



CAMPIONATUL INTERNATIONAL DE AUTOSLALOM ACR 2016

REGULAMENT

1. PREVEDERI GENERALE

ACS Willi Msport din Bucuresti str Salva nr.22 reprezentat de D-I.Nicolae Viorel Emilian , organizator al Campionatului Internațional de Autoslalom ACR cu autorizarea Autoritatii Sportive Nationalae (ASN), Automobil Clubul Roman ACR . Campionatul cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2016, aprobat anual de catre Comisia Nationala de Automobilism si Karting CNAK ACR.

Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al Automobil Clubul Roman prin Comisia Nationala de Automobilism si Karting CNAK – ACR pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale. Concursurile de Autoslalom se adresează atât posesorilor de automobile de competiție cât și de serie, indiferent de tipul transmisiei.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

1.1. CNAK –ACR 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.

1.2 LIMBĂ OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul International de Autoslalom ACR limba oficială este limba engleza.

1.2.2 Comunicatele ,buletinele ,reglementele particulare vor fi in limba engleza si in limba romana



1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

1.3.1 În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai CNAK – ACR (prin Comisiile de specialitate) are autoritatea să ia o decizie.

1.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vre-o dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română, CNAK –ACR 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 CNAK –ACR . 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 Internațional de Autoslalom ACR . Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili CNAK –ACR si 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.

2.2 COMUNICAT

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

3. NUMĂR DE COMPETIȚII

Campionatul Internațional de Autoslalom ACR 2016 va fi alcătuit din 4 etape .

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 CNAK ACR

Următorii delegați pot fi numiți de către CNAK-ACR :

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC

Delegatul tehnic CNAK-ACR va ține legătura cu Directorul sportiv.

4.2.2. OBSERVATORUL CNAK –ACR

Observatorul CNAK ACR va inspecta și aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către CNAK-ACR modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare.

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 CNAK ACR 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. COMISARIII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt numiți de către CNAK-ACR, 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 Campionatului Internațional de Autoslalom ACR, CCS-ul poate fi format și din oficialii desemnați pe alte posturi prin cumul de funcții.

5. AUTOMOBILE ADMISE

În cadrul Campionatului Internațional de Autoslalom ACR pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, bipost, automobile de formula, 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.

Motorul trebuie să fie cel de serie montat de către producător în perioada în care a fost produs, nu se poate monta un motor de aceeași marcă, cu aceeași capacitate cilindrică, dacă producătorul nu l-a omologat pe perioada respectivă. Automobilele care au schimbat motorul dar au păstrat aceeași marcă vor participa la clasa Open turisme. Automobilele care au montat o marcă diferită vor participa la clasa Open.

Chiulasa (chiuloasele) 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 etc.

5.1 CLASE:

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

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

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

Clasa 4: automobile 2RM cu cilindrul peste 2000 cmc

Clasa 5 – Juniorii: automobile cu capacitate de până la 1400 cu motoare aspirate și o putere maximă de 12,5 kg/kw pentru cei cu vârsta între 12 și 14 ani. Juniori cu vârsta între 14 și 18 ani automobile cu capacitatea de până la 1600 cu motoare aspirate și o putere de maxim 10 kg/kw.



Vârsta juniori: vârsta minimă - 12 ani, vârsta maximă sub 18 ani, juniorul trebuie să prezinte înaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii părinți sau a tutorelui legal. Juniorii cu vârsta între 12 și 14 ani nu au voie să participe pe toată desfășurarea concursului fără copilot.

Juniorii vor participa la clasele unde se încadrează și vor puncta ca atare, dar vor avea și un clasament separate pentru junior în funcție de timpuri obținute.

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

Clasa 6 Open: Automobile artizanale - modificate care nu se încadrează la clasele de mai sus, monoposturi, biplace-uri, etc. sau automobile ce folosesc anvelope de tip slick.

Clasa 7 - Open turisme: Toate automobilele care au montate alte motoare decât cele originale montate de către producător, cu condiția să păstreze aceeași marcă cu autoturismul.

Clasa 8 - Lupo Cup: Această clasă se va constitui numai dacă, cu 7 zile înaintea unei etape se vor înscrie minim 5 automobile.

Clasa 9 – Integrale 4X4: Această clasă se va constitui numai dacă cu 7 zile înaintea unei etape se vor înscrie minim 5 automobile cu taxa de participare plătită, altfel acestea vor participa la clasa Open turisme.

La clasele 1, 2, 3 și Juniori 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.

5.2 ANVELOPE

La clasele 1,2,3,4, Open Turisme și juniori nu sunt permise decât anvelopele de stradă sau cele Semislick **dar nu cu treadwear (nivel de aderență) mai mic de 40** cu omologare de stradă. La clasa 6 sunt admise orice fel de anvelope.

5.3 Pe un automobil pot participa cel mult doi piloți, iar un pilot poate participa cu cel mult trei



automobile de concurs, dacă acestea sunt la clase diferite.

6. LICENȚIAȚI

6.1. PILOȚI

Piloții care dețin o licență CNAK-ACR pentru Autoslalom valabilă pe anul în curs pot participa și pot acumula puncte în Campionatul Internațional de Autoslalom ACR.

Orice persoană care deține un permis național sau internațional de categorie B poate participa în cadrul Campionatul Internațional de Autoslalom ACR dar numai în baza unei licențe pe anul în curs .

6.2. COPILOȚI

Piloților juniori 12-14 ani , deținatori ai unei licențe CNAK ACR corespunzătoare li se poate permite participarea doar în echipaj, respectiv cu copilot. Piloții care doresc să participe în cadrul unei etape cu copiloți trebuie să menționeze acest lucru în cererea de înscriere și să obțină acordul CCS.

În Campionatul Internațional de Autoslalom ACR nu se permite sub nici o formă unui copilot să efectueze vre-o manșă de antrenament liberă sau cronometrată sau manșa de concurs, la volanul automobilului de competiție sau să intervină în conducerea automobilului (mâna pe volan, acționarea frânei de mână, etc). De asemenea nu este permisă schimbarea sau trecerea copiloților în cadrul aceleiași etape de la un echipaj la altul.

6.3. În Campionatul Internațional de Autoslalom ACR nu se va întocmi clasament al copiloților. Piloților licențiați li se vor atribui puncte în campionat indiferent de numele sau numărul copiloților alături de care au participat de-a lungul întregului campionat. În clasamentele oficiale ale unei manșe/etape din cadrul Campionatul Internațional de Autoslalom ACR este totuși permis să se afișeze pe o coloană secundară numele copilotului, după caz, și la alegerea organizatorului.

6.4 ECHIPA



În Campionatul Internațional de Autoslalom ACR echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipa 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 CNAK ACR prin completarea cererii tip, pe care se va menționa componența echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza aceleiași licențe de echipă, este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componența unei echipe. Schimbarea a mai mult de doi piloți în cadrul aceluiași sezon competițional dă naștere unui nou concurent (o nouă echipă) căreia nu i se va lua în calcul punctajul realizat în baza vechii licențe.

6.5 În Campionatul Internațional de Autoslalom ACR licențele de pilot și de echipă sunt în valoare de 60 lei fiecare, iar cea de copilot de 60 lei .

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 iar câștigătorul va fi desemnat pilotul/echipajul care va străbate traseul impus în cel mai scurt timp. Traseul trebuie să aibă minim 8 schimbări ale direcției (jaloane) și minim o poartă din 2 jaloane. Distanța minimă între jaloane trebuie să fie de 12 metri. Distanța între cele 2 jaloane ale unei porți minim 2,5 metri, maxim 3,5 metri.

8. ÎNSCRIERI. VALIDĂRI

8.1 Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită înainte cu 5 zile sau să prezinte la secretariatul competiției cererea de înscriere tip, completată.



8.2 Odata 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 Campionatul Internațional de Autoslalom ACR sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină sau un pilot pe cel mult trei mașini, dacă acestea sunt la clase diferite. 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 competiție 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 cronometrat pentru fiecare clasă la care participă.

Pilotul înscris la două/trei clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul competiției - până la verificările administrative - manșa, respectiv clasa cu care va puncta pentru echipă.

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 nu pot invoca necunoasterea 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 CNAK ACR, 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.

8.7 Documentele necesare la validarea înscrierii: Cerere tip de înscriere;



- Dovada achitării taxei de înscriere;
- Licențele de pilot/copilot, după caz;
- Documentul din care rezultă acordarea dreptului de utilizare a automobilului în competiție, din partea proprietarului, către pilot;
- Asigurarea de răspundere civilă pentru competiții auto sau alternativ asigurarea RCA, cu condiția ca participantul să își asume în scris că preia orice fel de răspundere civilă pentru eventuale pagube provocate terților pe parcursul competiției, neacoperite de polița RCA pe care o deține;

9. TAXE DE INSCRIERE

9.1 Taxele maxime de înscriere incasate de organizator sunt:

Taxa participare la o etapă este de maxim 400 lei.

Taxa participare a echipei la o etapă este de maxim 150 lei.

Pentru depășirea termenului limită de plată a taxei de înscriere prevăzut în regulamentul particular se va percepe o suprataxă de până la 400 RON. 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 sau dacă cererea nu poartă viza de la Verificarea tehnică.

9.3 Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare (locul și dimensiunile spațiului de publicitate rezervate CNAK ACR și organizatorului vor fi prevăzute în regulamentul particular) .

9.4 Taxele de înscriere se returnează:

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

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.

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 cursei 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 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, dar să se păstreze tipul de motor original acela cu care automobilul a fost omologat de către producător.

a) **Sistemul de alimentare:** este permisă alimentarea cu carburator sau cu injecție de benzină sau motorină. 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. Nivelul de zgomot nu va depăși 90 dB.

10.3.3. Transmisia

Cutia de viteze pentru clasele 1, 2, 3, Open Turisme 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, clasa Open și Open Turisme. 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 manse 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. Automobilul poate relua manșa din locul în care a fost oprit.

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 copilotului, 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 funcționale, 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. Habitaclu

În interiorul habitacului 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 suportii

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 Comisarii tehnici ai CNAK ACR. În intervalul dintre competiții, CNAK ACR 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 revizia tehnică nu poate lua startul. Totuși, dacă este posibilă o remediere în timp rezonabil a neconformităților constatate fără a fi afectată încadrarea în programul de desfășurare anunțat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.



10.5. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani, la discreția Comisarilor Sportivi.

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 (factura, bon fiscal, tipizat, etc) pentru confruntare în cazul prelevării unor probe de laborator de verificare. Numai CNAK ACR 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 odata 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 CNAK ACR, 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 Campionatului Internațional de Autoslalom ACR 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 care sunt furnizate de către organizator. În sezonul competițional 2016 numerele de concurs vor fi între 1 și 199.

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.

13. PUBLICITATE

13.1. Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, cu condiția să fie autorizate de legile naționale și de reglementările CNAK ACR, 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 CNAK ACR. 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 acesteia de pe automobile sau de la locul afișării.

14. SIGURANȚA CONCURRENTILOR

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

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

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 Comisia Tehnica CNAK, 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, karting.



15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

15.1. Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere ori antrenamente necronometrate. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs.

Piloții care nu participă la briefing sunt automat amendați cu suma de 100 lei ACR –CNAK .

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

15.3. 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 antrenamentul cronometrat. CCS poate oricând modifica ordinea de start, în mod special când timpurile obținute de un pilot în antrenamentele cronometrate au fost afectate de o defecțiune tehnică, remediate ulterior.

15.4. Pentru competiție se vor efectua două manșe.

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. Start intarziat.

Pilotul care nu a reușit să ia startul la semnalul de start are dreptul să întârzie pe linia de start, respectiv să încerce să pună automobilul în mișcare, maxim 20 de secunde, după care este exclus din mansa respectivă. Pilotul va elibera zona de start după o procedură care depinde de configurația traseului și care va fi precizată în regulamentul particular sau după caz, la ședința cu piloții. Numai Directorul Sportiv, sau în lipsa acestuia arbitrul din start, poate decide dacă se impune acordarea unui nou timp de start pilotului următor, care se află sub ordinele starterului.

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 antrenamentul cronometrat. 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 mansa sa fie considerata incheiata, pilotul trebuie sa treaca automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Pilotii nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs. Numai oficialii, arbitrii de traseu, medicii sau oamenii de ordine pot interveni si acorda ajutor pilotilor aflati in dificultate pe traseu, in cazuri de forta majora, accident, incendiu, etc. sau in cazul in care oprirea automobilului pe pista de concurs ridica probleme de securitate si numai atunci. Impingerea unui automobile spre sosire este permisa doar pilotului si doar daca distanta din locul opririi si pana la sosire -apreciata de directorul sportiv- nu este mai mare de 50 de metri. In cazul echipajelor, copilotului i se interzice sa-si ajute pilotul, fiind obligat sa ramana in automobil, sub sanctiunea excluderii din mansa. Impingerea unui automobile oprit pe pista, de catre alt automobil sosit din urma, indiferent daca cel impins porneste sau nu, atrage excluderea din mansa a celui impins, cit a celui care a impins pentru efectuarea de service interzis .

16. PARC INCHIS.

Automobilele de competitie se supun regimului de parc inchis dupa ce au trecut linia de sosire din prima mansa efectuata in concurs si pana la afisarea rezultatelor definitive si/sau pana la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. Schimbul de roti, reparatiile si orice alte interventii la automobile atunci cand acestea se afla in regim de parc inchis, daca nu sunt autorizate de Comisarii Sportivi, sunt sanctionate cu excluderea din competitie.

17. PROTECȚIA MEDIULUI.

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic (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 penalitati.

18. PENALIZARI, SANCTIUNI

18.1. Conform Legii 69/2000 actualizata, si normele CNAK ACR modalitatea de exercitare a autoritatii disciplinare in sport se realizeaza printr-un sistem coerent de sanctiuni, gradat, in functie de gravitatea faptelor, diferentierea graduala a acestora in aplicarea sanctiunilor, excluderea posibilitatii dublei sanctiuni pentru aceeasi fapta, excluderea retroactivitatii in aplicarea sanctiunilor si interdictia de a da sanctiuni pentru fapte savarsite anterior momentului comiterii faptei in cauza. Se va tine



cont de cauzele sau împrejurările care scutesc, atenuează sau agravează răspunderea faptuitorului și vor fi menționate cerințele pentru stingerea sau suspendarea sancțiunii, garantându-se dreptul la apărare prin stabilirea cailor de atac împotriva sancțiunilor aplicate.

18.2. Măsurile luate de CNAK ACR în cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau în baza prezentului regulament și pot fi „penalizări” de cursă, sau „sancțiuni disciplinare”. Penalizările sunt aplicate în cazul încălcarilor „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” și care este „sancțiunea” disciplinară. Aplicarea penalizării prevăzute de regulamentele sportive și a unei sancțiuni disciplinare nu reprezintă dubla sancțiune pentru aceeași faptă.

18.4. Contestatiile legate de sancțiuni pe linie disciplinară sunt date în competența Comisiei de Disciplină a CNAK ACR, 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 Campionatului Național de Auto Slalom sunt de regulă penalizări în timp (secunde, minute adăugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau repositionarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în mână, excluderea dintr-o mână, 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 secunde.
- jalon doborât: 3 secunde
- Depășirea limitei de asfalt a circuitului se penalizează cu 5 secunde
- Depășirea limitei de asfalt a circuitului în mod repetat duce la excluderea din concurs.



-ajutor din exterior acordat fara vointa pilotului (CCS, de la penalizare 10 secunde, pana la mansa anulata, in special in cazul impingerii de catre un alt automobil din spate, art. 15.12) -utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzatoare, ori neconforme (Comisarii Tehnici, CCS, refuzul startului, penalizare in timp, amenda, dupa caz, excludere din mansa in mod special in cazul dispararii unui pneu)

-intrarea pe traseul de concurs fara a acorda atentie semnalizarii arbitrilor desemnati (CCS, avertisment, amenda)

-reintrarea pe pista prin alt loc decat cel in care automobilul a parasit involuntar pista, dar fara scurtarea traseului (CCS, avertisment)

-neconformitati tehnice minore si/sau provocate de uzura, sau de un incident de cursa (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere din mansa, depunere)

-ruperea accidentala a unui sigiliu (Comisarii Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, mansa anulata)

-alte asemenea. (CCS)

18.5.2 In cazul incalcarilor savarsite constient, cu intentie, fara a fi restrictionate la acestea, de tipul:

-refuzului echiparii corespunzatoare impuse de oficiali (casca, cagula, etc) – refuzului asezarii in ordinea de start stabilita

-nesocotirii semnalizarii arbitrilor de traseu si/sau a ordinilor oficialilor

-pilotajului agresiv, cu punerea in pericol a sigurantei manifestarii

-neefectuarii traseului impus, cu scurtarea acestuia, evitarea unei probe sau a unui jalon, sau traseu incomplet.

-ruperea marcajelor, a sigiliilor, inlocuirea nepermisa de repere, altele asemenea,

- nerespectarea regulilor de parc inchis, service interzis

- participarea in competitie cu numarul de concurs al altui pilot. Se penalizeaza cu excluderea celui vinovat din competitie, iar in cazul participarii pe unu si acelasi automobil, excluderea ambilor piloti din competitie.

Comisarii Sportivi vor inaspri penalizarile corespunzator, dictand amendarea, excluderea din mansa, excluderea din competitie, depunerea acestora.

18.5.3 Sanctiuni pe linie disciplinara.



Pe langa penalizarile mentionate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sanctiuni disciplinare, in cazul incalcarii grave a regulamentelor si in cazul recidivei. In general, sanctiunile pe linie disciplinara vor fi aplicate in conformitate cu Statutul si cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precadere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violenta, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru incalcarea ordinelor oficialilor unei competitii, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea in eroare a oficialilor, altele asemenea.

Se va sanctiona pe linie disciplinara orice abatere de la regulile adoptate in perimetrul manifestarii, fumatul in locuri nepermise, incalcarea normelor de prevenire a incendiilor, consumul de bauturi alcoolice, orice alte abateri de la normele de conduita sportiva si convietuire sociala.

19. REZULTATE

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

20. CLASAMENTELE ETAPEI/CAMPIONATULUI; FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.1. Se va întocmi un clasament pe clase si pe echipe.

20.2. Pozitia in clasament este data de timpul cel mai bun realizat in una din cele doua manse la care se adauga eventualele penalizări. 20.3. Se vor acorda cupe si diplome pentru:

- primii trei clasati de la fiecare clasa.

- se vor premia primele trei echipe

20.4. Punctaj atribuit in Campionat

În vederea stabilirii clasamentelor individuale pe clase, pentru campionat, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectiva, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul într-un antrenament cronometrat sau in concurs, astfel: vezi tabel :

Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă.

20.5. La sfârșitul anului se vor întocmi clasamente pe clase si pe echipe.

20.6. Cu exceptia premierii echipelor care este obligatorie indiferent de numarul celor inscrise ori



PUNCTAJ	LOC													
NR.														
Piloti	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3	3	1	0											
4	5	3	1	0										
5	7	5	3	1	0									
6	9	7	5	3	1	0								
7	11	9	7	5	3	1	0							
8	13	11	9	7	5	3	1	0						
9	15	13	11	9	7	5	3	1	0					
10	17	15	13	11	9	7	5	3	1	0				
11	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1	0			
12	21	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1	0		
3	23	21	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1	0	
14	25	23	21	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1	0



clasate, organizatorul unei etape din cadrul CNAS are obligatia sa premieze la o etapa doar clasamentele individuale ce contin minim patru pozitii, premiarea celorlalte clasamente fiind la libera sa optiune.

20.7. Cu exceptia echipelor la care se va acorda titlul de Campioana Nationala indiferent de numarul de echipe participante, in cadrul CNAS se vor acorda titluri de Campioni Nationali cel mult in cazul clasamentelor de sfarsit de an ce contin minim zece pozitii in puncte, cu conditia ca in minim 5 etape din totalul de X sa fie constituita clasa.

20.8. Castigatorii trebuie sa fie prezenti la festivitata anuala de premiere. Daca un pilot clasat intre primii trei la sfarsit de an nu participa, acesta poate fi sanctionat disciplinar de catre FRAS.

21. PROTEST, CONTESTATIE, APEL

21.1 PROTEST.

Orice protest este inaintat in scris si semnat, datat, cu ora si minutul depunerii si însoțit de o taxa de 200 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relatia cu concurentii”.

Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fara achitarea taxei, nu se iau in considerare.

Dreptul de a protesta il au doar competitorii sau reprezentantii acestora, inregistrati in acest scop la CNAK ACR . Pot de asemenea sa depuna proteste concurentii ai caror piloti au luat startul si au abandonat pe parcursul competitiei. Comisarii Sportivi pot actiona oricand din oficiu, chiar in cazul in care nu sunt sesizati de o reclamatie.

Daca reclamatia este legata de o neconformitate de ordin tehnic si daca aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei masini, reclamantul trebuie sa depuna o cautiune suplimentara de 1000 -5000 lei fata de taxa de protest la aprecierea CCS. 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.

In protestele pe linie sportiva, legate de incidentele de cursa, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament pe care se intemeiaza reclamatia. Este permisa anexarea de inregistrari video in sustinerea protestului. Acestea trebuie depuse odata cu protestul scris.

Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau retine aceste inregistrari, care vor fi predate Observatorului CNAK ACR odata cu dosarul competitiei. Se recomanda ca protestele legate de neconformitati tehnice sa fie depuse înainte de verificarea tehnică finală. Indiferent de natura protestului si chiar daca respecta sau nu recomandarea de a fi depuse inainte de verificarea



tehnica finala, acestea trebuie depuse la maxim 15 minute de la afisarea rezultatelor provizorii. In acest scop, rezultatele provizorii vor avea inscrite prin grija secretariatului cursei, ora si minutul la care au fost afisate.

Termenele de depunere a protestelor, sub sanctiunea nulitatii, sunt:

-impotriva modului de intocmire a listelor de inscisi (incadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afisare.

-impotriva modului de intocmire a ordinii de start, maxim 10 min. de la afisare;

-impotriva unei abateri comise intr-una din manse, maxim 15 min. de la sosirea din mansa respectiva.

-pentru neconformitate tehnica, ori impotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afisarea rezultatelor provizorii.

In eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului sau a unei parti a acestuia, operatiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialilor, iar masuratorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. In afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi si a Observatorului Federal, la verificarile tehnice nu este permisa prezenta altor persoane. Rezultatul verificarilor se va consemna intr-un proces verbal semnat de toti cei prezenti, document care va fi depus in dosarul cursei, predat Observatorului CNAK ACR .

Oficialii pot dispune inregistrarea video a intregii verificari tehnice precum si fotografierea reperelor controlate si a masuratorilor, care de asemenea vor fi depuse la dosarul competitiei prin grija Observatorului CNAK ACR.

Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul, iar taxa de protest se va face venit la bugetul CNAK ACR

In masura in care protestul este intemeiat, cautiunea depusa se restituie integral reclamantului.

. Nici una din parti, nici reclamantul, nici cel impotriva caruia s-a depus reclamatia, nu au dreptul de a solicita celeilalte parti, posibilele diferente dintre valoarea cautiunii stabilite prin prezentul regulament si costul efectiv de aducere a automobilului in stare initiala. Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea



solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

In eventualitatea constatarii unor neconformitati, taxa de protest se restituie reclamantului si trece in sarcina celui gasit vinovat, care pe langa penalizarea pe linie sportiva ca si consecinta a neconformitatii automobilului utilizat, poate fi sanctionat disciplinar de CNAK ACR prin suspendare pe una sau mai multe etape, depunere, penalizare in bani, alte sanctiuni disciplinare. Sunt considerate abateri grave:

- protestele depuse cu recredinta;
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
- orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor;
- discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
- orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.
- prezenta persoanelor neautorizate in incinta unde se desfasoara controalele tehnice.
- falsificarea rezultatelor masuratorilor.
- sustragerea de la achitarea obligatiilor de plata stabilite in urma solutionarii unui protest.

21.2. CONTESTATIE

Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum si impotriva solutiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se considera nedreptatit poate inainta o contestatie catre CNAK ACR , dupa cum urmeaza: la Comisia de Competitii (pentru penalizari de ordin sportiv), la Comisia de Disciplina (pentru sanctiunidisciplinare). Impotriva hotararilor celor doua comisii sportive pot face depune apel la Comisia de Apel a CNAK ACR

Intentia de depunere a contestatiei catre CNAK ACR trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare in scris, in maxim o ora de la data difuzarii/publicarii deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar – atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.

Contestatia trebuie depusa la Secretariatul CNAK in maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea



taxei aferente, calculata conform Normelor Financiare ale CNAK ACR in vigoare.

Taxele de contestatii/apeluri sunt:

- 1500 lei pentru contestatii catre Comisia de Competitii sau Comisia de Disciplina a CNAK ACR
- 5000 lei pentru apeluri tribunalul de apel CNAK ACR la decizia Comisiei de Competitii sau a Comisiei de Disciplina.

In contestatie, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament pe care se intemeiaza reclamatia. Partile interesate pot solicita sa fie audiate si/sau sa fie insotite de un reprezentant legal, dar numai Comisia respectiva va decide daca se impune sau nu audierea ori prezenta acestora.

Comisia poate dispune audierea oricarei persoane implicate si de asemenea poate solicita si consulta orice proba considerata a fi relevanta in cauza. Persoanele care au participat in vreun fel la luarea unei decizii contestate, nu pot vota in Comisiile in care se judeca acea contestatie.

Persoanele care au fost solicitate de Comisie in scris, prin mijoace electronice sau prin afisare pe situl oficial al CNAK ACR cu cel putin 48 de ore inainte de termen, in scopul audierii si care lipsesc de la acea audiere nemotivat, vor fi sanctionate disciplinar.

22. DISPOZITII FINALE

22.1 Prezentul regulament a fost elaborat de CNAK ACR, si intra in vigoare incepand cu data de 1 martie 2016.

22.2 Acest regulament este valabil pana la data aprobarii si publicarii unui nou Regulament al Campionatul International de Autoslalom ACR.