinare.

**21.10** Sunt considerate abateri grave:

- protestele depuse cu reacredință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde, masca sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat;
- prezența persoanelor neautorizate în incinta unde se desfășoară controalele tehnice;
- falsificarea rezultatelor măsurărilor;
- sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unui protest.

**21.11** Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se consideră nedreptățit, poate înainta o contestație către F.R.A.S..

## **22. DISPOZIȚII FINALE**

**22.1** Prezentul regulament a fost elaborat de Asociația "GT Auto Club Sportiv" și F.R.A.S. și va intra în vigoare începând cu data de 20.01.2024.

**22.2** Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al **Campionatului Național de Super Slalom**.