



Primaria Municipiului Campulung Muscel prezinta:
Etapela I si a II-a din Campionatul National de Viteza in Coasta Dunlop 2011



PRIMARIA
MUNICIPIULUI
CAMPULUNG
MUSCEL





CAMPIONATUL NAȚIONAL de VITEZĂ în COASTĂ - DUNLOP 2011

Etapele I și a II-a



**MUSCEL RACING CONTEST
EDITIA A IV-A
CÂMPULUNG MUSCEL**

29 aprilie – 1 mai 2011



CUPRINS :

INTRODUCERE	pag. 4
1. PROGRAM	4
2. DISPOZIȚII GENERALE	6
3. ORGANIZATOR	6
4. AUTOMOBILE ADMISE	7
5. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.ECHIBE	9
6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE	11
7. ÎNSCRIERI, RESPONSABILITĂȚI	11
8. ASIGURĂRI	12
9. OBLIGAȚIILE GENERALE	12
10. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE	13
11. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE	14
12. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI	15
13. SERVICE. PARC DE SERVICE	16
14. PARC ÎNCHIS	17
15. VERIFICĂRI TEHNICE FINALE	18
16. CLASAMENTE	18
17. PROTESTE, APELURI	19
18. FESTIVITATE DE PREMIERE	20
 <i>Anexa I –Responsabil relații cu sportivii</i>	 21
<i>Anexa II – Harta Traseului</i>	22



INTRODUCERE

Etapele I și a II-a ale Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2011 se organizează și se desfășoară în conformitate cu:

- Codul Sportiv FIA și anexele sale, ediția 2011;
- Prescripțiile Generale ale Campionatului European FIA de Viteză în Coastă, ediția 2011;
- Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2011;
- Regulamentul pentru Organizatorii de Competiții;
- Prezentul Regulament Particular.

Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale, și conform Statutului FRAS.

Până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări aduse prezentului regulament vor fi publicate sau comunicate tuturor părților interesate, prin "Buletine", datate și numerotate, de către Organizatorul – **A.C.S. HATTERS MOTORSPORT Câmpulung Muscel**, cu avizul FRAS. Începând cu prima ședință CCS, eventualele modificări la prezentul regulament ca și publicarea/comunicarea acestora, sunt de competența Comisarilor Sportivi. Oficialul desemnat pentru relația cu concurenții are obligația de a aduce la cunoștință "Buletinele" tuturor echipajelor și echipelor înscrise și admise în competiție.

1. PROGRAM COMUN

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Începerea înscrierilor	Luni	11.04.2011	08:00
Închiderea înscrierilor	Luni	25.04.2011	20:00
Publicarea listei de înscrieri	Luni	25.04.2011	21:00
Deschiderea centrului de presă/acreditări	Luni	25.04.2011	12:00
Conferința de presă a organizatorului	Joi	28.04.2011	12:00

1.1. Program etapa I (29 APRILIE 2011)

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Verificări administrative	Joi	28.04.2011	16:00-19:00
Verificări tehnice inițiale	Joi	28.04.2011	16:30-19:30
Prima ședință a CCS	Joi	28.04.2011	20:00
Publicarea ordinii de start	Joi	28.04.2011	21:00
Deschiderea parcului de service	Vineri	29.04.2011	07:00



Recunoașteri	Vineri	29.04.2011	08:30-09:45
Antrenamente cronometrate - manșa I	Vineri	29.04.2011	09:45-11:00
Antrenamente cronometrate-manșa a II-a	Vineri	29.04.2011	11:00-12:15
Start în manșa I a competiției	Vineri	29.04.2011	12:30-13:45
Start în manșa a II-a a competiției	Vineri	29.04.2011	14:00-15:15
Verificări tehnice finale	Vineri	29.04.2011	15:45
A II-a ședință a CCS	Vineri	29.04.2011	16:00
Afișarea rezultatelor provizorii	Vineri	29.04.2011	16:30
Afișarea rezultatelor definitive	Vineri	29.04.2011	17:00
Festivitatea de premiere	Vineri	29.04.2011	17:00
Conferința de presă cu câștigătorii	Vineri	29.04.2011	17:30

1.2. Program etapa a II-a (1 MAI 2011)

Activitatea	Ziua	Data	Ora
Verificări administrative	Sâmbătă	30.04.2011	15:00-18:00
Verificări tehnice inițiale	Sâmbătă	30.04.2011	15:30-18:30
Prima ședință a CCS	Sâmbătă	30.04.2011	18:45
Publicarea ordinii de start	Sâmbătă	30.04.2011	19:45
Deschiderea parcului de service	Duminică	01.05.2011	07:00
Deplasarea sportivilor	Duminică	01.05.2011	07:45
Recunoașteri necronometrate	Duminică	01.05.2011	08:30-09:45
Antrenamente cronometrate-manșa I	Duminică	01.05.2011	09:45-11:00
Antrenamente cronometrate - manșa a II-a	Duminică	01.05.2011	11:00-12:15
Start în manșa I a competiției	Duminică	01.05.2011	12:30-13:45
Start în manșa a II-a a competiției	Duminică	01.05.2011	14:00-15:15
Verificări tehnice finale	Duminică	01.05.2011	15:45
A II-a ședință a CCS	Duminică	01.05.2011	16:00
Afișarea rezultatelor provizorii	Duminică	01.05.2011	16:30
Afișarea rezultatelor definitive	Duminică	01.05.2011	17:00
Festivitatea de premiere	Duminică	01.05.2011	17:00
Conferința de presă cu câștigătorii	Duminică	01.05.2011	17:30



2. DISPOZIȚII GENERALE

2.1 Licență de Organizator emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv nr. **003** din 29.03.2011

2.2 Permis de Organizare emis de Federația Română de Automobilism Sportiv nr. **005** din 30.03.2011

2.3 Comandamentul/Secretariatul Competiției: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.4 Centrul/Panou oficial de afișaj: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.5 START: DN 73, km 67+050

SOSIRE: DN 73, km 61+900.

2.6 Verificare Tehnică Inițială: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.7 Parc închis: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, județul Argeș.

2.8 Parc de service: Pe sector de drum DN 73 **Km 67,800 – km 67,300**

2.9 Parc auxiliar – trailere/platforme: Service Ramycom, Câmpulung Muscel, Str. Râului nr.34 bis.

2.10 Verificarea tehnică finală: Service Ramycom, Câmpulung Muscel, Str. Râului nr.34 bis.

2.11 Centrul de Presă: Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

2.12 Festivitatea de premiere:

- pentru **etapa I, vineri, 29 APRILIE 2011**, orele 17:00, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud Argeș.

- pentru **etapa a II -a, duminică, 1 MAI 2011**, orele 17:00, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr.127, jud. Argeș.

2.13. Conferința de presă cu câștigătorii:

- pentru **etapa I, vineri, 29 APRILIE 2011**, orele 17:30, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

- pentru **etapa a II-a, duminică 1 MAI 2011**, orele 17:30, la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

3. ORGANIZATOR

3.1. Clubul organizator este A.C.S. HATTERS MOTORSPORT, cu adresa în str, I. C. Brătianu nr. 4A, Câmpulung, județul Argeș. Reprezentantul organizatorului este președintele clubului, domnul Norris Măgeanu.

Date contact:

Mail: norris@hatters.ro sau office@hatters.ro

PENTRU ÎNSCRIERI, VĂ RUGĂM SĂ FOLOSIȚI ADRESA

E-mail: inscrieri@hatters.ro

3.2.Web: www.fras.ro, www.autorally.ro, www.motorsportnews.ro, www.rallymagazin.ro, www.fia.com

3.3 Comitetul de Organizare

Numele și prenumele	Funcția public
D-I Calin Ioan Andrei - Presedinte	Primarul municipiului Campulung Muscel
D-I Sebastian Aldea	Director C.N.A.D.N.R Arges
D-I Nicolae Dan	Inspector Sef IPJ Arges
D-I Badea Marian	Sef Serviciu Politia Rutiera
D-I Tanase Miron	Inspector Sef Adjunct Jandarmeria Arges
D-I Ion Popa	Inspector Șef I.S.U. Argeș
D-I Tudor Ionescu	Director Serviciul Ambulanță Argeș
D-I Panturescu Flavius	Director Directia pt. Sport a Judetului Arges
D-I Norris Mageanu	Presedinte A.C.S. Hatters Motorsport



3.4 Oficiali

3.4.1 Observator FRAS:

Horatiu Cristea

3.4.2 Colegiul Comisarilor Sportivi :

Președinte:

Stefan Vasile

Membru:

Gheorghe Vlaicu

Membru:

Laurentiu Oros

3.4.3 Arbitri

Director Sportiv:

Florin Calangea

Dir. Organizatoric:

Cristian Otobicu

Secretar Șef:

Remus Strian

Șef Centru de Calcul:

Rares Florescu

Șef Verif. Tehnică:

Victor Dragan

Relații cu Sportivii:

Norris Mageanu

Cronometror Șef:

Burnar Ciprian

Observator Arbitri:

Florin Calangea

Șef Securitate:

Radu Vasile

Șef Traseu:

Romeo Savu

Medic Șef:

Cornel Popa

Ofițer de Presă:

Razvan Codorean

3.5 Traseu

Competiția se va desfășura pe un traseu cu următoarele caracteristici:

Locul desfășurării

Câmpulung-Muscel

DN

73 – Câmpulung Muscel - Brașov

Lungime

5,150 km

Pantă medie

6,9 %

Pantă maximă

8,4 %

Locul Startului

DN 73 km 67 + 050

Locul Sosirii

DN 73 km 61 + 900

Altitudine Start

400

Altitudine Sosire

550

4. Automobile admise

4.1. Automobile de **Grupa N** – (Anexa J, art. 254) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalente:

Clasa N1 <1400 cmc

Clasa N2 1400-1600 cmc

Clasa N3 1600-2000 cmc

Clasa N4 2000 - 3000 cmc

Clasa N5 > 3000 cmc

Notă: Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată), dar rămân conforme cu ultima versiune a fișei de omologare și corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul național în cadrul Grupei N.

4.2. Automobile de **Grupa A**– (Anexa J, art. 255) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalente:

Clasa A1 <1400 cmc

Clasa A2 1400-1600 cmc

Clasa A3 1600-2000 cmc

Clasa A4 2000 - 3000 cmc



Clasa A5 > 3000 cmc

Notă: Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată), dar rămân conforme cu ultima versiune a fișei de omologare și corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul național în cadrul Grupei A.

4.3. Automobile de **Grupa R:** R1, R2 și R3 care se echivalează conform tabelului de mai jos.

ECHIVALENȚA GRUPELOR N/A CU GRUPA R	
GRUPA A/N	GRUPA R 2011
Clasa N1 <1400 cmc	R1A (<1400 cmc)
Clasa N2 (1400-1600 cmc)	R1B (1400-1600 cmc)
Clasa A2 (1400-1600 cmc)	R2B (1400-1600 cmc)
Clasa A3 (1600-2000 cmc)	R2C (1600-2000 cmc)
	R3C (1600-2000 cmc)
	R3T (<1600 cmc)
	R3D: (<2000 cmc, cilindree nominale)

Automobilele de Grupa R vor fi înscrise în 2011 în grupa N, respectiv A, conform echivalării din tabel.

4.4. Automobile **Super 2000** (anexa J, art. 254A-2009) Automobilele Super 2000 se asimilează în CNVC Dunlop 2011 grupei N, clasa N5.

4.5. Automobile de **Grupa H** – automobile care nu întrunesc condițiile impuse grupelor N/A, cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Pe clase de cilindree echivalente:

Clasa H1 <1400 cmc,
Clasa H2 1400-1600 cmc
Clasa H3 1600-2000 cmc
Clasa H4 2000-3000 cmc
Clasa H5 > 3000 cmc

4.6. Automobile de **Grupa I** – automobile care întrunesc condițiile impuse mașinilor istorice, cu omologare în conformitate cu regulamentele specifice. Pe clase de cilindree echivalente:

Clasa I1 <1300 cmc,
Clasa I2 1300-1600 cmc
Clasa I3 1600-2000 cmc
Clasa I4 >2000 cmc

4.7. Automobile de **Grupa D**-automobile de formulă (monoplace) cu motoare de capacitate cilindrică maximă de 3000 cmc, conform reglementărilor FIA pentru Campionatul European de Viteză în Coastă și Regulamentului particular standard al Campionatului European de Viteză în Coastă. Acestea vor respecta masele proprii minime după cum urmează:

- < 1150 cmc - 360 kg
- 1150 cmc – 1400 cmc – 420 kg
- 1400 cmc – 1600 cmc – 450 kg
- 1600 cmc – 2000 cmc – 470 kg
- 2000 cmc – 3000 cmc – 560 kg.

4.8. Automobilele omologate sau cu omologare prelungită, cu două roți motrice, echipate cu un motor turbo diesel, cu o capacitate cilindrică nominală (geometrică) mai mică de 2000 cmc sunt acceptate în clasa N3 și A3.



4.9. O clasă de cilindree se constituie cu minimum 5 automobile înscrise și admise la verificarea tehnică inițială, care au luat startul într-una din manșele de antrenament liber, cronometrat sau de competiție.

Pentru anul 2011 se acceptă participarea în competiție sub regimul de "clasă constituită" și clasa formată din 3 sau 4 automobile. Dacă la o clasă sunt unul sau două automobile de competiție, automobilele respective vor trece la clasa superioară imediat constituită. Dacă și clasa imediat superioară este în aceeași situație (nu este constituită), automobilele vor fi admise în concurs, dar vor participa în competiție sub regimul de „clasă neconstituită”.

4.10. La grupa N și A pentru automobilele cu motoare supraalimentate **nu** e obligatorie dotarea cu restrictoare descrise în art. 254.6.1 și 255.5.8.3 ale Anexei J. **În cazul în care un debutant va participa cu un automobil de Grupa N cu motor supraalimentat, acesta este obligatoriu să fie dotat cu restrictor descris în art. 254.6.1. – restrictor de 33 mm.**

4.11. Automobilele de Grupa E – automobile de competiții biplace acoperite sau deschise, construite special pentru cursele de viteză cu capacitate cilindrică mai mică sau egală cu 3000 cmc vor respecta masele proprii minime de la Grupa D.

4.12. La automobilele de Grupa D și E:

Lestul folosit trebuie să fie în conformitate cu prevederile art. 259.4.2 din Anexa J și alcătuit din maximum două corpuri distincte, fiecare cântărind 10 kg.

Caroserie: Între marginea din spate a roților din față și partea din față a roților din spate, toate părțile suspendate ale mașinii văzute de dedesubt, situate lateral la mai mult de 50 de cm de axa centrală longitudinală a automobilului nu trebuie să fie la mai puțin de 40 mm de la sol, în orice împrejurare, cu pilotul la bord. Nicio parte a automobilului nu poate fi situată la mai mult de 800 mm în spatele axei roților din spate. Nicio parte a structurii aerodinamice nu poate fi situată la mai mult de 90 cm deasupra solului.

Caroserie Grupa E – În conformitate cu primul paragraf al Art. 259.3.7.6 și Art. 259.3.7.7 din Anexa J, volumul structural al compartimentului pilotului trebuie să fie simetric față de linia de centru longitudinală a automobilului. Automobilele cu caroserie "închisă" trebuie să fie prevăzute cu parbriz și două uși, câte una de fiecare parte a compartimentului. Caroseria trebuie să acopere toate componentele mecanice; numai evacuarea și difuzoarele (conducele) de aspirație (admisie), precum și partea de sus a motorului pot să se extindă dincolo de caroserie. Caroseria trebuie să aibă o proeminență deasupra roților, în așa fel încât să le acopere în mod eficient în cel puțin o treime din circumferința lor și peste cel puțin întreaga lățime a pneurilor. Dincolo de roțile din spate, caroseria trebuie să se extindă mai jos de centrul roții din spate.

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

4.14. Automobilele din grupele A și N sunt admise, după expirarea omologării lor, dacă nu există o prescripție contrară în fișa de omologare, care să excludă anumite evoluții. Condiții:

a. – documentele de omologare FIA sunt prezentate ca documentație la verificările tehnice.

b. – automobilele sunt conforme cu regulamentul tehnic (Anexa J) în vigoare la data expirării omologării și sunt în stare bună pentru a participa, la aprecierea comisarilor tehnici.

c. – greutatea minimă este conformă prescripțiilor tehnice în vigoare.

De această prevedere beneficiază inclusiv automobilele Kit Car, A5.

Se admit și automobile neînmatriculate.

Pe parcursul unui an competițional, un automobil poate trece de la o clasă la alta, o singură dată, dar nu în timpul desfășurării unei etape duble de Viteză în Coastă.

5.- PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE. ECHIPE

5.1. Sportivii care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă DUNLOP 2011 trebuie să fie posesori ai licențelor de pilot, eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru Viteză în Coastă.

5.2. Sunt admiși piloți - rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

5.3 Posesorilor unei licențe naționale valabile emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui Stat membru al Uniunii Europene li se vor elibera licențe FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective.



5.4. Sunt, de asemenea, admiși în competiții piloți rezidenți români sau nerezidenți, posesori ai unei licențe internaționale FIA, valabilă pentru viteza în Coastă pe perioada competiției, chiar dacă nu posedă o licență FRAS. Aceștia vor fi clasificați în Campionat după aceleași criterii (puncte), dar în cazul acumulării punctajului maxim nu vor fi desemnați Campioni Naționali, ci Câștigători ai Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2011.

5.5. Piloții care se vor înscrie la această competiție pe baza licențelor internaționale FIA vor participa cu numere de competiție din 150, începând cu 151, 152, 153, 154, etc.

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

5.7. Piloții/participanții care posedă LICENȚĂ DE DEBUTANT pot concura cu automobile din cele trei categorii, cu următoarele caracteristici :

- un automobil de grupa H echipat cu un motor care în fabricația de serie nu depășește 180 CP.

- un automobil de grupa N. Dacă automobilul de grupa N este echipat cu un motor care în fabricația de serie depășește 180 CP, admiterea în competiție se face pe baza unei recomandări scrise a școlii de pilotaj, care să ateste că pilotul a fost școlarizat și examinat cu acel automobil sau cun unul identic.

- un automobil de grupa A, echipat cu un motor care în fabricația de serie nu depășește 180 CP.

Dacă automobilul nu este grupa N și este echipat cu un motor de putere mai mare de 180 CP în fabricația de serie, acesta poate fi admis cu condiția să fie prevăzută o posibilitate de restricționare a puterii dezvoltate de motor, la discreția Comisarilor Tehnici. Soluția tehnică adoptată și/sau piesa mecanică adăugată în acest scop, fie că este restrictor de aer, fie limitator mecanic sau electronic, va fi prezentată Comisarilor Tehnici FRAS, montată conform indicațiilor acestora, marcată și sigilată corespunzător. Ruperea accidentală sau intenționată a sigiliului și, în general, orice neregulă în legătură cu această piesă, sesizată pe timpul competiției sau la verificările tehnice finale, va fi prezentată Comisarilor Sportivi, care vor decide sancțiunile ce se impun: de la minim – amendă **300 lei** dacă se poate dovedi că ruperea sigiliului a fost accidentală și că piesa și-a îndeplinit rolul pe tot parcursul competiției – mergându-se de la caz la caz, până la excluderea din competiție.

Nu sunt admise modificări ale variantei constructive ale motorului, decât dacă componentele utilizate fac parte din echipamentul unui alt motor folosit de același constructor în producția de serie. În acest caz, se ia în considerare ca referință de putere dezvoltată a doua motorizare.

5.8. Toți piloții admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional 2011 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS. Totuși, Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul deținătorilor de licență FRAS. În cazul în care la sfârșitul sezonului sportivul cu cele mai multe puncte acumulate a participat în baza unei licențe internaționale FIA, acesta va fi declarat Câștigător al competiției (CNVC Dunlop 2011), va primi toate drepturile ce decurg din poziția obținută, inclusiv trofee și premiile cuvenite, dar nu va putea obține titlul de Campion Național al României.

5.9. Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

5.9.1 Într-o echipă pot fi nominalizați **minimum 2, maximum 4 piloți**, care vor fi înscrși pe Licența de Echipă.

5.9.2 Echipele formate din 2 (doi) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin un pilot care participă pe un automobil din grupele/categoriile de mai jos:

- a. un automobil de grupa N;
- b. un automobil de grupa H cu motor a cărui cilindree echivalentă să nu depășească 3000 cmc;
- c. un automobil pilotat de un "JUNIOR" (sub 25 ani până la 31.12.2010) ;
- d. un automobil de grupa A cu motor a carui cilindree echivalentă sa nu depaseasca 1600 cmc.
- e. un automobil de grupa I.

5.9.3 Echipele formate din 3 (trei) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin doi piloți care participă pe automobile din grupele /categoriile prevăzute la art. 5.9.2.

5.9.4 Echipele formate din 4 (patru) piloți pot obține Licență numai dacă nominalizează cel puțin doi piloți care participă pe automobile din grupele /categoriile prevăzute la art. 5.9.2. și un pilot debutant.

5.9.5. Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a **100 euro** (echivalent în lei, la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea la cerere a unuia sau a mai multor piloți sau completarea echipei, la același moment. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitare. Modificările



structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea închiderii înscrierilor la etapele I și a II-a.

5.9.6. Schimbarea automobilului unui pilot în timpul Campionatului nu este considerată "modificare", dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași categorie cu cel cu care pilotul a fost nominalizat pe Licența de Echipă.

5.9.7. Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe.

5.9.8. Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este **100** euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

5.9.9. Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este **50** euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

5.10. Toti piloții rezidenți și nerezidenți, admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obtinute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional 2011 după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.

5.11. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență legat de participarea la această competiție revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

5.12. Piloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Ministerul Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului prin Autoritatea Națională pentru Tineret și Sport, precum și ANAD.

6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE

6.1 Echipamentele de securitate ale automobilelor de competiții trebuie să corespundă pe tot parcursul competiției exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici, stabilite pe baza Codului Sportiv Internațional, anexa J art. 253, a regulamentului specific grupei din care automobilul face parte și a regulamentelor în vigoare FRAS.

6.2. Un automobil de competiții a cărui construcție și/sau stare tehnică este considerată periculoasă, poate fi exclus din competiție în orice moment de Comisarii Sportivi pe baza constatării Comisariilor Tehnici. În acest sens, vor fi examinate suplimentar automobilele care au suferit avarii pe timpul desfășurării competiției. Raportul Comisariilor Tehnici sau decizia Comisariilor Sportivi, de oprire din competiție a automobilului considerat periculos nu pot fi urmate de niciun fel de despăgubiri sau returnări de taxe de înscriere reclamate de concurent/echipă și/sau de pilotul acestuia.

6.3. Echipamentul de protecție al piloților trebuie să corespundă exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici ai competiției, conform regulamentelor în vigoare FRAS. Se recomandă utilizarea dispozitivelor HANS, obligatorii în competițiile internaționale. Participarea sportivilor în competițiile naționale fără a purta dispozitivul HANS se face doar cu o declarație pe propria răspundere. **Pentru anul 2012 va fi obligatorie folosirea sistemului de protecție pentru cap și gât (HANS) pentru primii 10 sportivi clasati în clasamentul OPEN în anul 2011.**

6.4. Pe parcursul competiției, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (casă, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși) și să-și lege centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisariilor Sportivi care vor aplica o penalizare de până la **200** de euro. Pentru abateri grave cum ar fi rularea în competiție fără casă de protecție sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi pot aplica penalizări de până la **1000** de euro, putând chiar decide **excluderea** pilotului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiții prin forțele proprii ale pilotului, în scopul eliberării traseului și/sau a reluării parcurgerii traseului.

6.5. Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția "închis complet". Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu până la **200** euro. Sancțiunea poate fi anulată/suspendată în cazul în care se poate demonstra că deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Pilotului i se va permite remedierea defecțiunii la parcul de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nici o penalizare, dar datorită gradului sporit de pericolozitate poate conduce la oprirea automobilului din competiție.

7. ÎNSCRIERI, RESPONSABILITĂȚI

7.1 Începerea înscrierilor pentru etapele I și a II-a: 11.04.2011 ora 08:00.

7.2. Închiderea înscrierilor pentru etapele I și a II-a: 25.04.2011 ora 20:00.

7.3. Numărul de automobile admise: **75**.



7.4. Taxa de înscriere/pilot: **75 euro; 50 euro** juniori. Pentru grupa I taxa de înscriere este de **50 euro/etapă** în cazul în care sunt mai puțin de 5 automobile înscrise în concurs și de **75 euro/etapă** în cazul în care se înscriu mai mult de 5 automobile la etapa respectivă.

Taxa de înscriere/echipă:

50 euro – echipă formată din doi piloți,

75 euro - echipă formată din trei piloți.

100 euro – echipă formată din patru piloți

7.5. Plata taxelor de înscriere pentru piloți și echipe se va face la validarea înscrierilor în cadrul verificărilor administrative.

7.6. Taxa de înscriere se returnează :

- 75 %, piloților a căror înscriere nu a fost validată;

- 50 %, piloților/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, sunt în imposibilitate de a lua startul;

- 100 %, în cazul anulării competiției.

7.7. Taxa de înscriere se majorează cu 30% în cazul în care înscrierea a fost efectuată după perioada limită de înscriere, până în ziua verificărilor administrative și cu 100% dacă înscrierea se face în timpul verificărilor administrative.

7.8. Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime:

- Candidaților cărora nu le-a fost acceptată înscrierea.

- În cazul anulării competiției, dar nu din motive de forță majoră.

- Sportivilor care au achitat taxa de înscriere anticipat pentru ambele etape și din motive justificate nu mai pot participa la etapa a doua (etapa de duminică).

7.9. Nicio modificare nu poate fi făcută pe formularul de înscriere, cu excepția cazurilor prevăzute în Regulamentul FRAS. Totuși, competitorul/concurentul poate înlocui de bună voie automobilul declarat în formularul de înscriere cu un altul, până în momentul verificărilor tehnice.

7.10. Startul dublu (un pilot pentru două automobile) este permis. În acest caz, cele două automobile nu pot fi din aceeași grupă și clasă. Startul dublu (un automobil pentru doi piloți) este permis, dar în acest caz fiecare pilot va trebui să efectueze cel puțin o manșă de cronometrare și una de concurs. Se acceptă ca numărul de concurs al celui de-al doilea concurent să fie identic cu al primului, dar să fie barat.

7.11. Cererile de înscriere vor fi acceptate începând cu data de 11.04.2011 și vor fi trimise până la 25.04.2011, ora 20:00 la următoarea adresă: inscrieri@hatters.ro

8. ASIGURĂRI

8.1. Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a concurentului și pilotului.

Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de **50 000 lei**, care este valabilă începând cu antrenamentele oficiale și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea pilotului.

8.2. Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.

8.3. Prin semnarea cererii de înscriere, concurentul și pilotul scutesc pe oficiali, arbitri și organizatorul **A.C.S. HATTERS MOTORSPORT** sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răniri mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

8.4. Autovehiculele de asistență tehnică, chiar și cele cu plăci acordate de către FRAS, nu vor fi considerate ca participanți oficiali în competiție, deci nu sunt acoperite de asigurarea globală prevăzută la art. 8.1.

9. OBLIGAȚII GENERALE

9.1 Numere de competiție

9.1.1. Este obligatorie aplicarea pe automobilele de competiții a numerelor corespunzătoare licenței pilotului, în formatul unic prevăzut de Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2011.

9.1.2. La loc vizibil, pe aripile față va fi aplicat, orizontal, numele și prenumele pilotului, alături de simbolul drapelului țării de rezidență.



9.1.3. Automobilele de competiții fără numere conform Regulamentului Campionatului Național de Viteză în Coastă Dunlop 2011 nu sunt admise la start.

9.2 Pregătirea pentru start

9.2.1. Amânarea startului nu se poate face decât din motive tehnice și cu aprobarea Directorului Sportiv.

9.3 Publicitate

9.3.1 La competiția de viteză în coastă Muscel Racing Contest Câmpulung Muscel, etapele I și a II-a, publicitatea obligatorie a organizatorului este: **"VIZITAȚI CÂMPULUNG MUSCEL" și „IN MEMORIAM VLAD IOSIPESCU”**.

9.3.2 Publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv este:

- a. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla **DUNLOP** de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope,
- b. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla **"www.fras.ro"** de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope.

9.3.3 Spațiile publicitare menționate mai sus, precum și "Plăcile de competiție" sunt obligatorii și nu pot fi refuzate de concurenți.

9.4 Semnalizare. Comportament pe traseu

9.4.1. Următoarele semnalizări vor fi utilizate în timpul recunoașterilor, antrenamentelor și competiției și vor fi strict respectate:

- Fanion roșu: oprire imediată și definitivă;
- Fanion galben: pericol, depășirea interzisă;
- Fanion galben cu dungi roșii: suprafață alunecoasă, schimbare de aderență;
- Fanion albastru: un concurent mai rapid dorește să depășească ;
- Fanion șah alb cu negru: sfârșitul manșei (pe linia de sosire);
- Fanion prezentat „imobil”: avertizare de pericol;
- Fanion prezentat „agitat”: pericol imediat, fii pregătit să oprești;
- Două fanioane prezentate împreună: pericol deosebit de mare.

9.4.2 Este strict interzis piloților să conducă un automobil transversal pe pistă sau în sens opus direcției de concurs, cu excepția cazului în care au fost dirijați astfel de către comisarii de traseu sau de către Directorul Sportiv. Orice încălcare a acestor reguli va duce la excluderea din competiție, cu posibila aplicare de sancțiuni disciplinare.

9.4.3 Dacă un pilot este obligat să oprească într-una din manșele competiției din pricina defecțiunilor mecanice sau a altor probleme, el trebuie să scoată automobilul în afara traseului, să se îndepărteze de acesta și să se supună instrucțiunilor date de comisarii de traseu.

9.4.4. La coborârea de la parcul de regroupare/sosire și până la parcul de service este interzisă oprirea, depășirea și transportul altor persoane.

9.4.5. Încălcarea art. 9.4.4. se sancționează conform art. 12.5.2, 12.5.3 și 12.5.4 din prezentul regulament.

9.4.6. Piloții care nu pot parcurge traseul integral din cauza blocării , cu aprobarea Directorului sportiv și a CCS , pot reveni la start conduși de mașina de securitate.

9.4.7. Piloților le este interzis să conducă în sensul opus celui al probei de viteză în coastă respective, inclusiv în zona dintre panoul de începere a zonei de SOSIRE și până la panoul de terminare a zonei postului de regroupare, de asemenea este interzisă orice mabevră de mers în marșarier.

Orice încălcare a acestor reguli va fi sancționată de CCS cu EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE.

10. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

10.1 Verificările administrative vor avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș, astfel:

- **pentru etapa I, joi, 28.04.2011**, de la ora 16:00 la ora 17:00 pentru grupele N și A și de la ora 17:00 la ora 19:00 pentru grupele D, I, H și debutanți.

- **pentru etapa a II-a, sâmbătă, 30.04.2011**, de la ora 15:00 la ora 16:00 pentru grupele N și A și de la ora 16:00 la ora 18:00 pentru grupele D, I, H și debutanți.

10.2 Documentele necesare la verificările administrative

- Formularul de înscriere;
- Dovada achitării taxei de înscriere;



- Licența de pilot;
- Permisul de conducere al pilotului;
- Certificatul de înmatriculare al automobilului;

10.3 La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele :

- Regulamentul particular;
- 1 hartă a traseului;
- Ecusoane pentru pilot – 1 buc.
- Ghidul competiției/spectatorului.
- doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.

10.4 Pentru amânarea verificării administrative, se aplică o taxa în valoare de **20 euro**.

11.- VERIFICĂRI TEHNICE ÎNIIȚIALE

11.1. Verificările tehnice inițiale vor avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș, astfel:

- pentru **etapa I, joi, 28.04.2011**, de la orele 16:30 la 17:30, pentru grupele N și A și de la ora 17:30 la 19:30, pentru grupele D/E, I, H și DEBUTANȚI.

- pentru **etapa a II-a, sâmbătă 30.04.2011**, de la orele 15:30 la 16:30, pentru grupele N și A și de la ora 16:30 la 18:30, pentru grupele D/E, I, H și DEBUTANȚI.

11.2. Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele și drapelul național ale piloților pe cele două aripi față, numerele de competiții, plăcile de competiție, publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului, toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, după un prim avertisment, sancțiunea va fi cu amendă în sumă de 300 euro.

11.3. Verificarea tehnică nu constituie confirmarea că vehiculul este în conformitate cu reglementările în vigoare.

11.4. Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit, în stare „rece”, de către mecanicii licențiați ai pilotului. În afara acestora și a unui responsabil tehnic în cazul echipelor, este interzis accesul altor persoane, inclusiv al pilotului, care poate asista de la distanță și interveni doar la solicitarea expresă a Comisarilor Tehnici.

11.5. Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului și a tuturor documentelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc.

11.6. Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului: căști, combinezoane, etc.

11.7. Se va verifica conformitatea restrictorului, pentru debutanți, la automobilele de competiție înscrise în grupele N.

11.8. Orice întârziere înregistrată la CO de intrare la Verificarea tehnică inițială se sancționează cu amendă în sumă de **6 euro/minut**.

11.9. Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de **100 euro**. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control.

11.10 După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la competiție va fi publicată și afișată de organizator la panoul de afișaj.

11.11 Verificări suplimentare ale concurenților/piloților, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției. Concurentul/sportivul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului de competiții pe toată durata competiției. Orice abatere va fi raportată Colegiului Comisarilor Sportivi.

11.12. În condițiile în care anumite repere sunt sigilate, marcate pilotul poartă responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora lor până la sfârșitul competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor duce la **excluderea din competiție**.

11.13. Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/ pilotului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării tehnice este reinstalată corect.

11.14. Orice fraudă descoperită, în special cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatinsse, dar de fapt falsificate, va fi raportată comisarilor sportivi, care pot impune o penalizare, precum și pentru oricare alt concurent care a ajutat sau a fost implicat în producerea infracțiunii.

11.15. Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică li se permite să ia startul în manșele de recunoaștere, antrenament și în cele de competiții.



12.- DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

12.1 Ordinea de start, Start, Sosire, Cronometraj

12.1.1 La recunoașteri și antrenamente piloții vor lua startul astfel:

- a.- piloții din grupa I, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- b.- piloții „DEBUTANȚI”, în ordinea numărului de licență.
- c.- piloții din grupa N, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- d.- piloții din grupa A, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- e.- piloții din grupa H, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență,
- f.- piloții din grupa D(E), de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de licență.

12.1.2 Ordinea de start în competiție 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 antrenamentele cronometrate. Piloții din grupa I vor lua startul primii în concurs urmând apoi piloții celorlalte grupe, în funcție de timpul obținut.

12.1.3 Startul se dă de pe loc, cu automobilul oprit și cu motorul pornit. Startul se dă cu ceas de start și celula fotoelectrică. Timpul de start este secunda zero a minutului de start.

12.1.4 Orice automobil care a declanșat celula de pe linia de start va fi considerat că a luat startul și nu i se va permite un nou start, sub niciun motiv.

12.1.5 Pilotul care nu ia startul la poziția lui din ordinea de start, fără acceptul Directorului de concurs, va fi penalizat cu **5 secunde** adăugate la timpul obținut în acea manșă.

12.1.6. Niciun automobil nu poate lua startul în antrenamente în afara grupei sale, decât dacă are autorizarea expresă în acest sens de la Directorul Sportiv, aprobată, în prealabil, de Colegiul Comisarilor Sportivi.

12.1.7 Amânarea startului nu se poate face decât din motive tehnice, verificate de către comisarii tehnici și cu aprobarea Directorului Sportiv.

12.1.8 Între manșele de recunoaștere, antrenament, competiție se acordă un timp minim de 15 minute și maxim de 30 de minute, de care trebuie să beneficieze fiecare pilot.

12.1.9 Pentru start anticipat se va aplica o penalitate de **10 secunde** pentru fiecare secundă cu care a fost anticipat startul.

12.1.10. În eventualitatea opririi, întreruperii competiției (manșei de antrenamente cronometrate sau de competiție), pilotului aflat pe linia de start i se va permite să se deplaseze la ieșirea din parcul de service pentru a beneficia de zona de încălzire dinaintea reluării startului. Dacă între antrenamentele cronometrate

12.1.11. Sosirea este lansată. Manșa se termină când automobilul trece linia de sosire. Pentru cronometraj vor fi utilizate celule fotoelectrice cu o precizie de 1/1000 secundă.

12.2 Recunoașteri

12.2.1 Manșa de recunoaștere poate fi cronometrată, la decizia CCS. Timpul realizat este neoficial și informativ.

12.2.2 Intervalul de start va fi de **30 secunde - 1 minut** sau la semnalul arbitrilor de start.

12.2.3. Recunoașterile în afara competiției se pot efectua numai cu automobile înmatriculate (deci și cu cele de competiții, dacă se încadrează). În acest caz este obligatorie respectarea legislației rutiere în vigoare și în special viteza de deplasare, în conformitate cu Codul Rutier în vigoare și semnalizările rutiere de pe traseul respectiv).

12.2.4. Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică inițială li se va permite să ia startul în manșele de recunoaștere.

12.2.5. În funcție de dificultatea traseului, numărul de piloți înscriși și programul competiției, Colegiul Comisarilor Sportivi poate dispune efectuarea a două manșe de recunoaștere.

12.3 Antrenamente

12.3.1 Se vor efectua două manșe de antrenament, dintre care una obligatorie.

12.3.2. Dacă un pilot nu a efectuat nicio manșă de antrenament, prima manșă din competiție se consideră manșă de antrenament.

12.3.3. Antrenamentele oficiale vor avea loc în conformitate cu programul detaliat întocmit de organizator, publicat în regulamentul particular al competiției.

12.3.4. Dacă între antrenamentele cronometrate și manșele de concurs se schimbă condițiile atmosferice, comisarii sportivi pot aproba o nouă manșă de recunoaștere, pentru care se acordă 15 minute de pregătire. În cazul în care



condițiile atmosferice se schimbă după începerea manșei de concurs (cel puțin un concurent a luat startul) directorul sportiv poate acorda o neutralizare de max 10 min. pentru schimbul de pneuri.

12.3.5. Pentru a putea participa la competiție, fiecare pilot trebuie să efectueze cel puțin o parcurgere completă a traseului. În cazul în care un pilot a efectuat numai o singură urcare de antrenament și din cauze obiective, independente de el sau automobil nu a putut ajunge la sosire, Colegiul Comisarilor Sportivi poate aproba un nou antrenament, acesta constând din prima din cele două manșe de competiție.

12.3.6. Din rațiuni de securitate a piloților, Colegiul Comisarilor Sportivi poate hotărî scurtarea traseului, modificarea posturilor comisarilor de traseu, liniei de start sau de sosire etc., după consultarea Comisiei Federale de Securitate.

12.3.7. În cazul deschiderii traseului între manșele de antrenament și cele de concurs, organizatorul este obligat să prevadă în programul de desfășurare al competiției o urcare de recunoaștere benevolă cu start la 30 de secunde. Această manșă de recunoaștere nu este cronometrată.

12.4 Competiția

12.4.1 Competiția se va desfășura în 2 manșe.

12.4.2 Automobilele care din diverse motive nu au reușit să treacă linia de sosire, vor staționa cât mai departe de axul drumului astfel încât să nu stânjenească urcarea celorlalți concurenți. Este strict interzisă repunerea automobilului pe traseu, remorcarea, tractarea, împingerea, în afara cazului când acest lucru este dispus de directorul sportiv.

12.4.3. Pentru clasament se va lua în calcul timpul cel mai bun realizat în cele două manșe. Manșele de competiție vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat în regulamentul particular.

12.4.4. În caz de forță majoră, Directorul Sportiv poate decide oprirea competiției, în orice moment al desfășurării acesteia.

12.4.5. Dacă nu se poate relua și dacă înainte de oprirea acesteia toți piloții au efectuat o manșă de competiție, clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați în acea manșă.

12.4.6. Timpii realizați la antrenamente nu pot fi folosiți pentru întocmirea clasamentului etapei.

12.4.7. În situația în care nu se poate efectua nicio manșă de competiție în aceeași zi, întreaga etapă se anulează.

12.4.8. În cazul anulării competiției din motive de forță majoră, taxele de înscriere nu se restituie.

12.4.9. Imediat după ultima urcare se va face o premiere a primilor 3 (trei) clasati în clasamentul Open într-o zonă de interes a traseului.

12.5 Coborârea la start

12.5.1 Coborârea la start, după fiecare manșă de recunoaștere, antrenament și competiție, se face numai în coloană.

12.5.2 Oprirea unui automobil în timpul coborârii va fi penalizată cu amendă de **50 euro**.

12.5.3 Transportul unei persoane, la coborâre, în automobilul de competiții va fi penalizat cu amendă în valoare de **200 euro**.

12.5.4 Depășirea coloanei de către un pilot va fi penalizată cu amendă în valoare de **50 euro**.

12.5.5 Recuperarea unui automobil rămas pe traseu este strict interzisă în lipsa aprobării exprese a Directorului Sportiv.

13.- SERVICE

13.1 PARC DE SERVICE: Pentru fiecare etapă (I și a II-a), la ieșirea din Câmpulung Muscel, pe sectorul de drum DN 73 Km în intervalul **km 67,800 – km 67,300** – asfalt.

13.2 Amplasarea echipelor/piloților/concurenților în parcul de service se face în ordinea numerelor de licență și a clasamentului pe echipe, iar din 25 în 25 m se lasă un spațiu de refugiu/manevră de 4 m. Fiecare echipă de asistență se va amplasa astfel încât să nu depășească axul drumului și să nu blocheze trecerea celorlalte automobile.

13.3 Echipa/piloții au permisiunea de a intra în parcul de service, astfel:

13.3.1 Pentru **etapa I, vineri 29.04.2011**, orele 07:00;

13.3.2 Pentru **etapa a II-a, duminica 01.05.2011**, orele 07:00

13.4 Fiecarui pilot i se va alocă o suprafață de minim **30 m²**, dar nu mai mult de **40 m²**

13.5 Automobilele de asistență tehnică vor fi admise în parcul de service numai dacă au **LICENȚĂ de ASISTENȚĂ TEHNICĂ** emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs. Pentru fiecare sportiv/pilot va fi admis doar un automobil de asistență tehnică în parcul de service.



13.6 Mecanicii fiecărui pilot sunt admiși în parcul de service numai dacă posedă **LICENȚĂ de MECANIC**, emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs. Pentru anul 2011, licența pentru mecanic și asistență tehnică este de **15**, respectiv **50 euro**.

13.7 Pentru absența licențelor prevăzute la art. 13.5 și 13.6, autovehiculele de asistență și mecanicii respectivi vor fi evacuați din parcul de service, iar pilotul va fi penalizat cu **150 euro** (la cursul BNR din ziua plății) și i se va suspenda licența de pilot până la reglementarea situației respective.

13.8 Viteza automobilelor în incinta parcurilor destinate service-ului nu poate depăși **20 km/h**; nesupunerea la această limită de viteză va avea drept rezultat o penalizare aplicată de către Comisarii Sportivi de până la **400 euro**.

13.9. În parcul de service este interzisă deplasarea sau plimbarea cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă etc).

13.10. În parcul de service este permisă deplasarea anvelopelor, canistrelor cu combustibil și a diverselor piese de schimb și accesorii auto cu ajutorul unui ATV, scuter. Viteza de deplasare a acestor vehicule în parcul de service nu va depăși **15 km/oră**.

13.11 Depășirea vitezei admise prevăzute la art 13.9, ca și orice altă acțiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la competiție va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă în valoare de **200 euro**.

13.12 Piloții și mecanicii au obligația de a proteja suprafața parcului de service și a mediului înconjurător prin folosirea prelatei de lucru (care trebuie să acopere minim suprafața de sub motor, cutie de viteze, diferențiale) și păstrarea curățeniei în spațiul atribuit fiecăruia. La plecare, spațiul folosit va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de **300 euro** care se achită la organizator (la cursul BNR din ziua plății).

13.13. Piloții ai căror automobile, din diverse motive, s-au oprit pe traseu, atât la recunoaștere, antrenament sau competiție, vor coborî numai o dată cu toată coloana, după ultimul automobil de competiții sau după terminarea manșei respective, dar numai cu aprobarea Directorului Sportiv. Pentru încălcarea acestor prevederi, Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă minimă de **50 euro**, care poate ajunge până la excludere, în funcție de momentul coborârii.

13.14. Pilotul care nu mai efectuează a doua manșă de competiție, va anunța obligatoriu Comisarii de parc/Directorul Sportiv și va conduce automobilul direct în parcul închis sau într-o zonă în care se aplică regula parcului închis, cu posibila oprire în parcul de service, pentru schimbarea anvelopelor. În caz contrar, pilotul al cărui automobil de competiții se va opri sau se va găsi în parcul Service, va fi exclus din competiția respectivă.

13.15. Piloții care părăsesc Parcul de Service sau Parcul Închis fără aprobarea prealabilă a Directorului Sportiv, vor fi excluși din competiția respectivă.

13.16. După a doua manșă de competiții, circulația publică rămâne închisă, în așa fel încât echipele tehnice să poată ajunge în zona de regroupare pentru schimb de anvelope sau alte intervenții. Timpul acordat acestor manevre este de 15 minute.

14.- PARC ÎNCHIS.

14.1. Parcul închis, pentru etapele I și a II-a, este situat în fața Primăriei Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă nr. 127, jud. Argeș.

14.2. De la terminarea verificărilor tehnice inițiale și până la startul în competiție, automobilele se vor supune regulilor de parc închis.

14.3. Odată cu coborârea din ultima manșă de competiție, la care au luat startul, piloții se supun regulii parcului închis.

14.4. La sfârșitul competiției, toate automobilele clasate vor rămâne în parcul închis, la dispoziția Directorului Sportiv. Regulile parcului închis vor fi aplicate până la expirarea timpului permis pentru depunerea protestelor.

14.5. În regim de parc închis service-ul sau realimentarea cu combustibil sunt interzise; orice abatere va fi raportată Comisarilor sportivi.

14.6. Piloții care încalcă prevederile din Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă – Dunlop 2011 referitoare la interzicerea service-ului vor fi sancționați de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție. În raport cu gravitatea infracțiunii, Comisia de Disciplină a Federației Române de Automobilism Sportiv poate aplica și alte sancțiuni.



14.7. Deoarece zona de parc închis este aceeași cu zona festivității de premiere și din respect pentru câștigători, regimul de parc închis se prelungește pentru toate automobilele înscrise în concurs până la terminarea festivității de premiere.

14.8. Piloții și mecanicii au obligația de a proteja suprafața din zona parcului închis prin folosirea prelatei de lucru (care trebuie să acopere minim suprafața de sub motor, cutie de viteze, diferențiale) și păstrarea curățeniei în spațiul atribuit fiecăruia. La plecare, spațiul folosit va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de **300** euro care se achită la federație (la cursul BNR din ziua plății).

15. VERIFICAREA TEHNICĂ FINALĂ

15.1. Verificările tehnice suplimentare/finale (cântărire, demontare, etc.) vor avea loc la Service Ramycom, Câmpulung Muscel, str. Râului nr. 34 bis, astfel:

- pentru **etapa I**, vineri 29 aprilie 2011, orele 15:45;
- pentru **etapa a II-a**, duminică 1 mai 2011, orele 15: 45.

15.2. Deplasarea automobilelor de competiții ce vor fi verificate la final se va face în coloană, încadrate de automobilele oficiale ale organizatorului.

15.3. Orice automobil poate fi subiectul unei verificări suplimentare efectuate de comisarii tehnici, fie în timpul competiției fie, în special, după terminarea acesteia.

15.4. La cererea Comisarilor Sportivi, fie în urma unui protest, un automobil poate fi reținut după trecerea liniei de sosire și supus unei verificări tehnice complete și amănunțite, care necesită demontarea acestuia.

15.5. Imediat după sosirea fiecărui pilot, acesta trebuie să-și conducă automobilul până la parcul închis. Trebuie făcută o scurtă verificare pentru a stabili:

- Dacă corespunde cu automobilul verificat inițial;
- Dacă este necesar să se impună vreo penalizare;
- Absența oricăruia dintre semnele de identificare va fi raportată comisarilor sportivi.
- O verificare completă, ce implică demontarea automobilelor poate fi efectuată la absoluta discreție a comisarilor sportivi din oficiu sau ca urmare a unui protest.

15.6. Efectuarea obligatorie a verificării tehnice finale pentru 3 (trei) automobile indiferent de grupă (ecartament, garda la sol, greutate, frâne etc.).

16. CLASAMENTE

16.1 Vor fi întocmite următoarele clasamente:

- clasament OPEN;
- clasament pe fiecare grupă;
- clasament pe clase de cilindree;
- clasament „JUNIORI”;
- clasament automobile 2RM;
- clasament automobile diesel;
- clasament echipe;
- clasament pe mărci/constructori;
- clasament „DEBUTANȚI” - din acest clasament vor face parte doar sportivii debutanți care participă la competiții cu automobile cu o putere mai mică de 180 CP (exclus grupa N5);
- alte clasamente prevăzute de regulamentul particular.

16.2 În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 2 piloți.

16.3 O echipă va fi clasată chiar dacă încheie competiția cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizați pe licență dar trebuie să ia startul cu cel puțin doi piloți, respectiv cu două automobile.

16.4 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 (N+A+D+E+I+H); piloții juniori și debutanți vor puncta cu locul obținut în clasamentul juniorilor sau al debutanților (după același sistem de punctaj 20/15/12/10...) și cu locul obținut în clasamentul OPEN.

16.5 În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile care au luat startul. Astfel:



- a. pentru 1 automobil.... 6 puncte;
- b. pentru 2 automobile 8, 6 puncte pentru locurile 1, respectiv 2;
- c. pentru 3 automobile 10, 8, 6 pentru locurile 1/2/3;
- d. pentru 4 automobile 12, 10, 8, 6 pentru locurile 1/2/3/4;
- e. pentru 5 sau mai multe automobile 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1 pentru locurile 1/2/3/4/5/6/7/8/9/10.

În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor, debutanților și la clasamentul diesel.

16.6 Echipelor nu li se aplică sistemul 20/15/12/10...etc., acestea fiind clasate exclusiv după punctajul realizat/calculat la fiecare etapă, indiferent de numărul echipelor aliniate la start.

16.7 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".

16.8. Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minimum 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă, iar în celelalte cazuri fiind la libera decizie a organizatorului. În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor și la clasamentul diesel.

16.9. Numai pentru anul 2011 sunt considerate „clase constituite” clasele formate din 3 (trei) sau 4 (patru) automobile. Acestea vor primi 10, 8, 6 puncte pentru locurile 1/2/3, respectiv 12, 10, 8, 6 pentru locurile 1/2/3/4.

17.- PROTEST/CONTESTAȚIE/APEL

17.1 Protest

17.1.1. Orice protest este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.

17.1.2. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

17.1.3. Dreptul de a protesta îl are numai echipajul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.

17.1.4. În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cauțiunea pe baza prețului de catalog (al reprezentanței mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manoperă se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

17.1.5. Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

17.1.6. Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

17.1.7. În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi penalizat conform regulamentelor în vigoare : excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, etc.

17.1.8. Vor fi sancționate disciplinar:

- protestele depuse cu reacredință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat, 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.

17.1.9. Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor la panoul oficial de afișaj.

17.1.10. Taxele pentru proteste sunt următoarele:

- pentru protest pe linie sportivă – 200 euro
- pentru protest tehnic – 1000 euro pentru un subansamblu (motor, cutie de viteză, suspensie etc)
- 2500 euro pentru tot automobilul.

17.2. Contestație / Apel



17.2.1. Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunostință Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

17.2.2 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 reglementarilor în vigoare.

17.3. Taxele pentru contestații/apeluri sunt:

- **400 Euro**, pentru protestele înaintate Comisiei de Competiții
- **400 Euro**, pentru proteste la Comisia de Disciplină
- **500 Euro**, pentru apeluri către Comisia de Apel a FRAS.

18. FESTIVITATEA DE PREMIERE

18.1. Festivitatea de premiere va avea loc la Primăria Municipiului Câmpulung Muscel, str. Negru Vodă, nr. 127, jud. Argeș:

- pentru **etapa I**, vineri 29 aprilie 2011 orele 17:00;
- pentru **etapa a II-a**, duminică 01 mai 2011, orele 17:00.

18.2. Se acordă cupe pentru piloții clasati pe locurile I, II, III, în clasamentele Campionatului, și în conformitate cu art. 16 din prezentul regulament. Premiarea la grupa în care nu au fost admise sau nu au luat startul cel puțin 5 automobile în competiție, este la decizia organizatorului.

18.3 Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minim 3(trei) înscrise inițial în competiția respectivă, iar în celelalte cazuri fiind la libera decizie a organizatorului. În mod similar se va proceda și în cazul clasamentului juniorilor și la clasamentul diesel.

18.4 Este obligatoriu ca toți piloții și echipele clasate pe locurile 1, 2 și 3 să asiste la festivitatea de premiere, care va fi urmată de conferința de presă a primilor 3 clasati în clasamentul OPEN.

18.5 Piloții clasati pe locurile 1, 2 și 3 care nu se prezintă la festivitatea de premiere vor fi sancționați cu amendă în sumă de **300** euro. Cazurile vor fi solutionate de Comisia de Disciplină FRAS.

18.6 Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai piloții și reprezentanții echipelor nominalizate.



Anexa I
Responsabilul pentru relațiile cu sportivii

NORRIS MAGEANU

MAIL: norris@hatters.ro





HARTA TRASEU

