

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS

- Proiect -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross (CNRC), prin Comisia Națională de Rallycross.

Campionatul Național cuprinde competițiile/etapele de Rallycross înscrise în Calendarul competițional a fiecărui an. Prin înscrierea în Campionatul Național, participanții acceptă sistemul de arbitraj unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției/etapei, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

Ce nu este autorizat în mod expres de acest regulament, este interzis.

1.1. Aplicarea Regulamentului

FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament, împreună cu președintele și membrii Comisiei Naționale de Rallycross.

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

Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de CSS, cu consultarea președintelui și membrilor Comisiei Naționale de Rallycross și a reprezentantului clubului sportiv organizator al competiției/etapei respective, după caz.

1.2. Oficialii Competiției/etapei și atribuțiile lor

1.2.1. Directorul sportiv - asigură desfășurarea competiției/etapei în condiții de siguranță, în concordanță cu prezentul Regulament și desfășurarea manșelor conform programului oficial stabilit; monitorizează concurenții și automobilele pe care trebuie să le aducă la linia de start în ordinea stabilită de secretariat și dacă este necesar dă startul; primește posibilele contestații pe care le transmite și/sau le analizează împreună cu CCS; se asigură că fiecare automobil poartă numerele de concurs conform licenței; este însărcinat cu punerea în aplicare a acestui reglement și a Regulamentelor Particular în timpul derulării competiției/etapei și sesizează sau informează CCS de orice incident important care impune o decizie a acestuia.

1.2.2. Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS) este format din trei membri, dintre care unul trebuie obligatoriu să fie din alt colegiu județean/municipal de arbitri față de ceilalți doi. Monitorizează organizarea și desfășurarea competiției/etapei asigurându-se că se respectă măsurile de siguranță și programul oficial stabilit; analizează și i-a măsuri în cazul posibilelor contestații; trebuie să dea decizii într-un mod deschis și echitabil, aplicând reglementările sportive și tehnice aplicabile; deciziile trebuie luate întotdeauna dintr-o perspectivă independentă și obiectivă, bazate pe toate informațiile disponibile; pot utiliza orice sistem video sau electronic care îi poate ajuta să ia decizii; decide în mod specific sancțiunile care trebuie aplicate în cazul încălcării reglementului; pot autoriza un nou start, dacă constată încălcarea regulamentului; au autoritatea de a modifica porțiuni din traseu, orice modificare făcută trebuie adusă la cunoștință concurenților prin Buletin ce trebuie afișat pe panoul de afișaj al competiției/etapei.

Pe parcursul întregii competiții/etape, CCS-ul comunică cu Directorul sportiv, președintele și membrii Comisiei Naționale de Rallycross.

1.2.3. **Delegatul Tehnic** - este responsabil cu verificarea stării tehnice/mecanice și de securitate a automobilelor participante, care trebuie să se încadreze în cerințele prezentului regulament; la începutul competiției/etapei va efectua Verificările Tehnice pentru toate automobilele participante și va comunica Directorului Sportiv care automobile se încadrează și care nu în normele tehnice/mecanice și de securitate; poate efectua oricând verificări suplimentare în timpul sau la finalul competiției/etapei.

1.2.4. **Observatorul Federal** - va inspecta și aprecia competiția/etapa din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de CCS dacă consideră necesar și este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau un membru al Comisiei de Rallycross.

1.2.5. **Secretariat** - asigură pregătirea, transmiterea, circulația și distribuirea tuturor documentelor oficiale privitoare la competiție/etapă; ține evidența trecerile pe tururi; prelucrează datele privind rezultatele; întocmește, afișează și distribuie clasamentele provizorii și finale.

1.2.6. Directorul Sportiv, Colegiul Comisarilor Sportivi, Delegatul Tehnic, Observatorul Federal și Secretariatul vor fi propuși de FRAS.

1.2.7. **Responsabilul în Relația cu Concurenții** - are ca atribuții principale informarea concurenților și rolul de mediator. Este propus de către organizatorul competiției/etapei.

1.2.8. Directorul Sportiv și Colegiul Comisarilor Sportivi trebuie să emită Buletine pentru modificarea, clarificarea sau completarea Regulamentelor Particulare.

În cazul unei contestații, Directorul sportiv și/sau CCS, trebuie să se consulte cu reprezentantul Comisiei Naționale de Rallycross, desemnat de președintele Comisiei pentru acea competiție/etapă și cu reprezentantul clubului sportiv organizator al competiției/etapei respective.

1.3. Limba Oficială

1.3.1. Pentru Campionatul Național de Rallycross (CNRC) limba oficială este limba română.

1.3.2. 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.

1.4. Interpretarea Regulamentului

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

1.4.2. 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 conform art. 1.3.2, FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

1.4.3. 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 “regulamentului” și “sancțiunea disciplinară” cu rol corecțional.

1.5. Valabilitate

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2024, până la elaborarea de către FRAS împreună cu președintele și membrii Comisiei Naționale de Rallycross a unor completări sau modificări la prezentul Regulament al CNRC. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal al FRAS și vor fi publicate cu litere distincte.

Regulamentul Particular al fiecărei competiții se va face respectând prezentul regulament cu particularitățile specifice fiecărui traseu de concurs și va fi trimis, către FRAS spre aprobare cu cel puțin 15 zile calendaristice înainte de desfășurarea competiției/etapei.

Piloții sunt obligați să cunoască și să respecte Regulamentul CNRC.

2. CONCURENȚI

Concurent este sportivul care a trecut de verificările administrative și tehnice și a luat startul în cel puțin o manșă a competiției/etapei.

2.1. Seniori (sportivi cu vârsta peste 18 ani) sunt sportivi care pot participa cu oricare dintre automobilele descrise la pct. 3 al prezentului regulament.

2.2. Juniori 2 - sportivi cu vârsta cuprinsă între 10 și 13 ani (pentru anul competițional 2024, născuți 2014 - 2011) și Juniori 1 - sportivi cu vârsta cuprinsă între 14 și 18 ani (pentru anul competițional 2024, născuți 2010 - 2006) - având în vedere împlinirea vârstei cu data de 1 ianuarie a anului respectiv.

2.2.1. Un concurent care are vârsta corespunzătoare pentru a participa la clasa Juniori 1 dar nu are nivelul tehnic și de pregătire necesar, poate să concureze la clasa Juniori 2, cu acordul Comisiei Naționale de Rallycross.

2.2.2. Sportivii Juniori trebuie obligatoriu să aibă acordul părinților sau al tutorei legale, autentificat de către un notar. În cazul în care nu prezintă acordul nu poate lua startul în competiția/etapa respectivă a CNRC.

2.2.3. Un Junior care a împlinit vârsta de 18 ani și a participat în anul competițional precedent la cel puțin jumătate din competițiile CNRC, poate debuta la seniori (la cererea acestuia) cu acordul Comisiei Naționale de Rallycross. De asemenea Comisia Națională de Rallycross poate aproba ca un junior care a împlinit vârsta de 16 ani să poată debuta la seniori dacă în anul competițional precedent a fost declarat Campion Național de Juniori 2.

2.3. Echipe - sunt formate din minim 3 și maxim 5 piloți, inclusiv Juniori. Punctează primii 3 piloți ai acestora care obțin cel mai mare punctaj, acordat cumulativ în funcție de locul ocupat în manșele de calificare și manșele finale.

Nominalizarea echipei și a clasei la care participă fiecare membru al echipei se va face înaintea fiecărei competiții, la înscrierea pe platforma FRAS.

Validarea echipei se va face după verificarea tehnică, dar nu mai târziu de începerea competiției/etapei, astfel încât un sportiv sau mai mulți sportivi înscriși care nu sunt validați să poată fi înlocuiți.

Sportivul înscris la două clase și care face parte din cadrul unei echipe înscrise la competiția pe echipe, va trebui să declare la începutul etapei, clasa la care va puncta pentru echipă.

Un club sportiv poate forma una sau mai multe echipe din sportivi legitimați la clubul respectiv. Echipa nu poate fi compusă din concurenți legitimați la cluburi diferite.

2.4. Orice sportiv care deține licența de Rallycross eliberată de către FRAS, valabilă pentru anul în curs, obține puncte în Campionatul Național de Rallycross.

Sunt admiși și alți piloți sau copiloți cu licențe eliberate de către FRAS, aceștia fiind acceptați One Event, fără a puncta în CNRC.

2.5. Concurenților li se poate permite, participarea în competiție/etapă 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, cască, etc.).

La clasa Juniori 2 concurentul este obligatoriu să aibă însoțitor. Însoțitorul trebuie să fie major, licențiat de către FRAS ca pilot/copilot sau antrenor al unei școli de pilotaj. Însoțitorul la clasa juniori 2 are obligația de a interveni în cazul în care concurentul pierde controlul mașinii, în caz de răsturnare, incendiu sau altă situație, pentru a asigura securitatea concurentului și/sau a persoanelor din jur. Este interzis ca acesta să conducă mașina de concurs în locul concurentului.

Dacă un însoțitor nu-și respectă obligațiile va fi avertizat de către CCS, după care dacă în continuare se constată că nu-și respectă obligațiile va fi sancționat de către CCS cu o amendă de 500 lei, plătită către FRAS/Comisia Națională de Rallycross.

3. AUTOMOBILEĂ/MAȘINI

În CNRC sunt admise la start Automobile și Mașini Buggy, împărțite pe clase astfel:

3.1. Automobile:

- Juniori - motoare aspirate (exclusiv) cu capacitate maximă de 1.400 cm³;
- Clasa H1 - motoare aspirate (exclusiv) cu capacitate maximă de 1.400 cm³;
- Clasa H2 - motoare aspirate (exclusiv) cu capacitate maximă de 1.600 cm³;
- Clasa H3 - motoare aspirate cu capacitate maximă de 2.000 cm³;
(la care se aplică un coeficient de 1,7 cu încadrarea în clasa respectivă)
- Clasa H4 - motoare aspirate sau turbo, cu tracțiune integrală sau două roți motrice, cu capacitate de peste 2.000 cm³, la care pot participa și automobile de la clasele inferioare, cu excepția juniorilor;
- Clasa Master - Sportivi cu vârsta peste 50 ani cu automobile de capacitate maximă 3.500 cm³;
- Clasa Femina - constituită din junioare sau senioare cu licență FRAS.

3.2. Mașini Buggy:

- Clasa Juniori - motoare cu capacitate de maxim 1.400 cm³;
- Clasa Kartcross - motoare de origine moto cu capacitate maximă 600 cm³;
- Clasa Buggy 1600 - motoare de origine auto cu capacitate maximă de 1.600 cm³;
- Clasa Super Buggy - motoare de origine auto cu capacitate între 1.600 și 4.000 cm³.

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

Fiecare automobil și/sau buggy de concurs trebuie însoțit de un Pașaport Tehnic obținut de către fiecare concurent de la FRAS, care trebuie prezentat în format fizic/electronic, obligatoriu la verificarea tehnică a fiecărei competiții, altfel concurentului nu-i va fi acceptat startul.

4. CIRCUITUL DE CONCURS

4.1. Competițiile de rallycross se vor desfășura pe circuit cf. Anexei O (art. 3) a Codului Sportiv Internațional.

4.2. Caracteristici obligatorii ale unui circuit

- Lungimea:

- minimă - 800 m;
- maximă - 1400 m;

- Lățimea:

- minimă - 10 m;
- maximă - 25 m;

Trebuie menținută lățimea minimă de 10 m pe tot parcursul circuitului.

Numărul de tururi impuse pentru o manșă de concurs va fi de minim 5 tururi în calificări și 6 tururi în finale.

4.3. Compoziție

Suprafața de concurs pe care se desfășoară competițiile de rallycross poate fi mixtă astfel:

- macadam - minim 90 % (această suprafață va fi obligatoriu udată cu apă, după caz);
- asfalt și/sau beton - maxim 10 %;
- rampă - maxim 25%;

Orice circuit destinat desfășurării unei competiții a CNRC trebuie să fie omologat de către FRAS prin Comisia Națională de Rallycross, cu 15 de zile înainte de desfășurarea competiției/etapei.

Dacă în ziua de vineri, înaintea desfășurării etapei, Comisia Națională de Rallycross constată că circuitul nu corespunde cerințelor din prezentul Regulament, clubul sportiv organizator trebuie să plătească o amendă de 5.000 lei către FRAS/Comisia Națională de Rallycross, altfel etapa nu se va organiza.

4.4. Startul

- linia dreaptă de după start trebuie să aibă minim 80 m până la primul viraj;
- grila de start trebuie amplasată pe o suprafață uniformă, culoarele trebuie balizate (bandă/popice);
- balizajul poate fi continuat cel puțin 10 m după linia de start;
- lățimea circuitului din dreptul liniei de start trebuie menținută până la primul viraj.

4.5. Sosirea

- linia de sosire trebuie amplasată astfel încât să nu se intre 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;

4.6. Circuitul, trebuie să conțină o buclă "JOKER" care va fi parcursă obligatoriu o dată, de toți concurenții în manșele de calificare și în manșele finale. Dacă un concurent parcurge bucla "JOKER" de mai multe ori nu este penalizat.

Joker-ul trebuie să fie astfel conceput încât timpul necesar pentru a parcurge un tur, care include secțiunea Joker, să fie cu cel puțin 5 secunde mai lung decât cel mai bun timp realizat pe turul fără Joker.

În cazul în care un concurent nu parcurge bucla "JOKER" în manșa Q1 sau în manșa Q2, va fi clasat pe ultima poziție în respectiva manșă și va lua startul în manșa următoare de pe ultima poziție a grilei de start. **În manșa Q3 și în manșa Finală va fi clasat pe ultima poziție a acelei manșe.**

Dacă sunt mai mulți concurenți în această situație în aceeași manșă, vor fi clasati unul față de celălalt în funcție de ordinea de trecere prin sosire.

Un arbitru, la intrarea pe bucla "JOKER" și altul la ieșirea de pe bucla "JOKER", vor ține evidența trecerilor.

Ieșirea din bucla "JOKER" trebuie să fie paralelă cu circuitul principal, pe o distanță de cel puțin 10 de metri, pentru a evita ciocnirea între mașinile de concurs care ies de pe bucla "JOKER" și cele care sunt pe circuit.

5. ORGANIZAREA, DESFĂȘURAREA ETAPELOR ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

5.1. Etapele se desfășoară pe parcursul a două zile de concurs sâmbătă și duminică.

- Sâmbăta se desfășoară manșele de calificare Q1 și Q2.
- Duminică se desfășoară manșa de calificare Q3 și manșă Finale.

5.1.1. Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

5.1.2. Pentru fiecare manșă de calificare și finală în care concurenții au trecut linia de sosire vor primi un bonus de 2 (două) puncte, la care se adaugă punctele obținute conform clasării în etapă.

5.2. Clasele vor fi constituite din minim 3 concurenți, dacă sunt validați la fiecare etapă și vor primi punctele bonus plus punctajul în funcție de poziția ocupată la finalul manșelor la clasa respectivă.

5.2.1. Dacă la o clasă sunt 1 (unul) sau 2 (doi) concurenți validați, pot lua startul cu cei de la clasa imediat superioară - juniorii 1 la juniorii 2, juniorii 2 la H1 (cu aprobarea Comisiei Naționale de Rallycross), H1 la H2, ș.a.m.d. și vor primi punctele bonus de participare pentru fiecare start (calificări și finală) plus punctajul corespunzător poziției ocupată la finalul etapei la clasa la care au participat.

5.2.2. Pentru clasa (de bază) la care s-au înscris la etapă, concurenții primesc punctele bonus de participare pentru fiecare start (calificări și finală) și punctajul înjumătățit în funcție de poziția ocupată la finalul etapei la clasa la care au participat.

5.3. Pot participa mai mulți concurenți pe un automobil: unul la clasa în care se încadrează automobilul și ceilalți la clase superioare celei în care se încadrează automobilul, cu obligativitatea ca fiecare dintre sportivi să aibă numărul de concurs propriu, aplicat pe automobil pentru fiecare clasă, conform prevederilor art. 6.3.

5.4. Un concurent poate participa la mai multe clase în aceeași etapă, cu condiția exclusivă de a participa la o clasă superioară de motorizare.

5.5. Numărul maxim de participanți admiși la o etapă va fi specificat în Regulamentul particular al acesteia.

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

5.7. Schița grilei de start trebuie să fie în conformitate cu anexa nr.1.

5.8. Clubul sportiv organizator împreună cu CCS trebuie să stabilească pe întreg circuitul poziții pentru arbitrii de traseu astfel încât să poată viziona și analiza obiectiv evenimente de cursă și eventualele accidente cauzate în mod intenționat.

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

5.9.1. Concurenții vor fi amplasați pe grila de start în manșa Q1 pe baza clasamentului din anul anterior la fiecare clasă, pentru prima etapă și pe baza clasamentului după ultima etapă pentru etapele următoare.

5.9.2. Concurenții vor fi amplasați pe grila de start la manșa Q2 în funcție de poziția din clasament în manșa Q1.

5.9.3. Pentru manșa Q3 amplasarea pe grila de start se stabilește în funcție de poziția din clasament în manșa Q2.

Numărul maxim de participanți într-o manșă va fi de 15 concurenți/clasă.

Numărul de mașini care vor forma seriile și numărul de serii pentru fiecare manșă de concurs va depinde de numărul de concurenți înscriși/rămași în concurs la fiecare clasă, astfel:

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 2 (două) serii aranjarea concurenților pe grila de start se va face în felul următor:

Seria 1 Q1	Seria 2 Q1	Seria 1 Q2	Seria 2 Q2
Loc 1	Loc 1	Loc 1 (seria 1 Q1)	Loc 1 (seria 2 Q1)
Loc 2	Loc 2	Loc 2 (seria 2 Q1)	Loc 2 (seria 1 Q1)
Loc 3	Loc 3	Loc 3 (seria 1 Q1)	Loc 3 (seria 2 Q1)
Loc 4	Loc 4	Loc 4 (seria 2 Q1)	Loc 4 (seria 1 Q1)
Loc 5	Loc 5	Loc 5 (seria 1 Q1)	Loc 5 (seria 2 Q1)

În cazul în care sunt 3 (trei) serii aranjarea concurenților pe grila de start se va face în felul următor:

Seria 1 Q1	Seria 2 Q1	Seria 3 Q1	Seria 1 Q2	Seria 2 Q2	Seria 2 Q2
Loc 1	Loc 1	Loc 1	Loc 1 (seria 1 Q1)	Loc 1 (seria 2 Q1)	Loc 1 (seria 3 Q1)
Loc 2	Loc 2	Loc 2	Loc 2 (seria 3 Q1)	Loc 2 (seria 1 Q1)	Loc 2 (seria 2 Q1)
Loc 3	Loc 3	Loc 3	Loc 3 (seria 2 Q1)	Loc 3 (seria 3 Q1)	Loc 3 (seria 1 Q1)
Loc 4	Loc 4	Loc 4	Loc 4 (seria 1 Q1)	Loc 4 (seria 2 Q1)	Loc 4 (seria 3 Q1)
Loc 5	Loc 5	Loc 5	Loc 5 (seria 3 Q1)	Loc 5 (seria 1 Q1)	Loc 5 (seria 2 Q1)

5.9.4. Punctele pentru Q1, Q2 și Q3 vor fi acordate astfel:

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

5.9.5. Concurenții care nu au terminat o manșă vor fi acreditați cu "DNF" (did not finish) și vor primi un (1) punct.

5.9.5.1. Concurenții care nu au luat startul vor fi acreditați cu "DNS" (did not start) și nu vor primi nici un punct.

5.9.5.2. Concurenții care au fost descalificați vor fi acreditați cu "DSQ" (desqualified) și nu vor primi nici un punct.

5.9.6. După calificări, se va întocmi un "Clasament Intermediar", în funcție de numărul total al punctelor obținute în cele trei manșe de calificare.

În cazul pozițiilor la egalitate din "Clasamentul Intermediar" va avea prioritate concurentul care are un număr mai mare de locuri I, de locuri II și de locuri III, realizate în cele trei manșe de calificare. Dacă egalitatea continuă, departajarea se face în funcție de cel mai bine clasat în etapele desfășurate până atunci la clasa respectivă, și în cazul primei etape în funcție de cel mai bine clasat în anului precedent.

5.9.7. Concurentul care nu a parcurs toate cele 5 (cinci) tururi și nu a trecut linia de sosire, în cel puțin 2 (două) manșe de calificare prin mijloace proprii automobilului/mașinii, nu va participa în manșa finală.

5.9.8. În situații extreme (fenomene hidro-meteo periculoase, probleme majore în organizare sau de amenajare a circuitului de concurs), dacă se întrerupe competiția, concurenților li se vor lua în calcul manșele/manșa desfășurate/tă, până la momentul întreruperii;

5.10. Finala

Primii 6 concurenți din "Clasamentul Intermediar" se vor califica pentru finală.

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

În cazul în care la una dintre clase un concurent nu reușește să-și ocupe locul pe grila de start în finală (adică automobilul lui nu poate ajunge la start folosind propria propulsie), va fi înlocuit de următorul concurent cu cel mai mare punctaj obținut în calificări la clasa respectivă și va ocupa ultima poziție pe grila de start.

Punctele pentru finale vor fi acordate după cum urmează:

- locul 1 - 26 pct.
- locul 2 - 20 pct.

- locul 3 - 16 pct.
- locul 4 - 14 pct.
- locul 5 - 12 pct.
- locul 6 - 10 pct.

5.10.2. Punctele totale obținute de fiecare concurent (manșele de calificare și manșele finale) vor fi folosite pentru finalul campionatului.

5.10.3. Câștigătorul finalei va fi câștigătorul competiției/etapei.

5.10.4. Este obligatorie participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere a etapei, neparticiparea se sancționează cu amenda de 400 lei, plătită către FRAS/Comisia Națională de Rallycross (cu excepția sportivilor care au abandonat în prima zi).

5.11. Startul se va efectua când se ridică fanionul tricolor, se stinge lumina roșie a semaforului sau la minutul împlinit, în funcție de sistemul de start folosit.

Automobilele de concurs trebuie să aibă în timpul startului și pe tot parcursul traseului, geamurile închise.

5.11.1. Înainte de start/restart, dacă vreunul dintre automobile are nevoie de intervenții tehnice rapide și superficiale (pană de cauciuc, capotă sărită sau strâmbă, parbriz spart, aripă îndoită care frânează roata, etc.), cu anunțarea arbitrilor de start, se poate întârzia cu 10 minute procedura de start, pentru a se putea efectua intervenția, fără a fi penalizat concurentul.

5.12. Start fals (anticipat) - atunci când mașina părăsește locul de start înainte de ridicarea fanionului tricolor sau înainte ca lumina roșie să se stingă sau ca minutul de start să fie împlinit.

Când este detectat un start anticipat se va arată fanionul roșu de către arbitrul aflat lângă semafor sau de către arbitrul din primul post urmat de restul arbitrilor. Concurentul vinovat de start anticipat va relua startul de pe ultima poziție. Dacă un concurent se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul în manșa respectivă. Dacă acest lucru se întâmplă în finală, concurentul va fi exclus din finală și nu primește punctele aferente finalei respective.

5.13. Dacă semnalul de oprire a manșei (steag roșu) a fost arătat pentru un motiv care pune în pericol concurenții, înainte ca automobilul care conduce să fi parcurs toate tururile, se va relua manșa cu un nou start.

5.13.1. La restart concurenții vor fi așezați pe grila de start după caz (având în vedere punctele de mai jos) și vor efectua toate tururile manșei de calificare sau ale finalei complet, efectuând și bucla "JOKER".

5.13.2. În cazul în care unul dintre automobilele de concurs se răstoarnă din vina concurentului și pune în pericol ceilalți concurenți, după ce a fost repus pe roți și concurentul constată că automobilul este în stare de funcționare poate relua startul, dacă își exprimă această opțiune, și va fi plasat pe ultima poziție a grilei la restart.

5.13.3. Dacă vreunul dintre automobile care a fost răsturnat de un alt concurent și pune în pericol ceilalți concurenți, după ce a fost repus pe roți și concurentul constată că automobilul este în stare de funcționare poate relua startul, dacă își exprimă această opțiune, și va fi plasat pe poziția inițială a grilei la restart, iar concurentul care a provocat răsturnarea va fi plasat pe ultima poziție a grilei la restart.

5.13.4. Nu se va interveni asupra niciunui automobil "ieșit în decor", care nu pune în pericol ceilalți concurenți, decât după încheierea manșei respective.

5.13.5. Restartul se va efectua după startul clasei imediat următoare, iar în cazul clasei H4 restartul se va decala cu 10 minute.

5.14. În cazul în care semnalul de oprire a manșei (steag roșu) a fost arătat după ce automobilul care conduce a parcurs toate tururile, clasamentul concurenților va fi făcut conform poziției fiecărui automobil la momentul ridicării fanionului roșu, iar concurentul

din vina căruia s-a oprit mașna, va fi clasat pe ultima poziție a clasamentului în mașna respectivă.

5.15. Dacă este necesară oprirea mașnei în caz de urgență, aceasta se va face arătând fanionul roșu de către toți arbitrii de traseu, concurenții fiind obligați să oprească imediat și să urmeze indicațiile Directorului Sportiv, care va lua hotărâri având în vedere paragrefele de mai sus.

5.16. Accidente - în cazul în care două sau mai mulți concurenți implicați într-un accident nu pot continua mașna, clasarea lor, unul în raport cu celălalt, va fi stabilită în funcție de ordinea ultimei treceri prin sosire și dacă este vorba despre primul tur după poziția lor pe grila de start. Cine provoacă intenționat accidente va fi sancționat astfel:

- la primul accident va fi sancționat de către CCS cu diminuarea la jumătate a punctelor obținute în etapa respectivă;

- la al doilea accident va plăti o amendă de 500 lei către FRAS/Comisia Națională de Rallycross și diminuarea la jumătate a punctelor obținute în etapa respectivă;

- pentru al treilea accident, concurentul în cauză va plăti o amendă de 1.000 lei către Comisia Națională de Rallycross și va fi suspendat pentru următoarea etapă, iar dacă accidentul se întâmplă în ultima etapă îi vor fi anulate punctele din respectiva etapă.

5.17. Concurenții se vor prezenta în pre-grila de start după ce s-a efectuat startul în mașna precedentă.

5.18. În cazul în care un concurent are probleme tehnice cu automobilul sau nu dorește să ia startul într-o mașă, este obligat să informeze secretariatul cu 15 minute înainte de începerea mașnei respective. Dacă nu informează secretariatul va fi penalizat prin diminuarea punctajului final la respectiva etapă cu 20 de pct.

5.19. Fanioanele folosite în cadrul CNRC trebuie să fie în conformitate cu Anexa H a CSI.

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

5.19.1. 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;

5.19.2. Fanionul **galben** - pentru situații periculoase și se prezintă în două moduri:

- fanion fix = *"atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă"*;

- fanion agitat = *"atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă"*;

5.19.3. Fanionul **albastru** - arătat concurentului ce urmează a fi deposit și se prezintă în două moduri:

- fanion fix = *"atenție în spate, urmează să fiți depășit, păstrați-va trasă"*;

- fanion agitat = *"permiteți concurentului din spate să vă depășească"*;

Fanionul albastru se prezintă concurenților ajunși din urmă cu un tur de piloții frunțași.

5.19.4. Fanionul **roșu** - se arată de către toți arbitrii de traseu la ordinul Directorului sportiv, în momentul în care un arbitru comunică că în zona lui de supraveghere a intervenit o RĂSTURNARE, un INCENDIU sau un alt pericol iminent care face obligatorie oprirea cursei.

La vederea fanionului roșu toți piloții sunt obligați să oprească și să aștepte indicațiile arbitrilor de traseu.

5.19.5. Fanionul **negru** - utilizat exclusiv de Directorul sportiv, se arată unui concurent care este obligat să părăsească pista și să se îndrepte către parcul service. Acest fanion se arată din motive tehnice sau pentru încălcarea reglementul competiției/etapei (lovituri, conducere periculoasă, conducere în afara circuitului). Fanionul negru trebuie prezentat împreună cu un panou, pe care scrie numărul de concurs.

5.20. Festivitatea anuală de premiere

La întocmirea clasamentelor anuale individuale vor fi luate în considerație rezultatele de la etapele desfășurate, prin însumarea punctelor din calificări și finale, în funcție de care vor fi declarați Campionii Naționali de Clasă la Rallycross și ocupanții locurilor II și III.

5.20.1. Se vor lua în considerare numai rezultatele sportivilor care au concurat la 50%+1 din etapele CNRC unde s-au constituit clasele respective.

5.20.2. În caz de egalitate de puncte concurenții în clasamentul individual vor fi departajați în funcție de :

- cele mai multe locuri I, locuri II și locuri III, ș.a.m.d.;

- dacă egalitatea persistă câștigă cel care are cele mai multe victorii în confruntarea directă;

- în cazul în care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directă sau dacă egalitatea persistă, se aplică criteriul "vârstei" - cel mai tânăr concurent câștigă.

5.20.3. Un concurent nu poate acumula puncte câștigate la clase diferite.

5.20.4. Departajarea echipelor pentru clasamentul anual în caz de egalitate, se realizează pe baza celor mai bune rezultate (celor mai multe puncte) obținute de sportivii Juniori.

5.20.5. Echipa care a realizat cel mai mare punctaj cumulată în etapele desfășurate ale Campionatului Național de Rallycross, va fi declarată **CAMPIONĂ NAȚIONALĂ**.

5.20.6. În afara cazurilor de forță majoră (dovedite), orice concurent sau echipă de pe locurile I, II și III care nu participă la GALA CAMPIONILOR vor fi sancționați cu amenda în valoare de 200 euro, plătiți către Comisia Națională de Rallycross.

6. INSCRIȚIONAREA AUTOMOBILELOR DE CONCURS / MAȘINILOR BUGGY

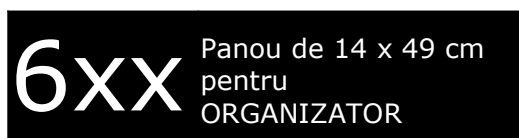
6.1. Numerele de concurs vor fi între 600 și 699, în ordinea numărului total de puncte acumulate în anul precedent de către fiecare concurent.

6.2. Două panouri vor fi amplasate pe portierele din față măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime incluzând 1 cm alb de jur împrejur, care vor conține un spațiu de 23 X 14 cm pentru numărul de concurs, care va fi întotdeauna în partea din față a panoului.

Numerele de concurs vor fi galbene cu o înălțime de 14 cm și o grosime a cifrelor de 2 cm pe un fundal negru mat.

Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru folosința clubului sportiv sportiv organizator. Panoul trebuie plasat sub limita de jos a geamului la o distanță cuprinsă între 7 și 10 cm.

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



6.3. Două numere vor fi aplatate pe fiecare parte a geamurilor 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 concurentului.



6.4. La loc vizibil pe aripile față vor fi amplasate, orizontal datele de identificare ale concurentului: numele, prenumele și grupa sanguină, alături de simbolul drapelului țării de rezidență.

6.5. Mașinile **Buggy** vor fi inscripționate astfel:

Pe ambele părți ale mașinii vor fi amplasate (simetric) câte un panou care va conține un spațiu de 3 X 14 cm care va fi folosit pentru numărul de concurs, cu o culoare ușor vizibilă pe fundalul panoului și care vor avea o înălțime de 14 cm cu grosimea cifrei de 2 cm.

Pe ambele părți ale mașinii va fi afișat (simetric) fanionul țării reprezentate de concurent și numele acestuia de 6 cm înălțime și grosime 1 cm, pe cât posibil în apropierea numărului de concurs.

Pe ambele părți ale mașinii vor fi amplasate (simetric) câte un panou care va conține un spațiu de 14 x 30 cm, rezervat pentru folosința clubului sportiv sportiv organizator.

Toate automobilele de concurs trebuie să aibă aplicat un colant de culoare albă cu numărul de concurs, pe colțul din dreapta sus al parbrizului și pe colțul din stânga sus al lunetei.

7. ÎNSCRIERI / TAXE

7.1 Orice sportiv/club care dorește să participe la o competiție/etapă trebuie să trimită cererea de înscriere completată, pe platforma FRAS de înscrieri.

7.1.1. Înscrierile la competiție/etapă se fac de luni, ora 08.00 cu o săptămână înainte de etapă, până joi ora 12.00 în săptămâna când este programată etapa.

Sportivul sau reprezentantul clubului sportiv se va prezenta înaintea începerii competiției/etapei la secretariat, unde va fi efectuată validarea după verificarea administrativă și prezentarea dovezii că a achitat taxa de participare.

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

7.1.3. Nici o modificare a cererii de înscriere nu e permisă, cu excepția componentei echipei la etapa respectivă, care se poate face până la încheierea verificărilor administrative.

7.2. Taxele de participare:

- 500 lei / concurent

- 200 lei / echipă

Taxa de participare se achită prin transfer bancar sau pentru cazuri speciale, agree de către clubul sportiv organizator, la verificările administrative.

7.2.1. Nici un automobil nu va fi admis la start dacă taxa de participare nu a fost plătită integral.

7.2.2. Concurent care refuză publicitatea clubului sportiv organizator, pe propriul automobil de concurs, va plăti o taxă suplimentară de 200 lei.

7.3. Taxa de participare se returnează:

- 100 %, în cazul anulării competiției/etapei;

- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validate sau concurenților care au plătit taxa și nu participă la competiție/etapă prezentând o dovadă atestată/certificată de către FRAS, că au fost în imposibilitatea de a lua startul.

8. VERIFICĂRI ȘI CONDIȚII DE SECURITATE

8.1. Verificări administrative

8.1.1. Doar concurenții sau reprezentanții cluburilor sportive la care sunt legitimați trebuie să se prezinte la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției/etapei.

8.1.2. Se verifică documentele concurenților: permis de conducere, licență, talon sau documente de proprietate ale automobilului de concurs, declarație de utilizare a automobilului, etc.

8.1.3. Dacă CCS nu dă o derogare în acest sens, acei concurenți care nu se prezintă la verificările administrative nu sunt acceptați să ia parte la nici una din manșele competiției/etapei.

8.2. Verificări tehnice

8.2.1 Orice automobilul înscris în concurs trebuie prezentat de către concurent sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică împreună cu echipamentul de concurs.

8.2.2. Cu excepția situației în care au fost aprobate de către FRAS modificări, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție/etapă trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp scrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției/etapei va fi penalizată cu 10 puncte.

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

8.2.4. Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială inscriptionate conform regulamentului, sub rezerva refuzului startului pentru automobilele neinscriptionate sau inscriptionate necorespunzător.

8.2.5. Automobilul care nu corespunde Regulamentelor de Securitate FIA (anexele J și M) nu este acceptat la start. Deciziile Delegatului Tehnic sunt hotărâtoare pentru permisiunea de a permite startul în competiția respectivă.

8.2.6. Automobilul de concurs care se prezintă la start, în prima manșă, cu elemente de caroserie (aripi, uși, capote) deformatate, cu găuri în zona farurilor, nu este acceptat la start. Automobilul lovit într-o etapă trebuie prezentat etapa următoare îndreptat și vopsit corespunzător.

La propunerea Delegatului Tehnic, CCS poate refuza startul pentru automobilul cu aspect exterior necorespunzător.

Dacă în timpul competiției/etapei se sparge parbrizul unui automobile de concurs, Delegatul Tehnic va decide dacă poate relua manșa. În cazul în care i se aprobă participarea în următoarele manșe, acesta este obligat să poarte o cască de protecție cu vizieră.

Lipsa unor elemente de caroserie, altele decât parbrizul, în timpul competiției/etapei, datorată diverselor incidente de manșă, nu poate să facă obiectul unor contestații care să ducă la refuzul startului.

CCS decide dacă automobilul implicat într-un incident sau accident poate continua manșa.

8.2.7. Verificări tehnice suplimentare pot fi făcute oricând pe durata competiției.

8.3. Condiții de securitate

Fiecare concurent trebuie să poarte echipament omologat/sau cu omologare expirată:

- cască, omologată FIA sau cască omologată Auto-Moto care are vizieră în cazul în care parbrizul automobilului este spart sau îndepărtat;
- combinezon dintr-o piesă, strâns la incheieturile mâinilor și la glezne;
- lenjerie ignifugă omologată FIA sau cu omologarea expirată, formată din: cagulă, bluză, pantaloni, șosete;
- încălțăminte și mănuși ignifugate;
- centura de siguranță prinsă în patru puncte;

Se admite și echipament cu omologarea expirată.

9. ALTE DISPOZIȚII

9.1. Asigurarea

Clubul sportiv organizator va încheia o poliță de asigurare a etapei, care îl va scuti de orice obligație față de concurenți pentru daune produse lor sau automobilelor de concurs.

9.1.1. Prin semnarea cererii de înscriere, concurenții și însoțitorii scutesc pe oficiali, arbitri și clubul sportiv 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 participarea acestora la competiție/etapă.

9.2. Penalități

9.2.1. Participarea unei automobil de concurs neadmis conform pct.3 al Regulamentului: **start refuzat.**

9.2.2. Absența licenței valabile: **start refuzat.**

9.2.3. Neplata taxelor de participare: **start refuzat.**

9.2.4. Prezentarea cu întârziere pe grila de start a manșei: **excluderea din manșă.**

9.2.5. Absența sau falsificarea elementelor de autenticitate aplicate de Delegatul tehnic: **excluderea din etapă.**

9.2.6. Depășirea/călcarea intenționată a marcajelor circuitului pentru a-și crea un avantaj sau conducerea intenționată în afara circuitului, conducerea în sens invers sensului de parcurgere al circuitului, trecerea liniei de sosire în afara marcajelor circuitului: **excluderea din manșă.**

9.2.7. Starturi anticipate repetate (două):

- în manșa de calificare: **excluderea din manșă;**

- în manșa finală: **excludere din manșă finală și neacordarea de puncte.**

9.2.8. Nerespectarea indicațiilor fanioanelor de semnalizare: **excludere din manșă și neacordarea de puncte.**

9.2.9. Neconformitatea echipamentului concurentului constatată în timpul derulării manșei: **excluderea din manșă;**

9.2.10. Comportament nesportiv, dacă prin aceasta un concurent își creează un avantaj sau crează un inconvenient altor concurenți (nepăstrarea trasei/direcției de la start pe toată lungimea stabilită, împingerea în lateral, forțarea în viraj) în manșele de calificare sau finale: **clasare pe ultimul loc în manșa respectivă sau excluderea din manșa respectivă (în cazul scoaterii de pe traseu sau al răsturnării).**

9.2.10.1. Dacă acest lucru se întâmplă de două ori în cadrul CNRC: **diminuarea punctajului anual cu 50% din puncte.**

9.2.10.2. Dacă acest lucru se întâmplă de trei ori: **excludere din CNRC.**

9.2.11. Loviturile care duc la schimbarea direcției de mers sau duc la abandonul celui lovit, chiar dacă sunt "lateral cu lateral", loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri, împingerea concurentului din față care este întors parțial sau total, indiferent de motiv: **excluderea din manșa respectivă.**

9.2.12. Deplasarea prin Parcul Service a concurenților care pune în pericol publicul sau ceilalți concurenți prin condus agresivi (derapaje, manevre bruște, etc.) : **diminuarea punctajului final al etapei cu 20 de puncte.**

9.2.13. Vor fi sancționate cu **diminuarea punctajului final al etapei cu 20 de puncte:**

- protestele depuse cu rea credință;

- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;

- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform (întreruperea voluntară a funcționării lămpilor pe frână);

- discuții agresive, înjurături și/sau amenințări între concurenți, mecanicii lor, cu oficialii competiției, voluntarii angrenați în organizare;

- orice gest nesportiv între cel care a depus o contestație sau apel și cel care este contestat.

9.2.14. CCS sau Directorul Sportiv cu consultarea reprezentantului Comisiei Naționale de Rallycross și a reprezentantului clubului sportiv organizator într-o anumită etapă, vor putea să ia decizii pentru orice situație neprevăzută în prezentul Regulament și să aplice penalizări în conformitate cu prevederile regulamentelor FRAS.

9.3. Camera Video

Pe parcursul competiției/etapei, este recomandat ca toți concurenții să aibe instalată în automobilul de concurs o cameră video.

9.3.1. Este responsabilitatea fiecărui concurent să asigure funcționarea camerei în parametri optimi și că poziția acesteia permite vizualizarea volanului, pedalelor și a porțiunii din față a automobilului pentru a înregistra eventualele lovituri.

9.3.2. Camera trebuie pusă în funcțiune imediat ce mașina intră în zona de start și nu trebuie să fie oprită până când automobilul intră în Parcul Service.

9.3.3. CCS și Directorul sportiv trebuie să aibă acces la materialul video în orice moment în timpul competiției/etapei dacă există un incident sau o contestație.

9.3.4. Imaginile trebuie vizualizate folosind echipamentul (computerul) concurentului, care trebuie să se asigure că acest echipament funcționează.

9.3.5. Imaginile pot fi utilizate numai de către CCS, Directorul sportiv și/sau Comisia Națională de Rallycross.

9.3.6. Dacă un concurent reclamat nu poate pune la dispoziția CCS, Directorului sportiv și/sau Comisiei Naționale de Rallycross probele foto/video poate pierde contestația din lipsă de probe justificative.

9.4. Contestații

9.4.1. Orice contestație este înaintată CCS și/sau Directorului Sportiv în scris, însoțită de taxa de 500 de lei, plătită către FRAS/Comisiei Naționale de Rallycross.

9.4.2. Contestația verbală, colectivă sau depusă fără achitarea taxei, nu se ia în considerare.

9.4.3. În cazul contestației legate de neconformitatea tehnică a unui automobil de concurs va fi precizată clar și fără echivoc, componenta tehnică contestată. Aceste contestații trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală. Dacă se demontează motorul pentru verificarea capacității cilindrice, "cauțiunea" este de 2.000 lei.

9.4.4. Dreptul de a contesta îl are numai concurentul înscris în competiție/etapă sau reprezentantul legal al acestuia.

9.4.5. CCS, Directorul sportiv și/sau Comisia Națională de Rallycross se pot sesiza din oficiu în cazul constatării unei nereguli tehnice.

9.4.6. În cazul în care o contestație necesită demontare și reasamblare a unei părți din motor, solicitantul trebuie să depună o "cauțiune" 3.000 lei. Manopera de demontare-montare va fi efectuată de mecanicii automobilului contestat.

9.4.7. Dacă contestația se dovedește neintemeiată, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depusă. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte părți posibile diferențe dintre costul estimat și costul efectiv de aducere a automobilului în starea inițială.

9.4.9. În cazul în care contestația este întemeiată, cauțiunea se restituie integral celui care a depus-o, iar concurentul găsit vinovat va suporta taxa de contestație, și în plus va fi sancționat prin pierderea tuturor punctelor la toate clasele la care a participat automobilul respectiv atât la individual cât și la echipe.

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

9.5. 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 competența Comisiei de Competiții - 500 euro

- pentru cele de competența Comisiei de Disciplină - 500 euro

- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - 500 euro

9.5.1. Împotriva deciziilor luate de CCS, cel care se considera nedreptățit poate depune un apel la FRAS. Intenția de depunere a apelului trebuie adusă la cunoștință CCS în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei CCS care se contestă. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la apel.

Apelul trebuie depus la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării CCS. Este admisă transmiterea acestuia în termenul precizat și prin fax, e-mail, etc. însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementărilor în vigoare.

9.6. Sportivilor care participă la competiții organizate fără permis de organizare/avizul FRAS li se va anula licența pentru anul respectiv. În cazul în care sportivii participă la competiții organizate fără permis de organizare/avizul FRAS, înainte să obțină licența, nu vor mai primi licență în anul respectiv.

REGLEMENTĂRI PENTRU CLUBURILE SPORTIVE ORGANIZATOARE DE COMPETIȚII/ETAPE

Cluburile sportive organizatoare de competiții/etape din Campionatul Național de Rallycross trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să cunoască prevederile prezentului Regulament și să respecte cerințele de amenajare ale circuitului (lucrări și pregătiri) impuse prin prezentul Regulament;
- Să întocmească, să trimită și să urmărească pe site-ul FRAS, la secțiunea Rallycross, documentele specific etapei: Regulamentul particular al competiției/etapei, înscrierile și fișa de verificare tehnică;
- Să asigure obligatoriu mijloace de comunicare între Secretariat și Parcul Service;
- Să asigure obligatoriu pentru Secretariat următoarele: un cort cu pereți laterali, 2 mese, 4 scaune, un generator;
- Să asigure obligatoriu stingător pentru fiecare post de arbitraj de minim 2 kg;
- Să asigure amenajarea și menținerea drumurilor de acces către circuit pentru mașinile de intervenție (ambulanță, poliție, pompieri, jandarmerie), atovehiculele pentru service, atovehiculele de transport a automobilelor de concurs, cât și pentru autoturismele publicului;
- Să asigure spațiu amenajat corespunzător pentru parcul service și zona de campare pentru toți concurenții prezenți la etapă;
- Să organizeze un spațiu special destinat parcării atovehiculelor publicului, foarte bine reglementat, astfel încât aceștia să nu blocheze accesul automobilelor de concurs și să nu pună în pericol desfășurarea competiției/etapei;
- În situații extreme (fenomene hidro-meteo periculoase, probleme majore în organizare sau de amenajare a circuitului de concurs), clubul sportiv organizator după ce se va consulta cu CCS, Directorul sportiv și Comisia Națională de Rallycross vor hotărî dacă evenimentul se poate desfășura în condiții de siguranță, până cel mai târziu vineri la ora 10:00 (ziua premergătoare etapei);
- În cazul în care etapa se suspendă/decalează, clubul sportiv organizator va anunța toți sportivii care s-au înscris la etapă, asupra deciziei de suspendare/decalare a etapei.

REGLEMENTĂRI TEHNICE SPECIFICE CNRC - AUTOTURISME

1. DEFINIȚIE

CNRC cuprinde automobile omologate FIA sau cu omologare expirată și automobile neomologate FIA care datorită modificărilor aduse, nu mai pot fi încadrate în grupele N sau A. Astfel piesele mecanice pot face obiectul tuturor operațiilor de prelucrare mecanică, tratament termic și acoperiri chimice, nefiind necesară identificarea originii, exceptând orice piesă utilizată pentru sistemele de direcție și frânare.

2. GREUTATEA

Masa/greutatea automobilelor nu condiționează participarea.

3. MOTOR

Sunt permise orice modificări la motor fără a se depăși capacitatea cilindrică a clasei în care este încadrat/declarat automobilul de concurs.

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

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

3.3. Aprinderea: nu condiționează participarea.

3.4. Sistemul de răcire: nu condiționează participarea, cu condiția ca radiatorul să nu depășească perimetrul automobilului, să nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului.

3.5. Sistemul de ungere: nu condiționează participarea.

3.6. Sistemul de evacuare: nu condiționează participarea, este permisă modificarea eșapamentului începând cu primul segment și până la ieșire, dar ieșirea trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei, atât pentru ieșirea laterală cât și pentru ieșirea în spate.

4. TRANSMISIA

Nu condiționează participarea, cu condiția să fie prevăzută o "treaptă" de mers înapoi la cutia de viteze.

4.1. Ambreiajul - nu condiționează participarea.

4.2. Interiorul cutiei de viteze - nu condiționează participarea.

4.3. Diferențialele autoblocante sunt autorizate.

4.4. Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

5. SUSPENSIA

Nu condiționează participarea.

6. ROȚI ȘI ANVELOPE

Nu condiționează participarea, dar nu se admit anvelope cu cramioane metalice sau lanțuri antiderapante.

CCS poate lua hotărâre folosirii anvelopelor cu cramioane mai mari de 1 (un) cm și cu distanța între două cramioane consecutive de 1 (un) cm, în funcție de condițiile meteorologice.

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

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

8. DIRECȚIA

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

9. SAȘIU - CAROSERIE - SISTEM DE ILUMINARE

9.1. Șasiul trebuie să provină din producția unui constructor de automobile și caroseria să fie o construcție închisă;

9.2. Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită accesul la scaune liber și ușor;

9.3. Farurile pot fi îndepărtate dar locașul corespunzător trebuie înlocuit cu tablă, fibră sau alt material, astfel încât să se păstreze linia originală a caroseriei.

9.3.1. Nu este permisă îndepărtarea lămpilor de stop-frână.

9.3.2. Fiecare vehicul va fi echipat cu două lămpi de stop-frână roșii, vizibile funcționale și o lampă funcțională permanent poziționată la jumătatea superioară a automobilului, în interior sau pe caroserie, de culoare albă sau roșie.

9.4. Toate elementele caroseriei trebuie să fie bine asamblate, fără grad de libertate și vor acoperi toate părțile mecanice, în special roțile automobilului.

9.5. Capota din față este obligatoriu să fie prevăzută cu cel puțin două fixări suplimentare. Sistemul original de închidere al capotei va fi eliminat (facultativ se poate folosi acest sistem și pentru capota spate).

9.6. Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată.

9.6.1. Ștergătoare de parbriz: nu condiționează participarea și se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spălarea parbrizului.

9.6.2. Geamurile laterale și cel din spate pot fi numai din sticlă securizată, acoperite cu folie de protecție transparentă, sau policarbobat.

9.7. Sunt permise scuturile inferioare de protecție, cu condiția să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie sau eșapament.

9.8. Sunt interzise întăririle mascate ale caroseriei, cu țevi de diferite profile, în partea frontală, laterală sau spate.

9.9. Este obligatorie menținerea barelor de protecție originale sau care provin de la automobile de serie.

9.10. Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă). Oglinda retrovizoare interioară este facultativă.

9.11. Automobilele vor fi echipate în față și spate cu sisteme de remorcare, vizibil și vopsite în galben, roșu sau portocaliu.

9.12. Sub fiecare automobil de concurs, pe timpul staționării în Parcul Service, trebuie să existe o prelată impermeabilă cu suprafața de cel puțin de 4 m², sub motor.

10. HABITACLU

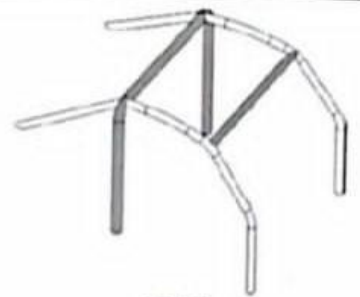
10.1. Structura de securitate (roll-cage), se confecționează și se montează conform normelor FRAS.



253-1



253-2



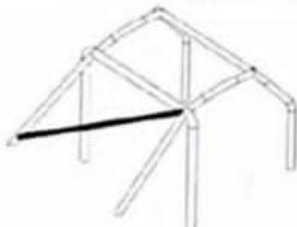
253-3

8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15);

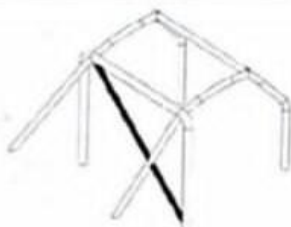
Diagonal member

8.3.2.1 Elemente structurale și ranforsări adiționale obligatorii (desenele de la 253-4 la 253-15);

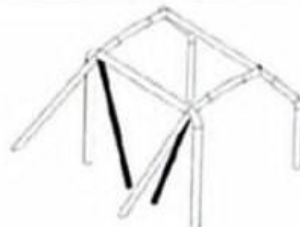
Distanțiere diagonale



253-4



253-5



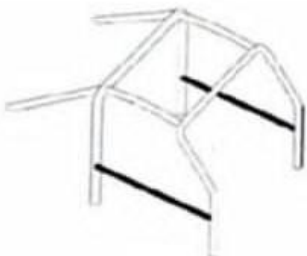
253-6



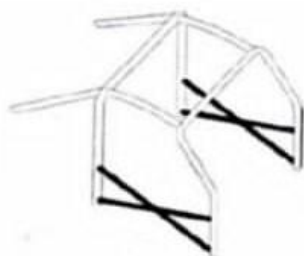
253-7

Doorbars

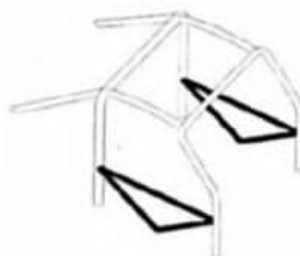
Diagonale de portiere



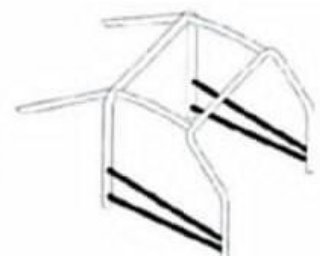
253-8



253-9



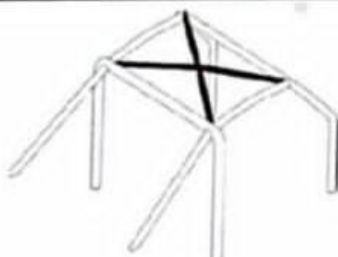
253-10



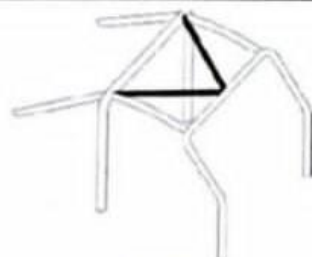
253-11

Roof reinforcement

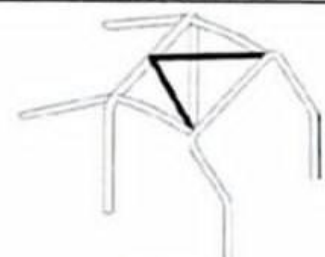
Întăritoare pentru plafon



253-12



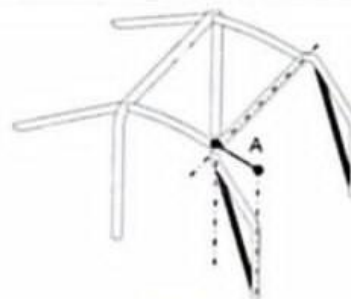
253-13



253-14

Windscreen pillar reinforcement

Stâlp întărire parbriz



253-15

10.2. În afara sistemului de securitate (roll-cage) orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător.

10.3. Pot fi îndepărtate: ornamentele, tapițeria interioară, izolația antifonică, covoarele, etc.

10.4. Interiorul habitacului trebuie să fie proiectat astfel încât să permită concurentului să iasă din automobil în decurs de 7 secunde.

11. ACUMULATORUL

Acumulatorul poate fi fixat în habitacul, cu condiția de a fi acoperit cu o carcasă închisă.

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

12.1. Rezervorul de combustibil trebuie fixat și protejat împotriva oricărui impact și 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 automobilului (lateral și spate) și un paravan despărțitor trebuie să separe în totalitate, habitacul de spațiul în care se află rezervorul. Rezervorul trebuie să aibă un sistem de ventilație în exteriorul habitacului. Conductele de benzină care trec prin automobil trebuie să fie metalice, din cupru, aluminiu sau furtune speciale cu inserție tip Racing, exclusiv PVC.

12.2. Sunt interzise rezervoarele artisanale (improvizații manufacturate individual).

12.3. Alimentarea cu combustibil se face individual cu respectarea măsurilor PSI.

13. CENTURILE DE SIGURANȚĂ

Sunt permise numai centuri de siguranță omologate sau cu omologarea expirată, în minim patru puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea trebuie fixate de caroserie, nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie să prezinte rupturi, tăieturi și trebuie să funcționeze sistemul de ajustare specific fiecărui concurent. Nu sunt admise centuri de siguranță artisanale.

14. SCAUNE ȘI SUPORTI

Vor fi utilizate numai scaune fabricate de un producător autorizat omologate FIA. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu șuruburi de minim Φ 8. Se admit scaune cu omologare expirată.

15. SISTEM DE STINGERE A INCENDIILOR

Este obligatoriu un stingător manual de minim 2 kg sau o instalație de stingere, aflate în perioada de valabilitate. Stingătorul trebuie fixat în habitacul astfel încât să poată fi acționat de concurent. În cazul în care se optează pentru o instalație de stingere, aceasta trebuie să poată fi acționată din interior de către concurent fixat în scaun cu centura de siguranță. Comanda exterioară se montează lângă acționarea exterioară a contactului general, pe partea dreaptă a automobilului la baza parbrizului și va fi marcată cu simbolul E de culoare roșie aflat într-un cerc cu diametrul 12 cm.

16. ÎNTRERUPĂTORUL GENERAL

Este folosit pentru izolarea și securizarea sistemului electric al acumulatorului, eliminând orice consumator de energie atunci când automobilul este oprit și poate fi acționat din interior (de concurentul fixat în scaun cu centura de siguranță) și din exterior. Comanda exterioară va fi montată la baza stâlpului parbrizului pe partea dreaptă și va fi marcată cu un fulger roșu într-un triunghi albastru cu marginea albă cu baza de cel puțin 12 cm.

17. APARĂTOARE DE NOROI

Sunt obligatorii și trebuie să acopere în întregime planul exterior al roților pe întreaga lor lățime, iar înălțimea maximă de la sol să fie de 5 cm.

18. DISPOZIȚII FINALE

18.1. Situațiile neprecizate în acest Reglament se supun deciziei CCS, Directorului sportiv și Delegatului tehnic la fiecare etapă.

18.2. Nerespectarea acestor reglementări este sancționată cu refuzul startului.

18.3. Remedierea problemelor până la primul start al etapei respective permite concurentului să participe la competiție.

REGLEMENTĂRI TEHNICE SPECIFICE CNRC - MAȘINI BUGGY

1. GREUTATEA

Masa maximă admisă este de 700 kg (fără concurent). Din motive de siguranță, nu sunt acceptate la start mașini buggy de tip OFF-ROAD. Piesele mecanice din componenta autovehiculelor buggy pot fi rezultatul tuturor operațiilor de prelucrare mecanică, tratament termic și acoperiri chimice, nefiind necesară identificarea originii, exceptând piesele utilizate la sistemele de direcție și frânare care vor fi de origine auto-moto omologate pentru stradă.

3. MOTOR

Sunt permise orice modificări la motor, fără a se depăși capacitatea cilindrică a clasei în care este încadrată/declarată mașina de concurs.

3.1. Blocul motor și chiulasa (chiuloasele) trebuie să provină de la o mașină/motocicletă de serie (omologată pentru stradă).

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

3.3. Aprinderea: nu condiționează participarea.

3.4. Sistemul de răcire: nu condiționează participarea, cu condiția ca radiatorul să fie montat în partea din spate a mașinii buggy, în afara habitaculului concurentului, acesta fiind protejat de un paravan etanș rezistent la lichide cu temperaturi ridicate (de regulă metallic);

3.5. Sistemul de ungere: nu condiționează participarea.

3.6. Sistem de evacuare conform art. 252.3.6. - F.I.A.

3.7. Este permisă confecționarea/modificarea eșapamentului începând cu primul segment și până la ieșire, care trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei, atât pentru ieșirea laterală cât și pentru ieșirea din spate.

3.8. Zgomotul maxim admis: nu condiționează participarea.

4. TRANSMISIA

4.1. Ambreiajul nu condiționează participarea.

4.2. Interiorul cutiei de viteze nu condiționează participarea.

4.3. Diferențialele autoblocante sunt permise.

4.4. Sistemele de control al tracțiunii nu condiționează participarea..

4.5. Cutiile de viteză semi-automate sau automate sunt permise.

4.6. Standurile cu role pentru încălzirea motorului și transmisiei sunt permise.

5. SUSPENSIA

Nu condiționează participarea, dar trebuie să fie obligatoriu suspensie elastică.

Este interzisă montarea direct pe axa șasiu.

6. ROȚI ȘI ANVELOPE

Roțile și anvelopele trebuie să respecte următoarele precizări:

6.1. Diametrul maxim al roții 18”.

6.2. Nu sunt permise anvelopele de tip “Slick”.

6.3. Anvelopele fabricate special pentru utilizarea în agricultură sau etichetate pentru a fi utilizate pentru o anumită viteză sunt interzise;

6.4. Lanțurile sunt interzise;

6.5. Anvelopele cu specific “off-road” (cu pene sau stifturi de cauciuc) nu sunt permise decât în cazul în care CCS decide utilizarea lor din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile;

6.6. Nu se admit anvelope cu crampoane metalice;

6.7. Roata de rezerva este interzisă.

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

- 7.1. Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la mașini omologate, sau cu omologarea expirată, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați.
- 7.2. Sistemul de frânare trebuie să fie similar autovehiculelor de serie.
- 7.3. Sistemul de frânare trebuie să fie cu dublu-circuit, acționat de o pedală prin care forța de frânare să fie transmisă pe toate roțile.
- 7.4. Sistemul de frânare antiblocare (ABS) este permis.
- 7.5. Discurile de frână trebuie să fie confecționate dintr-un material metalic.
- 7.6. Frâna de parcare este permisă.

8. DIRECȚIA

- 8.1. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.
- 8.2. Sistemul de direcție cu acționare pe toate roțile este interzis.
- 8.3. Dispozitivele antifurt trebuie eliminate de pe coloana de direcție.

9. ȘASIU - CAROSERIE

- 9.1. Autovehiculul buggy trebuie să aibă o caroserie de construcție tip semi-închisă sau închisă. Habitaclul nu trebuie să aibă părți mari neacoperite, deoarece există pericolul de rănire concurentului de pietre antrenate de roți.
- 9.2. Șasiul nu trebuie să aibă colțuri ascuțite, muchii, piese ascuțite care să iasă în extremitățile mașinii;
 - 9.2.1. Marginile și colțurile se rotunjesc pe o rază de cel puțin 14 mm.
 - 9.2.1. Dimensiuni maxime ale mașinii: lățime 2100 mm, lungime 3900 mm.
- 9.3. Se admit mașini buggy cu maxim 2 locuri.
- 9.4. Protecția laterală constă în structura tip fagure din teavă tubulară fixată rigid de structura de baza a mașinii.
- 9.5. Dimensiunea minimă a țevii care alcătuiește roll cage este de 38 x 2,5 mm sau 40 x 2 mm. Țeava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie să respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere, fiind acceptată numai țeava trasă (țeava sudată sau imbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență).
- 9.6. Înălțimea habitaculului față de înălțimea concurentului (echipat corespunzător) așezat în scaun să fie cu minim 7 cm mai mare, iar lățimea trebuie să fie de minim 60 cm în planul orizontal la nivelul volanului.
- 9.7. Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită accesul liber și ușor; se admite în locul portierelor montarea unor plase de protecție care să protejeze concurentul în cazul răsturnării de atingerea accidentală a solului cu o parte a corpului.
- 9.8. Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol și mașină.
- 9.9. Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz din plasă metalică **sau policarbonat compact tip Lexan**. Câmpul vizual al concurentului trebuie să fie de minim 120 grade.
 - 9.9.1. Ștergătoarele nu condiționează participarea.
- 9.10. Sunt permise scuturile inferioare de protecție, cu condiția să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie sau eșapament.
- 9.11. Sunt interzise barele de protecție care să depășească ecartamentul roților (interior față - exterior spate).
- 9.12. Obligatoriu între roțile de pe aceeași parte, bara de protecție nu trebuie să depășească exteriorul roților (minim până la jumătatea lățimii anvelopei din spate).
- 9.13. Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stânga și una pe partea dreaptă).

9.14. Mașinile buggy vor fi echipate în față și spate cu sisteme de remorcare, vizibile și vopsite în galben, roșu sau portocaliu, designul este arbitrar și trebuie să reziste la o forță de tracțiune de 5000 Nm și nu trebuie să iasă în afara perimetrului mașinii în plan vertical.

10. SISTEMUL ELECTRIC

10.1. Acumulatorul trebuie fixat ferm și dacă se află în habitacul, va fi montat într-o carcasă etanșă (de preferat metalică).

10.2. Fiecare buggy va fi echipat cu 3 lămpi cu lumină de culoare roșie dotate cu becuri de minim 20 W sau leduri cu putere mare, plasate simetric și vizibile din spate, astfel: o lampă aprinsă în permanență (tip "poziție") fixată pe centrul mașinii și 2 lămpi conectate la sistemul de frânare (pe extremități).

11. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

11.1. Trebuie să fie izolat de habitacul concurrentului pentru a se evita, în caz de deteriorare, scurgerea lichidului din rezervor în interiorul habitacului, separat de un perete ignifug, de preferat metalic.

Aceeași regulă se aplică și pentru a izola rezervorul de compartimentul motor și de galeria de evacuare.

Capacitate minimă 3 litri/ maximă 20 litri.

12. ALIMENTARE / CARBURANT

12.1. Alimentarea cu combustibil se face în condiții identice ca la autoturisme.

12.2. Se folosește benzină fara plumb (cifra octanică nu condiționează participarea).

13. CENTURA DE SIGURANȚĂ

Este permisă numai centura de siguranță omologată sau cu omologarea expirată, cu prindere în minim 4 puncte, tip HAM, montată conform standardelor FIA. Aceasta nu poate fi fixate de scaun sau suportii acestuia. Nu trebuie să prezinte rupturi, tăieturi și trebuie să fie bine ajustată pe fiecare concurrent și nu este admisă centura de siguranță artizanală.

14. SCAUNE ȘI SUPORȚI

Vor fi utilizate numai scaune fabricate de un producător autorizat omologate FIA. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu șuruburi de minim Φ 8. Se admit scaune cu omologare expirată.

Dacă scaunul este montat pe sanie sau are spătar reglabil, trebuie să fie fixat astfel încât să fie absolut rigid și nemișcat. Scaunul trebuie să fie echipat cu tetiera.

15. SISTEM DE STINGERE A INCENDIILOR

Este obligatoriu un stingător manual de 1-2 kg sau o instalație de stingere, aflate în perioada de valabilitate. Acesta trebuie fixat în habitacul, astfel încât să poată fi acționat de concurrentul așezat normal în scaun și legat cu centura de siguranță.

În cazul instalației de stingere, comanda manuală se va poziționa atât la interior, cât și la exterior (cu marcaj vizibil și însoțită de un stiker specific).

16. PARBRIZE / GEAMURI

Parbrizul poate fi din plasă metalică, plexiglas sau geam duplex.

Geamurile laterale pot fi numai din plasa metalică sau plexiglas.

Se permite stergător de parbriz și montarea unui rezervor suplimentar pentru lichidul de spalare parbriz.

17. INTRERUPATORUL GENERAL

Este folosit pentru izolarea și securizarea sistemului electric al acumulatorului, eliminând orice consum de energie electrică atunci mașina este oprită și poate fi acționat din interior și/sau din exterior. Comanda exterioară va fi montată la baza stâlpului parbrizului pe lateral și va fi marcat cu un fulger roșu într-un triunghi albastru cu marginea albă cu baza de cel puțin 12 cm.

18. APĂRĂTORI DE NOROI (Bavete)

Sunt obligatorii, forma lor trebuie să respecte linia arcadelor aripilor și trebuie să acopere în întregime planul exterior al roților pe întreaga lor lățime. Pot fi din plastic sau cauciuc tare nedeformabil pentru a-și îndeplini rolul funcțional. Nu trebuie să aibă găuri (perforații) și unghiuri ascuțite.

Privite în plan vertical nu trebuie să depășească cu mai mult de 5 mm diametrul exterior al roți.

Nu trebuie să aibă întărituri exagerate care să fie considerate bare/întărituri de siguranță.

19. DISPOZIȚII FINALE

19.1. Situațiile neprecizate în acest Reglament se supun deciziei CCS, Directorului sportiv și Delegatului tehnic delegate la fiecare etapă.

19.2. Nerespectarea acestor reglementări este sancționată cu refuzul startului.

19.3. Remedierea problemelor până la primul start al etapei respective permite concurentului să participe la competiție.

ANEXA NR.1 - ARANJARE AUTOMOBILELOR ÎN GRILA DE START

	5		
4		3	
	2		1
Aranjare în grilă: mașele Q1, Q2, Q3			
6		5	
	4		3
		2	1
Aranjare în grilă: mașă FINALĂ			