

## 1. PREVEDERI GENERALE

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de AutoSlalom care va cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2019, aprobat anual de către Consiliul Federal al FRAS. Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al FRAS, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale, **fara a fi contradictorie.**

### 1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

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

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

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

**1.1.4.** Etapele campionatului vor avea un regulament particular, care va completa amănunțele specifice, programul, nominalizarea oficialilor, dar nu va contrazice cu nimic prevederile reg. cadru pe 2019.

### 1.2 LIMBĂ OFICIALĂ

**1.2.1** Pentru Campionatul Național de AutoSlalom limba oficială este limba română.

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

### 1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

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

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

### 1.4 VALABILITATE

Acest regulament este valabil până la elaborarea unui nou regulament al Campionatului Național de AutoSlalom. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu literă distinctă.

## 2. DEFINIȚII

### 2.1 BULETIN

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze. Acestea vor fi numerotate și datate fiind docum oficiale.

### 2.2 COMUNICAT

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

**3. NUMĂR DE COMPETIȚII** C.N. de AutoSlalom 2019 , va fi alcătuit din 5 etape, contând pentru clasamentul general. Se pot organiza si etape comasate (2) / weekend. Intre startul oficial vor fi minim 15 ore pauză. Pentru titlul de campion un pilot trebuie sa aibă min 4 participari; pentru titlul de câștigător clasa 3 participari, iar cu 2 prezente nu se claseaza în primii 3 indiferent pe punctaj. *Inscrierea unui sportiv doar pentru ultimele 2 etape, în alt campionat pentru care îi este echivalată licența deținută, este considerat "One Event", fără acumulare de puncte*

anuale. Pentru a acumula puncte, în clasamentul anual, în mai multe campionate, cu licență echivalată, este obligatoriu participarea la minim 3 etape în fiecare campionat și participarea la minim 4 etape pentru a ocupa unul din locurile de pe podium.

#### **4. OFICIALII COMPETIȚIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI**

##### **4.1. DIRECTORUL SPORTIV**

Are în subordine toți arbitrii delegați la competiție. Este responsabil de conducerea operativă, sportivă și tehnică a concursului și de respectarea programului aprobat. Are ca responsabilități principale :

- să asigure ordinea pe traseu în colaborare cu organele de ordine;
- să se asigure că toți arbitrii sunt la postul lor și că au toate informațiile și materialele necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a funcției lor;
- să cheme automobilele pe linia de start, să le ordoneze și eventual să le dea startul, îndeplinind și funcția de starter;
- să se asigure că organizatorul a luat toate măsurile de securitate necesare pentru siguranța sportivilor, arbitrilor, spectatorilor.

##### **4.2. DELEGAȚI FRAS**

Următorii delegați pot fi numiți de către FRAS :

###### **4.2.1. DELEGATUL TEHNIC**

Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu Directorul sportiv.

###### **4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL**

Observatorul federal va inspecta și aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Observatorul federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din rândul membrilor Comisiei Naționale de AutoSlalom. În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

###### **4.2.3 RESPONSABILUL DE RELAȚIILE CU CONCURENȚII**

Are ca atribuții principale să informeze concurenții și să joace în permanență rolul de mediator. Este delegat de către Comisia Centrală de Arbitri la propunerea organizatorului.

###### **4.2.4 ȘEFUL SECURITĂȚII**

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

###### **4.2.5. COMISARII SPORTIVI** Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri.

Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri și avizați/aprobați de către Biroul Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care stabilește și Președintele acestuia. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv. Comisarii Sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie, inclusiv în cazurile neprevăzute de acest regulament. În cadrul C.N.de AutoSlalom 2017, CCS-ul poate fi format din oficialii desemnați pe alte posturi.

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

#### **5. AUTOMOBILE ADMISE**

În cadrul C.N. de AutoSlalom 2019 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, bipost, automobile de formulă, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate. Chiulasa (chiulasele) se poate schimba cu condiția să fie aceeași marcă și să nu se treacă de la 8 valve la 16 valve sau de la 16 valve la 20-24 valve.

### 5.1 CLASE:

**Clasa 1:** automobile 2RM cu cilindrul nominal până la 1400 cmc;

**Clasa 2:** automobile 2RM cu cilindrul nominal de la 1401 până la 1600 cmc;

**Clasa 3:** automobile 2RM cu cilindrul de la 1601 până la 2000 cmc;

**Clasa 4:** automobile 2RM cu cilindrul peste 2001 cmc

**Clasa 5 Open:** Automobile artisanale - modificate care nu se încadrează la clasele de mai sus, monoposturi, biplace-uri, etc. sau automobile ce folosesc anvelope de tip slick. Aici vor concura și automobilele integrale. La clasele 1, 2, 3 automobilele care sunt dotate cu cutii de viteză secvențiale, automate, triptronice sau de tip DSG vor trece automat la o clasă superioară față de cea unde se încadrează după capacitatea cilindrică. În clasele 1, 2 și 3 pentru motoarele supraalimentate, cilindrul nominal se va înmulți cu coeficientul de 1,7 (benzină) sau 1,5 (motorină) iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindrului rezultate.

Clasele 1-4 cu mai puțin de 3 concurenți validați la start se vor comasa cu clasa superioară și punctele aferente clasei. Clasa 4 cu clasa 5 Open - **după caz.**

Un același automobil cu aceleași anvelope nu se poate înscrie la mai multe clase în aceeași etapă. Un pilot se poate înscrie în clasa imediat superioară clasei normale a mașinii.

### 5.2 ANVELOPE

La clasele 1,2,3,4 sunt permise anvelopele de stradă sau cele semislick dar nu cu tradwore sub 40. La clasa 5 Open sunt admise orice fel de anvelope sau tradwore.

## 6. LICENȚIAȚI

### 6.1. PILOȚI

Piloții care dețin o licență FRAS pentru AutoSlalom valabilă pe anul în curs pot participa și pot acumula puncte în C.N.AutoSlalom. Orice persoană care deține un permis național sau internațional de categorie B poate participa în cadrul Campionatului Național de AutoSlalom dar numai în baza unei licențe pe anul în curs sau o licență pe o singură etapă (one-event). Excepție fac juniorii care vor conduce numai pe pistă. Licențiatii din alte ramuri pot participa prin echivalare dar în condiții de one event.

**6.2 Juniori.** Se va întocmi un clasament al Juniorilor pentru piloți care au automobile cu capacitate de până la 1400 cmc cu motoare aspirate și o putere maximă de 12,5 kg/kw pentru cei cu vârsta între 12 și 14 ani. Pentru cei între 14 și 18 ani automobile cu capacitatea de până la 1600 cmc cu motoare aspirate și o putere de maxim 10 kg/kw, vârsta minimă 12 ani, vârsta maximă sub 18 ani, pilotul trebuie să prezinte înaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii părinți sau a tutorelui legal.

Piloții cu vârsta între 12 și 14 ani nu au voie să participe pe toată desfășurarea concursului neînsoțit.

Piloții juniori primesc puncte conform art.20.3 și vor conta în clasamentul Juniori.

Nu plătesc taxa suplimentară pentru participare.

Oficialii sau organizatorii pot interzice să ia startul în cazul în care constată că poziția pilotului la postul de pilotaj, vizibilitatea, accesul la comenzile automobilului sunt necorespunzătoare.

**6.3 Se pot întocmi clasamente pentru STRADALE : 130 CP, 180 CP și peste. Automobilele vor fi complete, originale, fără modificări sau uzurări de orice fel.**

### 6.4 ECHIPĂ

În C.N.AutoSlalom echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipă se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia. Participarea ca echipă se poate face numai în baza licenței corespunzătoare emisă de FRAS prin completarea cererii tip, pe care se va menționa

componenta echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza aceleiași licențe de echipă, este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componenta unei echipe (adică max 7 nominalizați). Schimbarea a mai mult de doi piloți în cadrul aceleiași sezon competițional dă naștere unui nou concurent (o nouă echipă) careia nu i se va lua în calcul punctajul realizat în baza vechii licențe.

**6.5** În C.N.AutoSlalom 2019 valoarea licențelor de pilot și de echipă vor fi conform normelor financiare stabilite de FRAS.

**6.6** Obligatoriu pentru juniori și la alegerea și pe răspunderea organizatorului, un test preliminar va fi organizat la data publicată în regulamentul particular, în vederea stabilirii nivelului minim de aptitudini corespunzător admiterii în competiție. Indiferent de rezultatele acestui test preliminar, oficialii au dreptul în orice moment să excludă din competiție un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune în pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalți participanți, a spectatorilor, arbitrilor și chiar a celui în cauză. Această decizie poate fi luată de CCS la sesizarea directorului sportiv.

## **7. TRASEU**

Competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice.

Competiția se va desfășura pe un traseu stabilit de către organizator.

Concurenții parcurg un tur de circuit complet cronometrat din cele 3 (primul fiind de încălzire, ultimul de răcire și ieșire din pistă) iar câștigătorul va fi desemnat pilotul care va străbate traseul impus în cel mai scurt timp pe o tura cu start lansat și sosire lansată. Traseul trebuie să aibă minim 6 schimbări ale direcției (jaloane) și minim două porți din 2 jaloane. Distanța minimă între porți trebuie să fie de 12-15 metri și vor fi decalate la marginea pistei. Distanța între cele 2 jaloane ale unei porți minim 2,8 m maxim 3,8 metri.

## **8. ÎNSCRIERI. VALIDĂRI**

**8.1** Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită-mail înainte de ziua desfășurării concursului sau să prezinte la secretariatul competiției cererea de înscriere tip, completată. În cazul în care numărul de concurenți este limitat, prioritate vor avea numai cei care și-au anunțat pe mail participarea la organizator.

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

**8.3** În C.N.AutoSlalom sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină. Este responsabilitatea piloților care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și deasemenea să afișeze corect numărul de concurs. Efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat sau de concurs cu numărul de concurs al altui competitor se sancționează cu excluderea din competiție a ambilor piloți, indiferent dacă au participat sau nu pe unu și același automobil. Pilotul care concurează la mai multe clase - pe două sau trei automobile - trebuie să parcurgă cel puțin o manșă de antrenament cronometr. Dacă un pilot junior este nominalizat într-o echipă, aduce puncte echipei de la clasa mașinii.

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

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

**8.6** Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă numai în cazul piloților licențiați care participă pe automobile ce asigură același nivel de securitate, corespunzător, pentru

ambii membri ai echipajului. Copilotul este obligat să poarte echipament de protecție similar cu al pilotului. Și numai la recunoașteri.

**8.7** Documentele necesare la validarea înscrierii :

- Cerere tip de înscriere;
- Dovada achitării taxei de înscriere;
- Licența de pilot;
- Act de proprietate / talon sau un document RAR din care sa rezulte capacitatea cilindrica declarata ( act de dobandire in original pentru motorul schimbat cu capacitatea cilindrica)
- Documentul din care rezultă acordarea dreptului de utilizare a automobilului în competiție, din partea proprietarului, de către pilot și un document al mașinii.

## **9. TAXE DE INSCRIERE**

**9.1** Taxele maxime de înscriere sunt : Taxa participare la o etapă este de max 400 lei. Taxa participare a echipei la o etapă este de maxim 200 lei. Pentru depășirea termenului limită de plată a taxei de înscriere prevăzut în regulamentul particular se va percepe o suprataxă de până la 400 lei. Data limită de înscriere și de achitare a taxelor de înscriere va fi menționată în regulamentul particular al fiecărei etape.

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

**9.3** Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare (locul și dimensiunile spațiului de publicitate rezervate FRAS și organizatorului vor fi prevăzute în regulamentul particular și se vor încadra în dimensiunile specificate în regulamentele Campionatului Național de Raliuri).

**9.4** Taxele de înscriere se returnează :

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

**9.5** Membrii comisiei FRAS a campionatului pot beneficia de reducerea taxei de participare.

## **10. VERIFICĂRI TEHNICE**

**10.1** Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular). Întârzierea la verificarea tehnică față de minutul înscris la secretariat pe cererea de înscriere, poate constitui baza unei penalități aplicate de oficialii competiției, la sesizarea Comisarilor Tehnici. Se vor verifica echipamentul de protecție legal și dovedirea capacității cilindrice declarate în cererea de participare, în special.

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

### **10.3. GENERALITĂȚI**

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

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

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

b) Aprinderea : este la libera alegere;

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

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

### **10.3.3.Transmisia**

Cutia de viteze pentru clasele 1, 2, 3, și Juniori nu poate fi secvențială. Ambreiajul este la liber. Interiorul cutiei de viteze este la liber. Diferențialele autoblocante nu sunt autorizate decât la clasa 4 și clasa Open. Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

**10.3.4.Suspensia** este la libera alegere.

**10.3.5 Roțile și anvelopele** sunt cele menționate la punctul 5.2. Nu se admit anvelope cu cuie sau ținte. Pentru temperaturi ale mediului ambiant de peste 30 grade Celsius în momentul startului, oficialii pot interzice utilizarea anvelopelor de iarnă sau a celor cu crampoane, dacă utilizarea acestora ar putea ridica probleme de securitate a cursei. Interdicția va fi aplicată tuturor piloților și se va păstra pe toată ziua de concurs. 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 nu se va mai deplasa până nu se schimbă roata respectivă.

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

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

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

Parbriz : Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată. Ștergătoare de parbriz : obligatoriu cel puțin un ștergător funcțional în dreptul postului de pilotaj, marca, dimensiunea și tipul fiind la libera alegere. Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, eșapament. Trebuie menținute barele de protecție originale sau montate altele similare, care provin de la automobile de serie.

### **10.3.9. Habitacul**

În interiorul habitaculului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător. Ornamentele, tapițeria interioară, izolația antifonică, plafonul textil sau din plastic, covoarele, etc. pot fi îndepărtate cu condiția ca acest lucru să nu conducă la posibile răniri ale pilotului în cazul răsturnării automobilului, sau în cazul impactului lateral.

Spre exemplu pot fi îndepărtate panourile interioare ale portierelor, dar cel puțin la cea din dreptul pilotului este obligatorie în acest caz montarea unui panou din aluminiu sau din material compozit.

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

**10.3.11. Rezervorul de combustibil** Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie ori 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. În cazul în care rezervorul este instalat în portbagaj și scaunele spate sunt scoase, un perete despărțitor rezistent la foc și etanș la flăcări trebuie să separe habitacul de spațiul în care se află rezervorul.

**10.3.12. Centuri de siguranță** Sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranță în minim trei puncte, cu condiția să fie într-o stare perfectă. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau de suportii acestora. Este permisă înlocuirea dispozitivului retractor al centurii de siguranță cu sistemul clasic. Se recomandă utilizarea centurilor de siguranță. Sportivii pot opta să nu utilizeze centura de siguranță sub rezerva unei declarații pe propria răspundere, în cuprinsul cererii de înscriere. În aceste cazuri centura trebuie asigurată astfel încât să nu incomodeze manevrele pilotului în timpul concursului.

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

#### **10.3.14. Dispoziții finale**

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

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

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

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

**10.7.** Utilizarea unui combustibil provenind de la două sau mai multe stații de benzină și/sau amestecarea acestuia, voluntar sau involuntar, se face pe riscul și răspunderea celui care utilizează acest amestec în competiție, deoarece analiza și confruntarea cu specificația tehnică se va face pe baza unui singur document doveditor, pentru o singură alimentare și deci pentru acel tip/sortiment de combustibil înscris pe factură, bon, etc.

## **11.ASIGURĂRI**

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

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

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

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

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

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

## **12. NUMERE DE CONCURS**

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs. Pentru concurenții one-event numerele vor fi furnizate de către organizator (de la 70 a 90). Cei cu licență FRAS vor purta numărul de licență asigurat personal.

Două numere pe fiecare parte, pe geamurile din spate, cu o înălțime de 25 cm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804) vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale sau pe cele două portiere față. Plăcile cu numere de concurs ca și înscrierea numelui pilotului vor fi similare automobilelor de raliuri, conform regulamentului C.N. de Raliuri în vigoare.

## **13. PUBLICITATE**

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

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

**13.3.** Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

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

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



există contract, organizatorii sau oficialii pot dispune îndepărtarea acestuia 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. Extinctorul va fi rigid asigurat, accesibil pilotului.

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

**14.3.** Fiecare pilot trebuie :

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

b) Să fie corect menținut în scaun atât prin modelul constructiv al scaunului cât și de centura de siguranță.

c) Să păstreze închis geamul sau cel mult întredeschis la circa 2 cm.

d) Echipamentul de protecție al piloților trebuie să fie ignifug și să cuprindă : mănuși, combinezon, ghete, pentru competiții auto.

#### **15.DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI**

**15.1.** Sedinta cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat amendați cu suma de 30 euro, verificare executată de secretar, iar amenda se va achita până la primul start.

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

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

**15.4.** Pentru competiție se vor efectua minim două manșe cronometrate de concurs.

**15.5.** Pentru clasament se va lua în calcul cel mai bun timp obținut în una din cele două manșe.

Nu este obligatorie parcurgerea ambelor manșe.

**15.6** Startul se ia din zona parcului la semnalul unui arbitru, și odată cu intrarea pe pista, pilotul este în primul tur de încălzire. Apoi se intră, lansat, în turul / ele cronometrate (două), iar la traversarea liniei de start/sosire se va intra, lansat, în turul de răcire și părăsirea pistei către parc. Nerespectarea ordinea de start stabilită duce la eliminarea din manșă.

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

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

**15.9.** Sunt interzise depășirile între concurenți în manșă, iar dacă un concurent este jenat, întârziat, etc. de către unul întârziat, cel din urmă va beneficia de repetarea manșei .

#### **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 afișarea rezultatelor definitive și/sau până la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. Schimbul de roți, reparațiile și orice alte intervenții la automobile atunci când acestea se află în regim de parc închis, dacă nu sunt autorizate de Comisarii Sportivi, sunt sancționate cu excluderea din competiție. O cale de acces/evacuare se va păstra liberă pe toată perioada desfășurării concursului.

#### **17. PROTECȚIA MEDIULUI.**

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de protecție (de min. 4 x 5 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 poate face obiectul unei penalități de 30 euro. Deasemenea și un sac menajer pentru deșuri ( hârtii sau cârpe,etc.) iar dacă lasă murdar locul din parcul închis, și scapă nepenalizat, i se poate refuza participarea la următoarea etapă ori ștergerea punctelor în clasamentul general.

#### **18.PENALIZĂRI, SANCTIUNI**

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

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

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

**18.4.** Contestațiile legate de sancțiuni pe linie disciplinară sunt date în competența Comisiei de Disciplină a FRAS, iar penalizările, Comisiei de Competiții. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestații, definitiv și irevocabil în cazul penalizărilor.

**18.5.** Penalizările specifice C.N.AutoSlalom sunt de regulă penalizări în timp (secunde, minute adăugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau re poziționarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în manșă, excluderea dintr-o manșă, excluderea din competiție, depunerea pilotului sau a echipei sale, alte penalizări prevăzute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizează în funcție de influența pe care încălcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

**18.5.1** În cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, în Campionatul Național de AutoSlalom penalizările pot fi :

- traseu greșit (abordare inversă a unei probe sau jalon, dar efectuată) fără scurtarea traseului : 10 secunde
- jalon deplasat (fără să fie doborât) : penalizare de 1 secundă
- jalon doborât : 3 secunde
- depășirea limitei de asfalt a circuitului cu 2 roți se penalizează cu 5 secunde
- depășirea limitei de asfalt a circuitului în mod repetat sau doar o dată cu 4 roți duce la excluderea din concurs.

- ajutor din exterior acordat fără voința pilotului (CCS, de la penalizare 10 secunde, până la manșă anulată, în special în cazul împingerii de către un alt automobil din spate)
- utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme (Comisarii Tehnici, CCS, refuzul startului, penalizare în timp, amendă, după caz, excludere din manșă în mod special în cazul deșapării unui pneu)
- intrarea pe traseul de concurs fără a acorda atenție semnalizării arbitrilor desemnați (CCS, avertisment, amendă, excludere)
- reintrarea pe pistă prin alt loc decât cel în care automobilul a părăsit involuntar pista, dar fără scurtarea traseului (CCS, avertisment)
- neconformități tehnice minore și/sau provocate de uzură, sau de un incident de cursă (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare în timp, amendă, excludere din manșă, depunctare) - ruperea accidentală a unui sigiliu (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare în timp, amendă, manșă anulată)
- altele asemenea (CCS).

**18.5.2** În cazul încălcărilor săvârșite conștient, cu intenție, fără a fi restricționate la acestea, de tipul :

- refuzului echipării corespunzătoare impuse de oficiali (cască, cagulă, etc.)
- refuzului așezării în ordinea de start stabilită
- nesocotirii semnalizării arbitrilor de traseu și/sau a ordinelor oficialilor
- pilotajului agresiv, cu punerea în pericol a siguranței manifestării
- neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, evitarea unei probe sau a unui jalon, sau traseu incomplet.
- ruperea marcajelor, a sigiliilor, înlocuirea nepermisă de repere, altele asemenea,
- nerespectarea regulilor de parc închis, service interzis
- participarea în competiție cu numărul de concurs al altui pilot. Se penalizează cu excluderea celui vinovat din competiție, iar în cazul participării pe unu și același automobil, excluderea ambilor piloți din competiție. Comisarii Sportivi vor înăspri penalizările corespunzătoare, dictând amendarea, excluderea din manșă, excluderea din competiție, depunctarea acestora.

**18.5.3** Sancțiuni pe linie disciplinară.

Pe lângă penalizările menționate, Comisarii sportivi pot aplica de asemenea sancțiuni disciplinare, în cazul încălcării grave a regulamentelor și în cazul recidivei. În general, sancțiunile pe linie disciplinară vor fi aplicate în conformitate cu Statutul și cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precădere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violență, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru încălcarea ordinelor oficialilor unei competiții, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea în eroare a oficialilor, altele asemenea. Se va sancționa pe linie disciplinară orice abatere de la regulile adoptate în perimetrul manifestării, fumatul în locuri nepermise, încălcarea normelor de prevenire a incendiilor, consumul de băuturi alcoolice, orice alte abateri de la normele de conduită sportivă și conviețuire socială, lipsa unui sac de deșeuri, gunoaie lăsate în parcul închis.

## **19. REZULTATE**

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

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

**20.1.** Se va întocmi un clasament pe clase și pe echipe pentru posesorii de licențe FRAS.

Pentru 2019 o clasă se consideră constituită la 3 piloți validați.

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

**20.3.** Se vor acorda cupe și diplome pentru :

- primii trei clasări în fiecare clasă,
- primele trei echipe

- cel mai bun timp al zilei
- la etape se pot constitui clasamente pentru fete sau debutanți cu mașini normale , de stradă fără modificări.

Se atribuie următoarele puncte / loc pentru piloții licențiați

<b>12</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>loc/ part.</b>
<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>≥5</b>
								<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>4</b>
									<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>3</b>

**20.4.** În clasamentele generale, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectivă, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul într-un antrenament cronometrat sau în concurs, astfel : vezi tabel. Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în clasa la care participă.

Piloții înscriși pe baza unei licențe One-Event vor fi clasați, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte pentru clasamentele anuale ale campionatului. În aceste cazuri, piloți licențiați clasați în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele campionatului, vor urca în clasamentele de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.

**Un pilot se poate înscrie la orice clasa în diferite etape, dar la sfârșit nu se vor cumula punctele de la diferite clase.**

Numai în clasamentul juniorilor, licențiații, vor primi 5,3 pct pt 2 piloți și respectiv 3 pct pentru unul.

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

La piloți se vor acorda titluri de Campioni Naționali cu condiția ca în minim jumătate de etape din totalul de 6, să fie constituită clasa.

**20.6.** Câștigătorii trebuie să fie prezenți la festivitatea anuală de premiere. Dacă un pilot clasat între primii trei la sfârșit de an nu participă, acesta poate fi sancționat disciplinar de către FRAS și chiar, să nu i se atribuie cupa meritată.

## **21. PROTEST, CONTESTATIE, APEL**

### **21.1 PROTEST.**

Orice protest este înaintat în scris și semnat, datat, cu ora și minutul depunerii și însoțit de o taxă de 200 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relația cu concurenții”. Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Dreptul de a protesta îl au doar competitorii sau reprezentanții acestora, înregistrați în acest scop la FRAS. Pot de asemenea să depună proteste concurenții ai căror piloți au luat startul și au abandonat pe parcursul competiției. Comisarii Sportivi pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație. Dacă reclamația este legată de o neconformitate de ordin tehnic și dacă aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cauțiune suplimentară de 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 protestele pe linie sportivă, legate de incidentele de cursă, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Este permisă anexarea de înregistrări video în susținerea protestului. Acestea trebuie depuse odată cu protestul scris. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau reține aceste înregistrări, care vor fi predate Observatorului Federal odată cu dosarul

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

- împotriva modului de întocmire a listelor de înscriși (încadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afișare.
- împotriva modului de întocmire a ordinii de start, maxim 10 min. de la afișare;
- împotriva unei abateri comise într-una din manșe, maxim 15 min. de la sosirea din manșă respectivă.
- pentru neconformitate tehnică, ori împotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afișarea rezultatelor provizorii. În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului sau a unei părți a acestuia, operațiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialilor, iar măsurătorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. În afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi și a Observatorului Federal, la verificările tehnice nu este permisă prezenta altor persoane. Rezultatul verificărilor se va consemna într-un proces verbal semnat de toți cei prezenți, document care va fi depus în dosarul cursei, predat Observatorului Federal. Oficialii pot dispune înregistrarea video a întregii verificări tehnice precum și fotografierea reperelor controlate și a măsurătorilor, care de asemenea vor fi depuse la dosarul competiției prin grija Observatorului Federal. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul, iar taxa de protest se va face venit la bugetul Comisiei Tehnice a FRAS. În măsura în care protestul este întemeiat, cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral reclamantului. Comisarii Sportivi sunt cei care vor stabili partea de cauțiune care va fi returnată, în cazul protestelor parțial întemeiate. Nici una din părți, nici reclamantul, nici cel împotriva căruia s-a depus reclamația, nu au dreptul de a solicita celelalte părți, posibilele diferențe dintre valoarea cauțiunii stabilite prin prezentul regulament și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială. Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa de protest se restituie reclamantului și trece în sarcina celui găsit vinovat, care pe lângă penalizarea pe linie sportivă ca și consecință a neconformității automobilului utilizat, poate fi sancționat disciplinar de FRAS prin suspendare pe una sau mai multe etape, depunere, penalizare în bani, alte sancțiuni disciplinare. Sunt considerate abateri grave :
- protestele depuse cu rea-credință;
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.
- prezenta persoanelor neautorizate în incinta unde se desfășoară controalele tehnice.
- falsificarea rezultatelor măsurătorilor.
- sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unui protest.

## **21.2. CONTESTAȚIE**

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se consideră nedreptățit poate înainta o contestație către FRAS, după cum urmează: la Comisia de Competiții (pentru penalizări de ordin sportiv), la Comisia de Disciplină (pentru sancțiuni disciplinare). Împotriva hotărârilor celor două comisii, sportivii pot depune apel la Comisia de Apel a FRAS. Intenția de depunere a contestației către FRAS trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar – atrage decăderea din dreptul la

contestație sau la apel. Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform Normelor Financiare ale FRAS în vigoare, publicate pe site-ul oficial [www.fras.ro](http://www.fras.ro) Taxele de proteste/contestații/apeluri sunt :

- 400 euro pentru contestații (către Comisia de Competiții sau Comisia de Disciplină a FRAS)
- 500 euro pentru apeluri (către Comisia de Apel a FRAS, numai după epuizarea celorlalte cai de atac)

În contestație, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Părțile interesate pot solicita să fie audiate și/sau să fie însoțite de un reprezentant legal, dar numai Comisia respectivă va decide dacă se impune sau nu audierea ori prezența acestora. Comisia poate dispune audierea oricărei persoane implicate și de asemenea poate solicita și consulta orice probă considerată a fi relevantă în cauză. Persoanele care au participat în vreun fel la luarea unei decizii contestate, nu pot vota în Comisiile în care se judecă acea contestație. Persoanele care au fost solicitate de Comisie în scris, prin mijloace electronice sau prin afișare pe situl oficial al FRAS cu cel puțin 48 de ore înainte de termen, în scopul audierii și care lipsesc de la acea audiere nemotivat, vor fi sancționate disciplinar.

## **22. DISPOZITII FINALE**

**22.1** Presentul regulament a fost elaborat de Comisia Națională de Auto Slalom, cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS din data de.....și intră în vigoare începând cu data de **01.01.2019**

**22.2** Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al Campionatului Național de AutoSlalom. Orice reglementare a prezentului regulament contrară precizărilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNAS 2018 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapă de campionat, este neaplicabilă și nu produce efecte