

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS 2023 - PRESCRIPȚII GENERALE -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2023, prin Comisia Națională de Rallycross.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2023. Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al 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.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

1.1.1 FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament.

Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări.

Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarilor Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

1.1.2 Directorul de cursă este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării raliului și sesizează sau informează Arbitrii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

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

1.2 LIMBA OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Rallycross 2023 limba oficială este limba română.

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

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

1.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

1.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral “disciplinare” în cazurile înaintate spre analiza Comisiei de Disciplina a FRAS. În acest sens se va face distincție între “penalizare” ca încălcare a “regulii jocului” și “sancțiunea disciplinară” cu rol corecțional.

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2023 și/sau până la elaborarea unui nou regulament de Rallycross. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distinctă. Pilotii sunt obligați să cunoască și să respecte Regulamentul de Rallycross .

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al etapei, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

2.2 COMUNICAT

Document scris, oficial, de natură informativă care poate fi emis fie de către directorul sportiv fie de către Arbitrii sportivi.

3. CAMPIONAT

Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare rezultatele de la toate etapele desfășurate .

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

4. OFICIALII UNEI ETAPE DIN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALLYCROSS

4.1. COLEGIUL COMISARILOR SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Colegiul Comisarilor Sportivi la competițiile de Rallycross organizate în anul competițional 2023 va fi stabilit de către F.R.A.S. și va fi trecut în Regulamentul Particular ale fiecărei etape. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

4.2. DELEGAȚI FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC

Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu directorul **sportiv** și va fi șeful Arbitriilor tehnici.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

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

Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau un membru al Comisiei de Rallycross.

4.2.3 RESPONSABIL CU RELAȚIILE CU CONCURENȚII

Are ca atribuții principale informarea concurenților și rolul de mediator. Este desemnat de organizatorul etapei.

5. MASINI ELIGIBILE

În CN-Rallycross sunt admise la start mașini care aparțin Grupei H și Buggy.

Automobile de Grupa H:

- Juniori - motor aspirat (exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc

- Clasa H1 - Motoare aspirate (exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;
- Clasa H2 - Motoare aspirate (exclusiv) cu capacitate maximă de 1600 cmc;
- Clasa H3 - Motoare aspirate cu capacitate maxima de 2000 cmc
- Clasa H4 - Motoare aspirate sau turbo cu capacitate de peste 2000 cmc, cu tracțiune integrală sau doua roti motrice .
- Clasa MASTER - Sportivi cu varsta peste 50 ani cu masini, cu capacitate echivalenta maxim 3500 cmc
- Clasa femina - constituita din sportive junioare sau senioare.

Mașini BUGGY:

- Clasa Juniori (motor cu capacitate de maxim 1400 cmc);
- Clasa B1 - Junior Buggy (kartcross) (motor de origine moto cu capacitate maximă 600 cmc);
- Clasa B2 - Buggy 1600 (motor de origine auto cu capacitate maximă 1600 cmc);
- Clasa B3 - Super Buggy (motor de origine auto cu capacitate între 1600 și 4000 cmc).

La această clasă sunt admise și mașinile buggy cu turbo și/sau tracțiune integrală.

Fiecare mașină trebuie însoțită de un Pașaport Tehnic FRAS. Acesta se obține de către fiecare concurent de la FRAS. Pașaportul Tehnic trebuie prezentat obligatoriu la verificările tehnice ale fiecărui concurs.

6. TIPURI DE COMPETIȚII

Competițiile de rallycross vor avea loc pe circuite cf. Anexei O (art. 3) a Codului Sportiv Internațional.

Orice traseu destinat desfășurării unei etape a CN de RallyCross trebuie să fie în prealabil omologat de către FRAS.

Caracteristicile circuitului:

- lungime minimă: 800 m; lungime maximă: 1400 m;
- lățime minimă: 10 m; lățime maximă : 25 m

Numărul de tururi impuse va depinde de lungimea circuitului, lungimea totală să nu fie mai mică de 3000 m în calificări și 5000 m în finală și nu mai mult de 6000 m în calificări și 8000 m în finală.

Compoziție:

- suprafața acoperită (asfalt, beton etc.): min. 35%, max. 60%;
- suprafața macadam: min. 40%, max. 65% (această suprafață va fi obligatoriu udată cu apă)
- Panta sau rampa maxima: 7%

Start:

- trebuie să se asigure o linie dreaptă de min. 100 m până la primul viraj
- grila de start trebuie amplasată pe o suprafață uniformă, amenajată cu culoare balizate, care va fi continuată pe cel puțin 30-50 m după linia de start; lățimea pistei în dreptul liniei de start va trebui menținută până la primul viraj și pe toată lungimea acestuia, care va avea o rază maximă de 25 m și o schimbare de direcție de minim 45 de grade.

Sosire: linia de sosire trebuie amplasată astfel încât să nu se poată intra direct în parcul service. Trecerea liniei de sosire în afara spațiului care delimitează lățimea pistei sau în afara zonei de acțiune a buclei de transponder, se consideră abandon.

- traseul, trebuie să contină o buclă joker care va fi parcursă obligatoriu de toți concurenții atât în manșele de calificare cât și în finale, o singură dată. Dacă un pilot parcurge buclă joker de mai multe ori nu este penalizat. Dacă un pilot nu parcurge buclă Joker este clasat pe ultima poziție. Iesirea din buclă Joker trebuie să fie paralelă cu traseul principal, pe o distanță cât mai mare, pentru a evita ciocnirea între mașinile de concurs la iesirea de pe joker.

În CN-Rallycross suprafața traseului destinat concursurilor de Rallycross poate fi asfalt, beton, macadam sau mixt.

7. ORGANIZAREA COMPETITIEI

7.1 Sistemul de antrenamente, calificări și finale este specificat în Regulamentul particular al competiției și descris la art.14 al prezentului regulament.

7.2 În total, numărul maxim de participanți în toate clasele va fi specificat în Regulamentul particular al fiecărei etape.

7.3 Orice sesiune de antrenament care are loc în ziua de dinaintea concursului pe același circuit trebuie să fie menționată în Regulamentul Particular și supusă aceluiași reguli de securitate.

7.4 Lățimea grilei de start trebuie să fie conform desenului nr.1

7.5 Organizatorul trebuie să asigure puncte de observare pe întreg circuitul pentru ca arbitrii să poată sesiza accidentele cauzate în mod intenționat, nefiind permis ca acestea să fie în avantajul celui care le-a produs.

7.6 Fanioanele trebuie să fie conforme cu Anexa H a CSI.

Sunt folosite următoarele fanioane: verde, galben, albastru, roșu și negru.

- fanionul **verde** indică sfârșitul unei zone de alertă. Se folosește după depășirea pericolului semnalizat cu fanionul galben; fanionul verde va fi arătat concurenților la fiecare trecere prin dreptul postului de arbitraj, atâta timp cât pista de concurs este liberă;

- fanionul **galben** - pentru situații periculoase. Acesta se prezintă în două moduri:

a. fanion fix = atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă!

b. fanion agitat = atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă!

- fanionul **albastru** - arătat pilotului ce urmează să fie depășit. Se prezintă în două moduri:

a. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, pastrati-va trasa!

b. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să vă depășească!

Fanionul albastru se prezintă pilotilor ajunși din urmă cu un tur de pilotii frunțași.

- fanionul **roșu** - se arată de către toți arbitrii de traseu fie la ordinul Directorului sportiv fie în momentul în care un arbitru l-a ridicat **dacă în zona supravegheată** a intervenit o RASTURNARE, un INCENDIU sau un pericol iminent care face obligatorie oprirea cursei.

La vederea steagului roșu toți pilotii sunt obligați să oprească și să aștepte indicațiile arbitrilor.

- fanionul **negru** - utilizat exclusiv de Directorul sportiv, se arată unui pilot care este obligat să părăsească pista și să se îndrepte către parc. Acest fanion se arată din motive tehnice sau pentru încălcarea altor reglementări ale competiției (lovituri, conducere periculoasă, conducere în afara traseului). Fanionul negru trebuie prezentat împreună cu un panou, pe care scrie numărul de concurs. Pilotul trebuie să meargă imediat la boxe.

Regulamentul Particular al fiecărei etape se va face respectând prezentul regulament cu particularitățile specifice fiecărei piste de concurs și va fi trimis, către FRAS, spre aprobare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de desfășurarea concursului .

8. CONCURENȚI ADMISI

Orice sportiv care deține licența de pilot sau copilot eliberată de către FRAS, valabilă pe anul în curs, este admisă, dar pentru a putea obține puncte în Campionatul Național de Rallycross licența trebuie să fie pentru rallycross, celelalte licențe fiind valabile one event. Este considerat participant orice concurent care a trecut de verificările administrative și tehnice și a luat startul în cel puțin o mână de concurs. Sportivilor li se poate permite, participarea în competiție împreună cu o persoană pe post de însoțitor. Însoțitorul va fi trecut în fișa de înscriere individuală și va respecta toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casca,

etc.). La clasa Juniori 1 insotitorul este obligatoriu. Insotitorul poate sa fie doar un pilot major, legitimat FRAS sau antrenor al unei scoli de pilotaj. Rolul insotitorului la clasa juniori 1 este de a interveni in cazul in care pilotul pierde controlul masinii, in caz de rasturnare, incendiu sau alta situatie pentru a asigura securitatea pilotului si/sau a persoanelor din jur. Este interzis ca acesta sa conduca in locul pilotului. Daca un insotitor nu respecta aceste obligatii va fi avertizat, amendat cu pana la 500 lei sau suspendat de catre Comisia de Rallycross.

Vor fi admise urmatoarele categorii de sportivi:

a) **SENIORI** - sportivi ce pot participa cu oricare dintre automobilele descrise la pct. 5 al prezentului regulament; clasele vor fi constituite din minim 3 automobile de concurs care iau startul. Clasa neconstituita se comaseaza, daca este posibil, cu cea superioara.

b) **JUNIORI 1 (varsta 12-14 ani), JUNIORI 2 (varsta 14-18 ani)** - pentru a se constitui aceasta clasa este obligatoriu sa participe la o etapa minim 3 piloti. **In cazul in care nu se constituie clasa pilotii pot participa la o clasa imediat superioară astfel: juniorii 1 la juniori 2 și juniorii 2 la H1.** Comisia de Rallycross poate da derogare de varsta pentru pilotii cu varsta de 11 ani, pentru cazuri exceptionale de juniori care au practicat Karting sau au participat in alte campionate FRAS (indemanare, autoslalom sau alte campionate care au varsta de licentiere mai mica de 12 ani). Acesti juniori vor dovedi participarea anterioara in automobilism sau karting prin prezentarea unei licente emise de FRAS, in anii anteriori.

Un pilot care are varsta corespunzatoare pentru participare la clasa Juniori 2 dar nu are nivelul de pregatire necesar pentru participare la aceasta clasa poate sa concureze la clasa juniori 1, cu acordul Comisiei de Rallycross.

Sportivul junior trebuie obligatoriu sa aiba acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal. Juniorul care nu prezinta acordul notarial al parintelui nu poate lua startul. Mașina de competiție a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat și cilindrul maxim 1400 cmc. Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel puțin jumătate din etapele CNRC, poate debuta la seniori (la cererea acestuia) cu acordul Comisiei Nationale de Rallycross. Comisia Nationala de Rallycross poate aproba ca un junior care a implinit varsta de 14 ani sa poate debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI.

c) **ECHIPE** - sunt formate din minim 3 și maxim 5 piloți. **Punțează cei mai buni 3 piloți ai acesteia cu cel mai mare punctaj, acordat cumulativ în funcție de locul ocupat în calificări și finală.** Punctele vor fi întregi sau înjumătățite în funcție de punctele obținute la clasa, de fiecare pilot înscris în echipa. **Nominalizarea echipei și a clasei la care punțează fiecare membru al echipei se va face la înscrierea pe platforma FRAS.** Validarea echipei se va face după verificarea tehnică, dar nu mai târziu de începerea etapei, permițând astfel dacă un sportiv sau mai mulți sportivi înscriși nu sunt validați să se aibe posibilitatea de a fi înlocuiți.

9. INSCRIERI-VALIDARI

9.1 Orice sportiv /club care dorește sa participe la o etapa trebuie sa trimita cererea de înscriere completata, pe platforma FRAS de înscrieri.

9.1.1. Înscrierile la competiție se fac în perioada: **luni, ora 08.00 cu o saptamana inainte de competitie - marti, ora 16.00 în săptămâna când este programata competiția.** Sportivul sau clubul care a licentiat sportivul va proceda astfel: va downloada si va completa formularul de înscriere si formularul de VTI de pe site-ul FRAS, sectiunea Rallycross. Apoi formularele va fi scanate si trimise pe adresa de mail/fax specificată in formular. Formularele trebuiesc

completate citeț, fără modificări și ștersături. Sportivul sau reprezentantul clubului se va prezenta înaintea începerii competiției la secretariat, unde va fi validat în urma verificărilor specifice și achitării taxei de participare.

Sportivul sau clubul, de care aparține pilotul, completează înscriere pe platforma de înscrieri și după acceptarea înscrierii plătesc prin banca, până cel târziu în ziua de joi din săptămâna **competiției**.

Modalitatea de înscriere, prin e-mail sau prin platforma de înscriere trebuie să fie menționată în regulamentul particular.

9.1.2. Înscrierea peste termenul prezentat la punctul anterior, va conduce la achitarea unei taxe majorate cu 50%.

9.1.3. Validarea înscrierilor se va face în ziua concursului la verificările administrative .

(Organizatorul poate refuza înscrierea unui concurent care în decursul perioadei anterioare desfășurării etapei a prezentat, pe site - uri de socializare, pe stradă, la pista de concurs sau în orice loc, un comportament jignitor, defaimator, atitudine injurioasă sau nesportivă, bataie sau diverse amenințări, sau a creat un prejudiciu de imagine la adresa clubului organizator sau a unui club implicat în organizarea de competiții, oficialilor competiției sau a sportivilor, echipei tehnice etc, dacă acest lucru a fost aprobat de către Comisia de Rallycross).

9.2 Nici o modificare a cererii de înscriere nu este permisă, odată această înregistrată, cu excepția componentei echipei la etapa respectivă, care se poate face până la încheierea verificărilor administrative. Cluburile care au licențe de echipă nominalizate nu pot aduce modificări componentei echipei față de componenta trecută pe licență.

9.3 În CN-Rallycross pot concura mai mulți piloți pe o mașină, la clase de cilindree diferite, superioare celei în care se încadrează mașina, **cu obligativitatea ca fiecare dintre sportivi să aibă numărul de concurs propriu, aplicat pe mașină, conform prevederilor art. 13.2**; un pilot poate concura la mai multe clase în același concurs, cu condiția ca mașina de concurs să nu fie de capacitate mai mare decât clasa la care se înscrie. În acest caz, este obligatorie participarea la clasa de origine și abia apoi este posibilă participarea la o clasă superioară. - Sportivul înscris la două clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul etapei/competiției, clasa la care va puncta pentru echipă.

Un club poate forma una sau mai multe echipe din sportivi legitimați la acest club. Echipa nu poate fi compusă din piloți legitimați la cluburi diferite.

9.4. Numărul maxim de participanți în cursă va fi de 15 piloți/clasă (categorie).

9.5 Prin semnarea cererii de înscriere concurentul și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile C.S.I. și prescripțiile prezentului regulament.

9.6. Taxe de înscriere

9.6.1 Taxele maxime de înscriere sunt:

Taxa înscriere **450 lei / concurent**

Taxa înscriere **100 lei / echipă**

Taxa de înscriere este achitată prin transfer bancar sau pentru cazuri speciale, agreate de către organizator, la verificările administrative.

9.6.2 Cererea de înscriere nu va fi luată în considerare dacă nu este însoțită de taxa de înscriere. Nici o mașină nu va fi admisă la start dacă taxele de înscriere nu au fost plătite integral.

9.6.3 Taxe suplimentare (200 lei) trebuie plătite de un concurent care refuză publicitatea organizatorului.

9.6.4 Taxele de înscriere se returnează:

- 100 %, în cazul anulării competiției;
- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată sau concurenților care au plătit înscrierea și nu se prezintă la etapă.
- 50 %, concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.

10. ASIGURARE

10.1. Organizatorul va încheia o poliță de asigurare a evenimentului.

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

10.2. Prin semnarea cererii de înscriere, concurenții și însoțitorii scutesc pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răni mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

11. AMENDAMENTE - INTERPRETARI

11.1 Orice informație va fi anunțată concurenților prin buletine datate și numerotate care vor face parte integrantă din regulamentul particular. Toate buletinele vor fi semnate de CCS și afișate la Panoul Oficial.

11.2 Arbitrii sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie cu privire la cazurile neprevăzute de acest regulament.

12. VERIFICARI

12.1 Verificari administrative

12.1.1. Doar piloții sau reprezentanții cluburilor la care sunt legitimați trebuie să se prezinte la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției.

12.1.2. Verificarea constă în inspectia documentelor, licenței.

12.1.3. Dacă CCS nu da o derogare în acest sens, acei concurenți care nu se prezintă la verificările administrative nu sunt autorizați să ia parte la nici una din manșele competiției.

12.2. Verificari tehnice

12.2.1 Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică împreună cu echipamentul de concurs.

12.2.2. Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi penalizată cu 15 puncte.

12.2.3 Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în Regulamentul Particular.

12.2.4 Automobilele de competiție se prezintă la verificarea inițială înscrisionate conform regulamentului de înscrisionare, sub rezerva refuzului startului pentru mașinile neînscrisionate sau înscrisionate necorespunzător.

12.2.5 Orice mașină care nu corespunde Regulamentelor de Securitate FIA (anexele J și M) nu este acceptată la start. Deciziile Arbitrilor Tehnici sunt hotărâtoare pentru permisiunea de a lua startul în competiția respectivă.

12.2.6 Orice automobil care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie, aripi, usi, capote deformatate in proportie mai mare de 25 % nu este acceptata la start. O masina lovita intr-o etapa trebuie prezentata la etapa urmatoare indreptata si vopsita corespunzator. La propunerea Sefului de verificari tehnice, CCS poate refuza startul pentru o masina cu aspect exterior **necorespunzator**. Daca in timpul competitiei se sparge parbrizul, CCS va decide daca pilotul poate relua cursa. In cazul in care se aproba participarea in urmatoarele manse, a pilotului respectiv, acesta este obligat sa poarte o casca de protectie cu viziera. Lipsa unor elemente de caroserie, altele decat parbrizul, in timpul competitiei, datorata diverselor incidente de cursa, nu poate sa faca obiectul unor contestatii care sa duca la refuzul startului. CCS decide daca automobilul implicat intr-un incident sau accident poate continua cursa. Startul se va da cu geamurile inchise.

12.2.7 Verificari tehnice suplimentare pot fi facute oricand pe durata concursului.

12.2.8 Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.

12.2.9 Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, manusi, lenjerie, incaltaminte) trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina. Lipsa echipamentului complet duce la refuzul startului

Este recomandata purtarea sistemului de protectie HANS, HANS, Head Neck Support.

13. NUMERE DE CONCURS

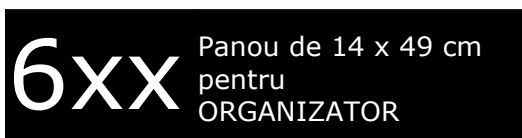
Numerele de concurs vor fi intre 600 si 699, in ordinea numarului total de puncte acumulate in anul precedent de catre fiecare pilot.

13.1. La loc vizibil pe aripile fata va fi aplicat, orizontal numele, prenumele si grupa sanguina, alaturi de simbolul drapelului tarii de rezidenta.

Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. lungime și 17 cm. înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur, fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 23X14 cm. pentru numărul de care va fi întotdeauna în fața panoului. Numerele vor fi galbene cu o înălțime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numărul în față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat între 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

Niciun alt semn, altul decât culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai puțin de 10 cm față de panou.



13.2. Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 25 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange. Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale în apropierea numelui pilotului



13.3. Masinile buggy vor fi inscriptionate astfel:

Pe ambele parti ale masinii vor fi amplasate (simetric) cate un panou care va contine un spatiu de 3X14 cm care va fi folosit pentru numarul de concurs. Numerele vor fi scrise cu o culoare usor vizibila pe fundalul panoului si vor avea o inaltime de 14 cm, grosime de 2 cm.

Pe ambele parti ale masinii va fi afisat (simetric) steagul tarii reprezentate de pilot si numele acestuia (6 cm inaltime si grosime 1 cm) (pe cat posibil in apropierea numarului de concurs).

Pe ambele parti ale masinii vor fi amplasate (simetric) cate un panou care va contine un spatiu de 14x30 cm, rezervat pentru uzul organizatorului.

14. DERULAREA CONCURSULUI

14.1. Securitatea:

Fiecare pilot trebuie:

- Sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA;
- Sa poarte cagula, un combinezon dintr-o piesa, ignifugat, strans la incheieturile mainilor si la glezne si lenjerie ignifuga formata din bluza, pantaloni, sosete, echipament omologat conform criteriilor FIA;
- Sa poarte incaltaminte si manusi din piele ignifugate;
- Sa poarte o visiera (cozoroc) sau ochelari in care este practicata o deschizatura in parbriz;
- Sa fie corect mentinut in scaun de centura de siguranta;
- Sa pastreze inchis geamul.

Se admite si echipament cu omologare expirata.

14.1 Fiecare etapa va cuprinde 3 (trei) sesiuni de calificare si o finala.

14.2 Autovehiculele din clase diferite vor alerza separat.

14.3 Toti concurentii mansei urmatoare trebuie sa fie prezenti in zona de pre-grila, in timp ce grila curenta este formata, pentru a permite organizatorului sa aduca inainte cati concurenti sunt necesari pentru a completa mansa curenta.

14.4 Dacă un pilot nu este capabil sau nu doreste să ia startul într-o mansa, trebuie să informeze secretariatul înainte de începerea mansei respective. Lipsa informațiilor va fi pedepsită conform Articolul 16 cu puncte penalizare.

14.4.a Când are loc un start anticipat într-o mansa de calificari, sau o finala, toți pilotii se vor întoarce la poziția inițială și procedura de start se va relua. Pilotul care a provocat startul anticipat trebuie să reia startul de pe ultima pozitie la o lungime de masina distanta pe ultimul culoar. Un pilot care face două starturi anticipate în aceeași mansa va fi exclus din aceea mansa.

14.5 Calificari:

Calificarile se vor desfășura pe parcursul a 5 (cinci) tururi.

Vor fi trei manse de calificări, cu maximum 5 mașini în fiecare mansa. (vezi desenul 1).

14.5.1 Prima calificare (Q1): La fiecare clasă, grila de start pentru mansa de calificare Q1 va fi organizata pe baza clasamentului la clasa respectiva din anul anterior, pentru prima etapa si pe baza clasamentului dupa ultima etapa pentru etapele urmatoare.

14.5.2 A doua calificare (Q2): Pozițiile de start se stabilesc în funcție de rezultatele (punctele) obtinute in Q1.

14.5.3 Cea de a 3-a calificare (Q3): Pozițiile de start se stabilesc în funcție de rezultatele obtinute in Q2

14.5.4 Grila de start a fiecărei manse trebuie să fie organizată pe același principiu: fiecare mansa cu maxim 5 mașini, utilizând rezultatul calificării anterioare, excepție Q1. Numărul de mașini din fiecare mansa va depinde de numărul de participanți la competiție de la fiecare clasa având în vedere tabelul de mai jos:

NR . CONCURENTI	SERIA 1	SERIA 2	SERIA 3
15	5	5	5
14	5	5	4
13	5	4	4
12	4	4	4
11	4	4	3
10	5	5	
9	5	4	
8	4	4	
7	4	3	
6	3	3	
5	5		

În cazul în care sunt două serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa următoare de calificare se face în felul următor:

Pozitia pe care a terminat în Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	1	X
Loc2	2	Y	Y	2
Loc3	3	Z	3	Z
Loc4	4	W	W	4
Loc5	5	V	5	V

Seria 1 Q1 (pilot) = număr de concurs al pilotului aflat în seria 1, așa cum a terminat în Q1

Seria 2 Q1 (pilot) = număr de concurs al pilotului aflat în seria 2, așa cum a terminat în Q1

Seria 1 Q2 (Grila start), Seria 2 Q2 (Grila start) = număr de concurs al pilotilor care vor lua startul în Q2 Seria 1 și Seria 2

În cazul în care sunt trei serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa următoare de calificare se face în felul următor:

Pozitia pe care a terminat în Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria 3 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)	Seria 3 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	A	1	X	A
Loc2	2	Y	B	Y	B	2

Loc3	3	Z	C	C	3	Z
Loc4	4	W	D	4	W	D
Loc5	5	V	E	V	E	5

14.5.6 Punctele vor fi acordate astfel:

- locul 1 - 10 pct.
- locul 2 - 9 pct.
- locul 3 - 8 pct.
- locul 4 - 7 pct.
- locul 5 - 6 pct.

Pilotul care nu a parcurs toate cele 5 (cinci) tururi si nu a trecut linia de sosire, în cel puțin o manșă de calificare prin mijloace proprii mașinii, nu va participa în finala.

Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor primi **1 (un) punct**. Acei piloti care nu au luat startul ("DNS") și acei piloti care au fost descalificați ("DSQ") nu vor primi nici un punct.

14.5.7 După calificări, va exista un clasament "Clasamentul Intermediar", în funcție de numărul total al punctelor obtinute în cele trei manse de calificari.

În cazul pozițiilor la egalitate din "Clasamentul Intermediar" va avea prioritate pilotul care are numărul mai mare de **locuri I, apoi locuri II, apoi locuri III**, etc., realizate în toate calificările. Dacă egalitatea persista, departajarea se face in functie de cel mai bine clasat in clasamentul dupa X etape la clasa respective. Pentru prima etapa departajarea se face in functie de clasamentul din anul precedent.

14.5.9 În fiecare mansa de calificare si in finala, unul dintre tururi trebuie să fie bucla Joker. Pilotii care nu parcurg bucla Joker vor ocupa ultima pozitie la **urmatoarea mansa de concurs**. Dacă sunt mai multi piloti in aceasta situatie in aceeasi mansa, vor fi clasati unul fata de celalalt in functie de ordinea de trecere prin sosire. Un **arbitru** va tine evidenta trecerilor prin Joker.

14.6 Finala

Primii 6 piloti din "Clasamentul Intermediar" se vor califica pentru finala.

14.6.1

Finala se va desfășura pe parcursul a 6 (sase) tururi.

Dacă un pilot nu reușește să-și ia locul în finală (adică mașina lui nu poate fi adusa la start folosind propria propulsie), el va fi înlocuit de următorul calificat (semifinalistul urmator cu cel mai mare punctaj din concurs care nu este deja în finală). Orice astfel de înlocuitor va lua startul din ultimul loc pe grila de start.

Punctele pentru finale vor fi acordate după cum urmează:

- locul 1 - 20 pct.
- locul 2 - 18 pct.
- locul 3 - 16 pct.
- locul 4 - 14 pct.
- locul 5 - 12 pct.

14.6.2 Punctele totale înscrise de fiecare pilot în concurs (clasamentul intermediar și finală) vor fi reținute pentru finalul campionatului. În caz de egalitate de puncte la sfarsit de

campionat castigator este pilotul cu cel mai mare număr de locuri I, apoi locuri II, apoi locuri III (și așa mai departe) obținute în finala, sau în cazul în care egalitatea persista, cele mai bune clasari în calificările intermediare. **Pentru clasa neconstituïta (nu sunt 3 mașini înscrise) se acorda jumătate de punctaj și concurenții participă în competiție la o clasă imediat superioară.**

14.6.3 Câștigătorul finalei va fi câștigătorul concursului.

15. GENERALITATI

15.1 Este considerat participant orice pilot licențiat care a trecut de verificarea tehnică și a trecut linia de start într-o mașină de concurs prin mijloace proprii mașinii.

15.2 a) Dacă semnalul de oprire de cursă (steag roșu) a fost arătat pentru orice motiv înainte ca mașina care conduce să fi parcurs toate tururile, CCS poate hotărî reluarea cursei cu un nou start. La restart piloții vor efectua mașina de calificare sau finala complet, trecând prin joker. Dacă nu mai are loc restartul piloții care nu au efectuat trecere prin joker nu sunt penalizați. Dacă semnalul de oprire de cursă (steag roșu) a fost arătat după ce mașina care conduce a parcurs toate tururile, clasarea piloților va fi conform poziției fiecărei mașini la momentul prezentării steagului roșu iar piloții care au dus la oprirea cursei (producerea unui eveniment) vor fi clasati pe ultimele poziții.

b) Dacă este necesar să se oprească cursa în caz de urgență pe motive de securitate sau din cauza unui start fals (anticipat), aceasta se va face arătând fanionul roșu de către toți arbitrii de traseu. Aceasta înseamnă că piloții trebuie să oprească imediat și să urmeze indicațiile arbitrilor.

c) CCS va decide care mașini sunt autorizate să reia startul după următoarele reguli:

În timpul startului, dacă un pilot cauzează deliberat un nou start, prin jenare sau blocare, pilotul implicat poate fi exclus sau va lua startul **de pe** ultima poziție. ceilalți vor fi încadrați pe grila conform ultimei treceri prin SOSIRE.

La restart piloții vor efectua mașina de calificare sau finala complet, trecând prin joker.

15.3. Start

Startul se va lua când se ridică steagul tricolor, se stinge lumina roșie a semaforului sau la minutul implinit, în funcție de sistemul de start folosit.

15.4 Start fals (anticipat)

Se consideră start anticipat atunci când mașina paraseste locul de start înainte de ridicarea steagului tricolor sau înainte ca lumina roșie să se stingă, sau ca minutul de start să fie implinit.

Când este detectat un start anticipat se va arăta steagul roșu de către arbitrul aflat lângă semafor sau de către arbitrul din primul post urmat de restul arbitrilor. Pilotul vinovat de start anticipat va relua startul **de pe** ultima poziție. Dacă un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul. Dacă acest lucru se întâmplă în finală, concurentul va fi exclus din finală și nu primește puncte pentru finala respectivă.

CCS va putea folosi orice mijloc video sau electronic pentru a lua o decizie. Pe baza acestor probe, CCS poate schimba o decizie a judecătorilor de fapte.

15.5. Accidente

Dacă două sau mai multe mașini implicate într-un același accident nu pot continua cursa, clasarea lor, una în raport cu cealaltă, va fi stabilită după ordinea ultimei treceri a liniei de start (sosire), sau dacă este vorba despre prima tură, după poziția lor pe grila de start.

16. PENALIZARI

Lista de exemple de mai jos nu este exclusivă. Arbitrii Sportivi au autoritate deplină în ceea ce privește penalitățile impuse.

- 01 Participare a unei mașini neadmise în virtutea Art.5 al Regulamentului: start refuzat
- 02 Absența licenței valabile: start refuzat
- 03 Neplata taxelor de participare: start refuzat
- 04 Vehicule care nu se conformează din punct de vedere al normelor de securitate: start refuzat
- 05 Prezentarea cu întârziere pe grila de start a mansei: Excludere din mansonă
- 06 Absența sau falsificarea sigiliilor de identificare aplicate de arbitrii tehnici: Excludere din concurs
- 07 Depășirea intenționată a marcajelor pistei pentru a-și crea un avantaj sau conducerea intenționată în afara circuitului, conducerea în sens invers sensului de parcurgere al traseului, trecerea liniei de sosire în afara marcajelor pistei: Excludere din mansonă
- 08 Starturi anticipate repetate (două) :
 - într-o mansonă: Excludere din aceeași mansonă
 - într-o finală: Excluderea din finală și zero puncte
- 09 Nerespectarea indicațiilor fanioanelor de semnalizare: excludere din mansonă și zero puncte
- 10 Neconformitatea echipamentului pilotului constatată în timpul derulării concursului:
Excludere din concurs
- 11 Încălțarea regulilor de “parc închis”: Excludere din concurs
- 12 Pilotaj/comportament nesportiv, dacă prin aceasta se creează un inconvenient altor piloți participanți (exemplu : nepăstrarea trasei de la start pe toată lungimea stabilită) în mansonă sau finală: Clasare pe ultimul loc în aceeași mansonă sau finală. Dacă acest lucru se întâmplă de 2 ori în cadrul Campionatului se retrag 20 puncte din totalul punctelor la sfârșitul campionatului. Dacă fapta are loc de 4 ori se retrag 40 puncte. La abaterea a cincea se exclude din campionat. În funcție de gravitatea faptei se poate merge până la excluderea din mansonă sau finală.
- 13 Loviturile care conduc la schimbarea direcției de mers, sau conduc la abandonul celui lovit, chiar dacă sunt “lateral cu lateral”, loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri, continuarea cursei prin împingerea concurentului din față care este întors parțial sau total, indiferent de motiv: Clasare pe ultimul loc în aceeași mansonă sau finală, sau excluderea din mansonă sau concurs, suspendare X etape, în funcție de gravitatea faptei.
- 14 Parcurgerea traseului fără trecere prin JOKER: clasarea pe ultima poziție.
- 15 Rularea în cursă cu geamurile coborâte total sau parțial: Avertisment pentru prima abatere și penalizare 10 puncte începând cu a doua abatere.
16. Neaunțarea lipsei de la start: penalizare 10 puncte
17. Concurentul sau pilotul care nu participă sau întârzierea la briefing: penalizare 10 puncte
18. Deplasarea prin parc a concurenților cu o viteză mai mare de 5 km/h: penalizare 15 puncte
În plus, Arbitrii Sportivi, autosesizându-se, sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea să ia o decizie pentru orice situație neprevăzută de Regulament și să aplice penalizări conforme cu prevederile regulamentelor FRAS.
Penalizarea în puncte se face scăzând din totalul punctelor obținute în concurs, punctele de penalizare.

17. PARC ÎNCHIS

Mașinile finaliștilor pot fi aduse în parc închis la ordinul directorului de concurs și vor rămâne în parcul închis până la afișarea rezultatelor pentru eventuale contestații. Nerespectarea restricției de parc închis sau a ordinului Directorului Sportiv se sancționează cu excludere din concurs.

18. CAMERELE VIDEO

Pe parcursul competiției, este **obligatoriu** ca toți concurenții să aibă instalată în mașina lor o cameră video. Este responsabilitatea fiecărui competitor de a se asigura ca poziția camerei permite vizionarea volanului, pedalelor și porțiunea din față a mașinii pentru a supraveghea eventualele lovituri, că bateriile camerei sunt suficient de încărcate și că SD cardul de înregistrare are o capacitate suficientă pentru înregistrarea întregii manșe. Greutatea sistemului de camere este inclusă în greutatea minimă a mașinii. Camera trebuie să funcționeze imediat ce mașina intră în zona de circuit și nu trebuie să fie schimbată până când se întoarce la padoc. Oficialii trebuie să aibă acces la materialul video în orice moment în timpul competiției după un protest sau altfel. Imaginile trebuie vizualizate folosind echipamentul (computerul) concurentului, care trebuie să se asigure ca acest echipament funcționează. Imaginile pot fi utilizate numai de către oficialii campionatului și promotorul campionatului.

Dacă un concurent reclamat nu poate pune la dispoziția arbitrilor probele foto/video poate pierde contestația din lipsa de probe justificative.

19. REZULTATE

Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat ce toate rezultatele au fost primite. Grila finală va fi afișată înainte de startul în Finală.

Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj și la secretariat, inclusiv listele de înscrieri, piloți și echipe.

20. CONTESTAȚII-APELURI

20.1 Orice protest este înaintat în scris, însoțit de taxa respectivă, Directorului Sportiv. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și remisă Directorului Sportiv sau, în absența acestuia, unui Comisar Sportiv, însoțită de suma de 250 lei.

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. Dacă se demontează motorul pentru verificarea capacității cilindrice, cautiunea este de 2000 lei.

20.2. Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență. Totuși, oficialii pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație (art. 171 din CSI).

În cazul în care un protest necesită demontare și re-asamblare a unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalații electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specifice reprezentantei marcii respective.

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Arbitrii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

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

Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Arbitrilor Tehnici, se va solicita o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale, conform prevederilor art.20.1.

În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cautiunea 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 sancționat conform regulamentelor în vigoare prin pierdere tuturor punctelor la toate clasele la care a participat cu mașina respectivă atât pentru el cât și pentru echipa din care face parte .

În mod similar (depunere, suspendare, excludere, amendă) vor fi sancționate:

- protestele depuse cu rea credință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform; (Ex: Nu se admite posibilitatea întreruperii voluntare a funcționării stopurilor pe frână);
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

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

Cheltuielile necesare pentru operațiuni, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care protestul este admis.

Apel

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele din Normele financiare ale FRAS, aferente contestațiilor/apelului depus la FRAS.

- pentru cele de competență Comisiei de Competiții - 500 euro
- pentru cele de competență Comisiei de Disciplină - 500 euro
- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - 500 euro

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

Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maximum 48 de ore de la data primirii notificării de către Colegiul Arbitrilor 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 reglementărilor în vigoare.

21. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

21.1 Clasamente

În situația în care nu se constituie clasă (3 mașini înscrise în concurs) se vor acorda jumătate din puncte.

Pentru încurajarea participării piloților la etape, un pilot care participă la etapa primește un bonus de 3 (trei) puncte pentru mansa la care a trecut linia de sosire (în calificări și în

finala) la fiecare clasa la care ia startul, la care se adauga punctele obtinute conform clasarii în concurs.

(Nota: este necesar sa se faca diferenta intre cel care finalizeaza mansa si cel care se opreste, conform art.14.5.6. "acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati cu 2 puncte")

Daca la o clasa sunt 1 (unul) sau 2 (doi) piloti incrisi, pot lua startul cu cei de la clasa imediat superioara, punctele obtinute vor fi acordate la clasa superioara, pentru clasa la care s-au inscris primesc punctele bonus de participare pentru fiecare start (calificari si finala) si punctajul injumatatit.

- In caz de egalitate de puncte pilotii vor fi departajati in functie de :

- cele mai multe locuri de 1, 2, 3, ...20

- daca egalitatea persista castiga cel care are cele mai multe victorii in confruntarea directa

- in cazul in care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directa sau daca egalitatea persista se aplica, criteriul "varstei" - cel mai tanar pilot castiga.

21.1.2. Punctarea la echipe

Punctează cei mai buni 3 piloti ai acesteia cu cel mai mare punctaj, acordat cumulat in functie de locul ocupat in calificari si finala. Punctele vor fi intregi sau injumatatite in functie de punctele obtinute de fiecare pilot inscris in echipa.

Etapa este câștigată de echipa cu cele mai multe puncte acumulate.

Echipele, pentru clasamentul general, vor fi punctate astfel:

- locul 1 - 20 pct.

- locul 2 - 18 pct.

- locul 3 - 16 pct.

-

- locul 10 - 2 pct.

Pentru clasamentul general în caz de egalitate, departajarea echipelor se realizeaza pe baza celor mai bune rezultate obtinute de sportivii componenti ai echipei, in clasamentul dupa X etape la clasa Juniori 1 sau 2, in functie de componenta echipelor aflate la egalitate.

22. FESTIVITATEA DE PREMIERE

Participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere este obligatorie. Neparticiparea se sanctioneaza cu amenda 200 lei .

23. FESTIVITATEA ANUALA DE PREMIERE

La sfarsitul anului, pilotii care au obtinut cele mai multe puncte, **prin cumularea manselor si a finalelor**, vor fi declarati Campioni Nationali de Rallycross la grupa și clasele specificate la articolul 5.

Un pilot nu poate acumula puncte castigate in clase diferite.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului National de Rallycross, va fi declarata CAMPIOANA NATIONALA.

În afara cazurilor de forta majora, orice pilot de pe locurile I, II si III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR vor fi sanctionati cu amenda în valoare de 200 euro.

Pentru a obtine titlul de "CAMPION NATIONAL"-, un pilot trebuie sa ia startul la minim **3** etape.

Cu 4 participari se obtine titlul de " Castigator al Clasei...", cu mai putin de 3 (inclusiv) nu se obtine nici un premiu aferent locurilor 1,2,3.Inscrierea unui sportiv in ultimele 2 etape este considerata "ONE EVENT "fara acumulare de puncte in clasamentul anual .

24. CAZURI SPECIALE

Etapa se desfășoară pe parcursul zilei de sâmbătă sau duminică, lucru specificat în regulamentul particular .

În cazul în care condițiile meteorologice nu permit desfășurarea cursei în ziua de sâmbătă aceasta se poate desfășura duminică, cu acordul majorității sportivilor prezenți .

Orice jignire în spațiul public (comentarii jignitoare pe facebook , presa scrisă, în zona desfășurării etapelor de rallycross etc) din partea unui sportiv, organizator, persoană implicată în rallycross va fi analizată de către Comisia de Disciplină la propunerea Comisiei de Rallycross.

REGLEMENTĂRI PENTRU ORGANIZATORII DE ETAPE

Organizatorii de etape din Campionatul Național de Rallycross trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să cunoască foarte bine regulamentele specifice și să respecte cerințele minime ale pistei impuse prin regulamentul general al disciplinei și regulamentul particular al competiției;
- Să execute lucrări și să pregătească pista corespunzător pentru desfășurarea în bune condiții a competiției sportive;
- Să întocmească, să trimită și să urmărească postarea pe site-ul F.R.A.S. , la secțiunea Rallycross, a documentelor specifice de competiție: regulamentul particular al competiției, formularul de înscriere (care trebuie să conțină obligatoriu adresa de mail sau numărul de fax la care se va trimite formularul de înscriere și numărul de telefon al persoanei de contact) și fișa de verificare tehnică;
- Să asigure amenajarea și menținerea drumului către pistă pentru un acces facil pentru autovehiculele pentru service, autovehiculele de transport a mașinilor de competiție, cât și pentru autoturismele publicului;
- Să asigure spațiu amenajat corespunzător pentru parcul service și zona de campare pentru echipajele prezente la competiție;
- Să organizeze un spațiu special destinat parcării autovehiculelor publicului, foarte bine reglementat, astfel încât aceștia să nu aglomereze zona și să nu pună în pericol desfășurarea competiției;
- În situații extreme (fenomene hidro-meteo periculoase, probleme majore în organizare sau de amenajare a pistei de concurs), după ce va consulta mijloacele avute la dispoziție, organizatorul împreună cu delegația F.R.A.S. (stabilită pentru acea competiție) vor hotărî dacă evenimentul se poate desfășura în condiții de siguranță, până la ora 10.00 a zilei de vineri (premergătoare competiției).

În cazul în care decizia este negativă, atunci organizatorul va anunța toți sportivii care au trimis formularul de înscriere la competiție pentru a nu începe deplasarea la etapă.

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - AUTOTURISME

1. DEFINITIE SI OMOLOGARE

Cuprinde automobile neomologate FIA sau cu omologare expirata si automobilele omologate FIA care datorita modificarilor aduse, nu mai pot fi incadrate in grupele N sau A.

2. GREUTATI

Masa/greutatea automobilelor este la liber.

3. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

3.1. Generalitati

Piese mecanice pot face obiectul tuturor operatiilor de prelucrare mecanica, tratament termic si acoperiri chimice, nefiind necesara identificarea originii, exceptând orice piesa utilizata pentru directie sau frânare.

4. MOTOR

Sunt permise orice modificari la motor fara a se depasi capacitatea cilindrica a clasei respective

a) Blocul motor si chiulasa (chiuloasele) trebuie sa provina de la un automobil de serie cu sau fara omologare FIA, sau cu omologare FIA expirata.

b) Sistemul de alimentare: este permisa alimentarea cu carburator, injectie de benzina sau motorina.

c) Aprinderea: la liber.

d) Sistemul de racire: la liber, cu conditia ca radiatorul sa nu depaseasca perimetrul automobilului, sa nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului

e) Sistemul de ungere: la liber, conform art. 255.5.1.14.

f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.

g) Este permisa modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pana la iesire, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei, atat pentru iesirea laterala cat si pentru iesirea in spate.

5. TRANSMISIA

La liber, cu conditia sa fie prevazuta o treapta de mers înapoi la cutia de viteze (conform art. 252.4).

Ambreiajul este la liber.

Interiorul cutiei de viteze este la liber.

Diferentialele autoblocante sunt autorizate.

Sistemele de control al tractiunii pot fi decuplate.

6. SUSPENSIA

Este la libera alegere.

7. ROTI SI ANVELOPE

Sunt la libera alegere. Nu se admit anvelope cu crampon metalic sau lanturi antiderapante .

CCS poate lua hotararea folosirii anvelopelor cu cramioane mai mari de 1 (un) cm si cu distanta intre doua cramioane consecutive de 1 (un) cm, in functie de conditiile meteorologice.

8. SISTEMUL DE FRÂNARE

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, cu omologare expirată, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Sistemul de frânare trebuie să fie conform prevederilor art. 253.4 și 255.5.5.

9. DIRECTIA

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, cu omologare expirată, fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

10. SASIU - CAROSERIE

- Trebuie să provină din producția unui constructor de automobile;
- Trebuie să fie o caroserie de construcție închisă;
- Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită liber și ușor accesul la scaune;
- Placile de înmatriculare și suportii lor se pot îndepărta;
- Farurile și stopurile pot fi îndepărtate dar locul corespunzător trebuie înlocuit cu table, fibră sau alt material, astfel încât să se păstreze linia originală a caroseriei.
- 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.
- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol și automobil.
- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată sau policarbonat compact.
- Stergătoare de parbriz: sunt la liberă 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, esapament.
- Sunt interzise întăririle mascate ale caroseriei, cu tevi de diferite profile, în partea frontală, laterală sau spate.
- Pe fiecare capotă se vor monta cel puțin două fixări suplimentare. Sistemul original de închidere a capotei va deveni inoperant sau va fi șters. (obligatoriu capota față, facultativ capota spate)
- Este obligatorie menținerea barelor de protecție originale sau care provin de la automobile de serie.
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă). Oglinda retrovizoare interioară este facultativă.
- Automobilele vor fi echipate în față și spate cu ocheti de remorcare. Ochetul va fi ușor vizibil și vopsit în galben, roșu sau portocaliu.

11. HABITACLU

În interiorul habitacului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător. Ornamentele, tapiteria interioară, izolarea antifonică, covoarele, etc. pot fi îndepărtate.

Interiorul habitaculului trebuie să fie proiectat astfel încât să permită șoferului să iasă din poziția sa normală în vehicul în decurs de 7 secunde.

12. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixată ferm iar dacă se află în habitacul, va fi acoperită într-o carcasă închisă. Farurile, semnalizatoarele și stopurile pot fi îndepărtate, dar locurile acestora se vor acoperi păstrând linia originală a caroseriei.

Fiecare vehicul va fi echipat cu două lumini de stop roșii, cu o suprafață minimă de 60 cm² și becuri de minim 21 W, plasate simetric și vizibile din spate. Se va aplica o lampă de culoare roșie, aprinsă în permanentă (tip "poziție") pe pavilion sau haion, într-o zonă vizibilă.

13. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Acesta trebuie fixat ferm și protejat la impact și la incendiu. În cazul în care rezervorul de carburant este instalat în portbagaj și scaunele spate sunt scoase, trebuie să fie poziționat la minim 20 cm față de părțile exterioare ale mașinii (lateral și spate) și un perete despărțitor rezistent la foc și etans la flăcări trebuie să separe habitacul de spațiul în care se află rezervorul. Rezervorul trebuie să aibă un sistem de ventilație în exteriorul habitaculului. Dacă rezervorul este tip FTP nu este obligatoriu peretele despărțitor. Conductele de benzină care trec prin mașină trebuie să fie metalice, din Cu sau Al, exclusiv PVC.

14. CARBURANT, ALIMENTARE

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

14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

Sunt permise numai centuri de siguranță omologate sau cu omologare expirată, în minim trei puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie să prezinte rupturi, tăieturi și trebuie să fie bine ajustate pe fiecare pilot.

Nu sunt admise centuri de siguranță artizanale.

16. SCAUNE ȘI SUPORTI

Pot fi utilizate numai scaune fabricate de un producător autorizat omologate FIA. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu suruburi de minim M8. Se admit scaune cu omologare expirată.

17. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingător manual și automat, aflat în perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm în habitacul și în așa fel încât să poată fi acționat de pilot. Sistemul automat trebuie să poată fi acționat din interior, de către pilot și din exterior de către alte persoane. Acționarea exterioară se montează lângă acționarea exterioară a contactului general, pe partea dreaptă a mașinii la baza parbrizului și va fi marcat cu E roșu aflat într-un cerc roșu cu diametrul 12 cm.

18. PARBRIZ, GEAMURI

Parbrizul poate fi numai din sticlă stratificată sau policarbonat compact.

Geamurile laterale și spate pot fi numai din sticlă securizată sau policarbonat compact.

Se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spălarea parbrizului.

19. STRUCTURA DE SECURITATE (ROLL-BAR)

Aceasta se confecționează și se montează conform normelor FIA și se autorizează de FRAS.

20. INTRERUPATORUL GENERAL

Acesta trebuie să întrerupă toate circuitele și trebuie să poată fi manevrat și din interior și din exterior. Comanda exterioară va fi montată la baza stalpului parbrizului pe partea dreaptă și va fi marcat cu un fulger roșu într-un triunghi albastru cu marginea albă cu baza de cel puțin 12 cm .

21. BAVETE (Aparatori de noroi)

Sunt obligatorii. Forma lor trebuie să respecte linia arcelor de aripă. Acestea trebuie să acopere în întregime planul exterior al roții și întreaga lor lățime, iar înălțimea maximă de la sol să fie de 5 cm.

22. DISPOZITII FINALE

Situațiile neprecizate în aceste reglementări se supun deciziei Arbitrilor Tehnici și Colegiului Arbitrilor Sportivi delegați la competiție. Nerespectarea acestor reglementări este sancționată cu refuzul startului. Remedierea problemelor până la primul start din etapa respectivă permite concurentului să participe la concurs .

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - BUGGY

1. GREUTATI

Masa/greutatea minimă admisă este de 700 kg (fără pilot). Din motive de siguranță, nu sunt acceptate la start mașini buggy de tip OFF-ROAD.

2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

2.1. Generalitati

Piese mecanice pot face obiectul tuturor operațiilor de prelucrare mecanică, tratament termic și acoperiri chimice, nefiind necesară identificarea originii, exceptând orice piesă utilizată pentru direcție sau frânare.

3. MOTOR

Sunt permise orice modificări la motor fără a se depăși capacitatea cilindrică a clasei respective .

a) Blocul motor și chiulasa (chiulasele) trebuie să provină de la un automobil de serie cu sau fără omologare FIA, sau cu omologare FIA expirată.

b) Sistemul de alimentare: este permisă alimentarea cu carburator, injecție de benzină sau motorină.

c) Aprinderea: la liber.

d) Sistemul de răcire: la liber, cu condiția ca radiatorul să fie montat în partea din spate a mașinii buggy, în afara habitaculului pilotului, acesta fiind protejat de un perete (rezistent la lichide cu temperaturi ridicate, de regulă metalic);

e) Sistemul de ungere: la liber, conform art. 255.5.1.14 - F.I.A.

f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6- F.I.A. .

g) Este permisa modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pana la iesire, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei, atat pentru iesirea laterala cat si pentru iesirea in spate.

h) Zgomotul maxim admis: 100db;

4. TRANSMISIA

- Ambreiajul este la liber.
- Interiorul cutiei de viteze este la liber.
- Diferentialele autoblocante sunt permise.
- Sistemele de control al tractiunii sunt interzise.
- Cutiile de viteza semi-automate sau automate sunt interzise.
- Standurile cu role pentru incalzirea motorului si transmisiei sunt permise.

5. SUSPENSIA

Este la libera alegere, dar obligatoriu suspensie elastica.

Este interzisa montarea direct pe axa sasiu.

6. ROTI SI ANVELOPE

Rotile si anvelopele sunt la libera alegere, cu următoarele precizări:

- Diametrul maxim al rotii 18”;
- Nu sunt permise anvelopele de tip “Slick”.
- Anvelopele fabricate special pentru utilizarea in agricultura sau etichetate pentru a fi utilizate pentru o anumita viteza sunt interzise;
- Lanturile sunt interzise;
- Anvelopele cu specific “off-road” (cu pene sau stifturi de cauciuc) nu sunt permise decat in cazul in care arbitrii decid utilizarea lor din cauza conditiilor meteorologice nefavorabile;
- Nu se admit anvelope cu crampon metallic;
- Roata de rezerva este interzisa.

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, cu omologare expirata, din fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati. Sistemul de frânare trebuie sa fie conform prevederilor art. 253.4 si 255.5.5 FIA.

Sistemul de franare trebuie sa fie cu dublu-circuit, actionat de o pedala prin care forta de franare sa fie transmisa pe toate rotile.

Sistemul de franare antiblocare(ABS) este interzis.

Discurile de frana trebuie sa fie confectionate dintr-un material metalic.

Frana de parcare este permisa.

8. DIRECTIA

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, cu omologare expirata, fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati.

Este permisa deconectarea sistemului de directie asistata.

Sistemul de directie cu actionare pe toate rotile este interzis.

Dispozitivele antifurt trebuie eliminate de pe coloana de directie.

9. SASIU - CAROSERIE

- Trebuie sa fie o caroserie de constructie tip semiînchisă sau închisă. Habitaclul nu trebuie sa aiba parti mari neacoperite, deoarece exista pericolul ca pilotul sa fie ranit cu pietre antrenate de roți.

- Sasiul nu trebuie sa aiba colturi ascutite, muchii, piese ascutite care să iasă în extremitățile mașinii;

- Marginile si colturile se rotunjesc pe o raza de cel puțin 14mm.

- Dimensiuni maxime : latime 2100 mm, lungime 3900 mm

- Se admit masini buggy cu maxim 2 locuri.

- Protectia laterala trebuie sa conste in structura tip fagure din teava tubulara fixate rigid de structura de baza a vehiculului.

- Dimensiunea minima a tevii din structura trebuie sa fie de minim 30x2mm. Țeava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie sa respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai țeava trasă(teava sudată sau imbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență)

- Inaltimea habitacului fata de inaltimea pilotului (echipat corespunzator) asezat in scaun sa fie cu 10 cm mai mare.

- Portiere: sunt obligatorii minim doua portiere care prin deschiderea lor, sa permita accesul liber si usor; Se admite in locul portierelor montarea unor plase de protectie care sa protejeze pilotul in cazul rasturnarii de atingerea accidentala a solului cu o parte a corpului .

- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol si automobil.

- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz din plasă metalica, plexiglas sau geam duplex. Campul vizual al pilotului trebuie sa fie de minim 120 grade.

- Stergatoare de parbriz: sunt la libera alegere, cu respectarea prevederilor art. 255.5.7.2.3 FIA.

- Se permite montarea de scuturi de protectie inferioare, cu conditia ca acestea sa fie efectiv elemente de protectie pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament.

- Sunt interzise barile de protectie care sa depaseasca ecartamentul rotilor (interior fata - exterior spate).

- Obligativu între roțile de pe aceeasi parte, bara de protectie care sa nu depaseasca exteriorul rotilor (minim pana la jumătatea latimii anvelopei).

- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurata cu doua oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stanga si una pe partea dreapta).

- Autovehiculele buggy vor fi echipate in fata si spate cu ocheti de remorcare. Ochetul va fi usor vizibil si vopsit in galben, rosu sau portocaliu, designul este arbitrar si trebuie sa reziste la o forta de tractiune de 5000N. Acesta nu trebuie sa iasa in afara perimetrului masinii vazuta de sus.

10. HABITACLU

In interiorul habitacului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat si asigurat corespunzator.

Latimea habitacului trebuie sa fie de minim 60 cm.

Nici o parte din habitacul nu poate avea margini sau proeminente ascutite care ar putea rani pilotul.

Arcul de siguranta necesar protectiei in caz de rasturnare trebuie sa fie la o inaltime de minim 10 cm de casca pilotul fiind asezat in scaun si fixat cu centura de siguranta.

Podeaua trebuie sa fie inchisa.

Dimensiunea minima a tevii care alcatuieste arcul de siguranta este de 38x2,5 mm sau 40x2 mm. Obligativu teava va fi trasă, nefiind acceptată niciunfel de teava îmbinată.

11. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitacul, va fi acoperita intr-o carcasa metalica etansa.

Fiecare buggy va fi echipat cu 3 lămpi cu lumină culoare roșie, cu o suprafata minima de 60 cm² si becuri de minim 21 W sau leduri cu putere mare, plasate simetric si vizibile din spate, astfel: o lampă aprinsa in permanenta (tip "pozitie") fixată pe centrul mașinii și 2 lămpi conectate la sistemul de franare (pe extremități).

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Acesta trebuie fixat ferm si protejat la impact si la incendiu, în partea din spate a mașinii buggy.

Trebuie sa fie izolat de habitacul pilotului pentru a se evita, in caz de deteriorare, scurgerea lichidului din rezervor in habitacul.

Aceasi regula se aplica si pentru a izola rezervorul de compartimentul motor si de galeria de evacuare.

Rezervorul de combustibil trebuie sa fie amplasat intr-o zona protejata din afara habitacului, separat de un perete de foc(de regulă metalic).

Capacitate minima 3 litri/ maxima 20 litri.

13. CARBURANT, ALIMENTARE

Alimentarea cu combustibil se face numai in zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Se foloseste benzina fara plumb(cu cifră octanică la libera alegere)

14. CENTURI DE SIGURANTA

Sunt permise numai centuri de siguranta omologate sau cu omologare expirata, in minim trei puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie sa prezinte rupturi, taieturi si trebuie sa fie bine ajustate pe fiecare pilot.

14. SCAUNE SI SUPORTI

Pot fi utilizate numai scaune fabricate de un producator autorizat. Fixarea acestora se face in 4 puncte, cu suruburi de minim M8.

Daca scaunul este montat pe sanie sau are spatar reglabil, trebuie sa fie fixat astfel incat sa fie absolut rigid si nemiscat. Scaunul trebuie sa fie echipat cu tetiera.

16. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingator manual, aflat in perioada de valabilitate, este obligativ. Acesta trebuie fixat ferm in habitacul si in asa fel incat sa poata fi actionat de pilotul asezat normal in scaun si legat cu centura de siguranță.

Un extingtor central cu actionare centrala, electrica sau manuala atat din interior cat si din exterior, aprobat FIA este recomandat.

17. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi din plasa metalica, plexiglas sau geam duplex.

Ferestrele laterale pot fi numai din plasa metalica sau plastic/plexiglas.

Se permite stergator de parbriz si montarea unui rezervor suplimentar pentru lichidul de spalare parbriz.

18. INTRERUPATORUL GENERAL

Acesta trebuie sa intrerupa toate circuitele si trebuie sa poata fi manevrat atat din interior, cat si din exterior. Comanda exterioara va fi montata la baza parbrizului sau pe laterala masinii si va fi marcat cu un fulger rosu intr-un triunghi albastru cu marginea alba cu baza de cel putin 12 cm .

19. ARIPI (bavete)

Masunile buggy vor fi echipate OBLIGATORIU cu aripi si bavete (pana la nivelul solului) la toate rotile. Bevetele pot fi din plastic sau cauciuc tare pentru a nu se deforma si a-si îndeplini rolul functional.

Trebuie sa fie fixate rigid.

Aripile nu trebuie sa aiba gauri (perforatii) si unghiuri ascuțite.

Privite de sus aripile nu trebuie sa depaseasca cu mai mult de 5 mm diametrul exterior al roti.

Aripile vor fi contruite pentru functionalitatea de bavete si in niciun caz cu intarituri exagerate, care sa fie considerate bari/intarituri de siguranta.

20. SISTEME DE COMUNICARE, TELEMETRIE , GPS

Orice forma de comunicare de date wireless cu persoana sau dispozitiv este interzisa.

Sistemele de comunicare audio prin unde radio (pilot-echipă) sunt acceptate.

21. DISPOZITII FINALE

Situatiile neprecizate in aceste reglementari se supun deciziei Arbitrilor Tehnici si Colegiului Comisarilor Sportivi delegati la competitie.

ARANJARE MASINILOR IN GRILA DE START

	5		
4		3	
	2		1
Aranjare în grilă: Q1, Q2, Q3			

6		5		
	4		3	
		2		1
Aranjare în grilă: FINALĂ				

	6		
		5	
	4		
		3	
	2		
		1	
Aranjare in grila: restart mansa sau finala			